

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBI)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkBI 1970	Seite	Nr.	Dat.	VkBI 1970	Seite
Allgemeine Angelegenheiten							
87	17. 3. 1970	Einrichtung der „Bundesstelle für Büroorganisation und Bürotechnik“ (BBB) beim Posttechnischen Zentralamt in Darmstadt	190	99	6. 3. 1970	Schiffahrtpolizeiliche Anordnung für die Schiffahrt auf der Weser	203
Eisenbahnwesen							
88	18. 3. 1970	Allgemeine Anordnung über die Ermächtigung von hauptamtlich im Bahnpolizeidienst tätigen Bediensteten der Deutschen Bundesbahn, Verwarnungen zu erteilen und Verwarnungsgeld zu erheben	190	100	6. 3. 1970	Schiffahrtpolizeiliche Anordnung für die Schiffahrt auf der Hunte über die Beleuchtung von festgemachten Sportfahrzeugen	203
Straßenverkehr							
89	12. 3. 1970	Verkehrsunfälle durch verlorene Zubehör- und Ladungsteile von Kraftfahrzeugen und Anhängern	191	101	19. 3. 1970	Schiffahrtpolizeiliche Anordnung über den Umschlag von explosionsgefährlichen Gütern auf der Seeschiffahrtstraße Elbe	203
90	3. 3. 1970	Inkrafttreten des Europäischen Übereinkommens vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)	191	Luftfahrt			
91	20. 3. 1970	Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 2/70	191	102	24. 3. 1970	Betriebsordnung für Luftfahrtgeräte (LuftBO)	204
Binnenschiffahrt							
92	4. 3. 1970	Schiffahrtspolizeiliche Verordnung über die Schubschiffahrt auf dem Main mit Regnitz und auf dem Main-Donau-Kanal vom 4. März 1970	191	103	19. 3. 1970	Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide	213
93	4. 3. 1970	Bekanntmachung über das Wasserskifahren auf dem Main und der Regnitz im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg	193	104	20. 3. 1970	Landesplatz Norden-Hage	213
94	13. 3. 1970	Verordnung Nr. 6/70 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschiffahrt vom 27. Februar 1970 (FD Nr. 2/70 Frachtausschuß Hamburg)	195	Personalnachrichten			
Seeverkehr							
95	5. 3. 1970	Kostenordnung des Deutschen Hydrographischen Instituts (KostODHI)	198	105	5. 3. 1970	Stellenausschreibung	213
96	6. 3. 1970	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schiffahrt auf der Weser über Signale und Fahrregeln beim Einlaufen in das Wendebcken beim Überseehafen in Bremen und beim Passieren der Einfahrt in den Überseehafen	201	106	3. 3. 1970	Stellenausschreibung	214
97	6. 3. 1970	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über das Wasserskifahren auf dem Rechten Nebenarm der Weser hinter dem Harriersand	202	Aufgebote			
98	6. 3. 1970	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schiffahrt auf der Weser über die Schallsignale zum Anfordern von Schleppern	202	106a	15. 4. 1970	Aufbietung verlorener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	
				106b	15. 4. 1970	Aufbietung verlorener Führerscheine	
				106c	15. 4. 1970	Aufbietung von verlorenen Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheiden und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau

Übersicht
Auslese

Bücherschau

Neuerscheinungen
Buchbesprechungen

Rechtsprechung

24. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. April 1970

Heft 7

AMTLICHER TEIL

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 87 Einrichtung der „Bundesstelle für Büroorganisation und Bürotechnik“ (BBB) beim Posttechnischen Zentralamt in Darmstadt

Bonn, den 17. März 1970
Z 6 Arvp 7 — 2031 I/70

An
die nachgeordneten Ober- und Mittelbehörden

Beim Posttechnischen Zentralamt in Darmstadt ist am 1. Januar 1970 die „Bundesstelle für Büroorganisation und Bürotechnik“ (BBB) eingerichtet worden.

Die BBB soll die Dienststellen der unmittelbaren Bundesverwaltung bei der Rationalisierung des Inneren Dienstes, insbesondere beim Einsatz technischer Mittel (außer elektronischer Datenverarbeitung) und bei der organisatorischen Gestaltung des Dienstbetriebes, beraten und unterstützen. Dabei wird die BBB vor allem folgende Aufgaben wahrnehmen:

1. Auswahl und Aufbereitung organisatorischer Erkenntnisse für die besonderen Bedürfnisse der Bundesverwaltung,
2. Veranlassen von Vergleichsuntersuchungen,
3. Erteilen von Auskünften an Bundesdienststellen über eine wirtschaftliche Büroorganisation und über den zweckmäßigen Einsatz von Bürogeräten,
4. Erfahrungs- und Ergebnisaustausch mit einschlägigen Einrichtungen außerhalb der unmittelbaren Bundesverwaltung,
5. Vermittlung des Erfahrungsaustausches zwischen Bundesdienststellen,
6. Herausgabe eines Mitteilungsblattes an die Dienststellen der unmittelbaren Bundesverwaltung zur allgemeinen Unterrichtung der Organisationsreferenten, der Leiter der Bürodienste und Beschaffungsstellen mit Anregungen für eine Vereinfachung und Verbesserung der Büroarbeit in organisatorischer, technischer, wirtschaftlicher und arbeitsmedizinischer Hinsicht,
7. Planung und Durchführung von Lehrgängen und Beteiligung an der dienstlichen Aus- und Fortbildung.

Ferner ist beabsichtigt, daß die BBB bei Bedarf aus Fachkräften verschiedener Bundesressorts Arbeitskreise bildet, die Erfahrungsgrundsätze und Richtlinien zu bestimmten Problemen der Büroorganisation und Bürotechnik ausarbeiten sollen. Die Mitarbeit in diesen Arbeitskreisen ist ehrenamtlich. Personalausgaben und Auslagen werden den Beschäftigungsdienststellen nicht erstattet.

Die Dienstaufsicht über die BBB liegt beim Präsidenten des Posttechnischen Zentralamtes. Fachlich unterstützt die BBB der Aufsicht und den Weisungen des BMI. Im übrigen führt die BBB ihre Arbeiten in eigener Verantwortung aus. Die Postanschrift der BBB lautet:

Bundesstelle für Büroorganisation und Bürotechnik
61 Darmstadt 1
Postfach 1180

Dienstgebäude: Darmstadt, Wilhelminenstraße 1—3
Posttechnisches Zentralamt
Fernsprecher: 171 Telex: 419 200

Ich bitte, von den gebotenen Möglichkeiten Gebrauch zu machen.

Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen hat eine besondere Regelung getroffen, wonach die BBB bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben, insbesondere bei der Einzelberatung, mit den anfragenden Bundesbehörden unmittelbar verkehrt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Hesse

(VkB1 1970 S. 190)

Eisenbahnwesen

Nr. 88 Allgemeine Anordnung über die Ermächtigung von hauptamtlich im Bahnpolizeidienst tätigen Bediensteten der Deutschen Bundesbahn, Verwarnungen zu erteilen und Verwarnungsgeld zu erheben

Bonn, den 18. März 1970
E 1 — Arp 2 — 61 Bd 70

Nachstehend wird die allgemeine Anordnung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn über die Ermächtigung von hauptamtlich im Bahnpolizeidienst tätigen Bediensteten der Deutschen Bundesbahn, im Straßenverkehr Verwarnungen zu erteilen und Verwarnungsgeld zu erheben, bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Vaerst

Allgemeine Anordnung über die Ermächtigung von hauptamtlich im Bahnpolizeidienst tätigen Bediensteten der Deutschen Bundesbahn, Verwarnungen zu erteilen und Verwarnungsgeld zu erheben

Vom 6. März 1970

Auf Grund des § 58 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 481) in Verbindung mit § 20 Abs. 3 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. März 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 191), ordnen wir im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr an:

I

Wir ermächtigen die hauptamtlich im Bahnpolizeidienst tätigen Bediensteten der Deutschen Bundesbahn (§ 60 Abs. 1 Nr. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 — Bundesgesetzbl. II S. 1563 —, geändert durch die Erste Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 10. Juni 1969 — Bundesgesetzbl. II S. 1141 —), die mindestens 15 Monate im Polizeidienst tätig sind, bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr den Betroffenen ohne oder mit Erhebung eines Verwarnungsgeldes von zwei bis zwanzig Deutsche Mark zu verwarnen.

II

Die Ermächtigung bezieht sich auf diejenigen Ordnungswidrigkeiten des Straßenverkehrsrechts, die zugleich Störungen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung im Sinne des § 55 EBO sind und im örtlichen Zuständigkeitsbereich der Bahnpolizei (§ 56 EBO) begangen werden.

III

Für die Erteilung einer Verwarnung und die Erhebung von Verwarnungsgeld ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift des Bundesministers für Verkehr vom 13. Dezember 1968 (VkB1. 1969 S. 2), jedoch ohne deren § 3, Abschnitte II und III, maßgebend.

IV

Diese Anordnung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung im Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland) in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Anordnung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn vom 10. Juli 1969 (Ermächtigung der hauptamtlich im Bahnpolizeidienst tätigen Bediensteten, im Straßenverkehr im Lande Hessen Verwarnungen zu erteilen und Verwarnungsgeld zu erheben), veröffentlicht im Verkehrsblatt 1969 S. 467, außer Kraft.

Frankfurt (Main), den 6. März 1970

Der Vorstand
der Deutschen Bundesbahn
Stukenberg

(VkB1 1970 S. 190)

Straßenverkehr**Nr. 89 Verkehrsunfälle durch verlorene Zubehör- und Ladungsteile von Kraftfahrzeugen und Anhängern**

Bonn, den 12. März 1970
StV 7 — 8300 U/69

Besonders auf den Autobahnen entstehen immer wieder zum Teil schwere Unfälle durch verlorene Fahrzeug- und Ladungsteile. Außer beträchtlichem Sachschaden waren bisher zahlreiche Tote und Verletzte zu beklagen. Diese Unfälle wären vermeidbar gewesen, wenn die Fahrzeughalter und Fahrzeugführer ihr Augenmerk stärker auf die ordnungsmäßige Unterbringung der Ladung und auf den Fahrzeugzustand gerichtet hätten.

Angesichts der großen Gefahren, die besonders auf Schnellstraßen durch verlorene Fahrzeug- und Ladungsteile entstehen, weise ich auf die Pflichten hin, die sich für die Beteiligten aus §§ 7 und 19 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und aus § 31 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ergeben.

Künftig wird für alle in Betracht kommenden Fahrzeuge gefordert werden, daß Unterlegkeile mit Halterungen angebracht sein müssen, die ein Verlieren ausschließen, und ferner, daß außen an den Fahrzeugen angebrachte Ersatzräder durch zwei voneinander unabhängige Sicherungen gegen Verlieren gesichert sein müssen; die eine der beiden Sicherungen muß auch dann noch wirksam sein, wenn die andere durch Bruch, Versagen oder Bedienungsfehler ausfällt. An die Halter der noch nicht mit solchen Sicherungen versehenen Fahrzeuge richte ich die dringende Bitte, nicht zuletzt im eigenen Interesse die Fahrzeuge alsbald mit Sicherungen gegen das Verlieren der außen an den Fahrzeugen angebrachten Ersatzräder und Unterlegkeile auszurüsten und auch darauf zu achten, daß Fahrzeugteile und Hilfsmittel (z. B. Schaufeln) nicht verloren werden können.

Ich bitte, die Verkehrsüberwachungsorgane zu veranlassen, verstärkt auf die ordnungsgemäße Unterbringung der Ladung, die sichere Befestigung von Hilfsmitteln (auch Schaufeln undgl.) sowie auf den vorschriftsmäßigen Zustand der Fahrzeuge zu achten, damit Unfälle durch verlorene Fahrzeug- und Ladungsteile vermieden werden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1970 S. 191)

Nr. 90 Inkrafttreten des Europäischen Übereinkommens vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)

Bonn, den 3. März 1970
StV 4 — 9022 AA/69

Nachstehend wird die Bekanntmachung vom 28. Januar 1970 (Bundesgesetzbl. II S. 50) über das Inkrafttreten des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

Bekanntmachung

über das Inkrafttreten des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)

Vom 28. Januar 1970

Nach Artikel 6 Abs. 2 des Gesetzes vom 18. August 1969 zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) — Bundesgesetzbl. 1969 II S. 1489 — wird hiermit bekanntgemacht, daß das Übereinkommen nach seinem Artikel 7 Abs. 2 mit den Anlagen A und B für

die Bundesrepublik Deutschland am 1. Januar 1970 in Kraft getreten ist.

Die deutsche Ratifikationsurkunde ist am 1. Dezember 1969 beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt worden.

Das Übereinkommen und seine Anlagen sind ferner für folgende Staaten in Kraft getreten:

Übereinkommen		Anlagen A und B
Belgien	am 29. Januar 1968	29. Juli 1968
Frankreich	am 29. Januar 1968	29. Juli 1968
Italien	am 29. Januar 1968	29. Juli 1968
Niederlande (nur für das Königreich in Europa)	am 29. Januar 1968	29. Juli 1968
Portugal	am 29. Januar 1968	29. Juli 1968
Vereinigtes Königreich	am 29. Juli 1968	29. Juli 1968

Bonn, den 28. Januar 1970

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Harkort

(VkB1 1970 S. 191)

Nr. 91 Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 2/70

Bonn, den 20. März 1970
StV 3 — 6055 Va/70 II

Durch die Verordnung TSF Nr. 2/70 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 16. März 1970 (Bundesanzeiger Nr. 60 vom 1. April 1970) ist der Reichskraftwagentarif gemäß Nachtrag 2/70 geändert worden.

Der Nachtrag ist vom Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e. V., Frankfurt (Main)-Hausen, Breitenbachstraße 1, zu beziehen.

Inhalt der Änderung:

1. Erhöhung der Frachtsätze aller Ladungsklassen des Regeltarifs unter Einführung einer allgemeinen Marge, nach der die Fracht durch Vereinbarung um bis zu 6 % ermäßigt oder um bis zu 6 % erhöht werden kann.
2. Einführung einer 23 t-Gewichtsklasse.
3. Einführung besonderer Frachtsätze für Beförderungen in Silo- und Tankfahrzeugen.
4. Textliche Anpassung der Vorschriften für die Frachtberechnung, der Allgemeinen Bestimmungen für die Ausnahmetarife und der Ausnahmetarife 102 (Fettsäuren) und 609 (Natriumtripolyphosphat usw.).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1970 S. 191)

Binnenschifffahrt**Nr. 92 Schifffahrtspolizeiliche Verordnung über die Schubschifffahrt auf dem Main mit Regnitz und auf dem Main-Donau-Kanal vom 4. März 1970 *)**

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 verordnet:

§ 1

Diese Verordnung gilt auf dem Main mit Regnitz (§ 1 — Ma — BSchSO 1966) sowie auf dem Main-Donau-Kanal (§ 1 — MDK — BSchSO 1966).

*) Wiederholung mit Änderungen

§ 2

I. Begriffsbestimmungen

1. Als Schubverband gilt eine starre Verbindung von Fahrzeugen von denen sich mindestens eines vor dem Fahrzeug mit eigener Triebkraft befindet, das den Verband fortbewegt.

Die Zusammenstellung eines Schubbootes mit einem längsseits gekuppelten Schubleiter gilt nicht als Schubverband.

2. Als Schubboot gilt ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft, das zur Fortbewegung eines Schubverbandes gebaut oder eingerichtet ist.
3. Als Schubleiter gilt ein zur Fortbewegung durch Schubboote gebautes oder eingerichtetes Fahrzeug
 - a) ohne eigene Triebkraft oder
 - b) mit Hilfsantrieb, dessen es sich nur bedient, wenn es in einem Schubverband fährt.

II. Anwendung der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 1966 (BSchSO 1966)

1. Schubverbände unterliegen den Bestimmungen der BSchSO 1966 für Schleppzüge, sofern nachstehend nicht etwas anderes bestimmt ist.
2. Die §§ 27, 31, 35, 56, 57, 58 und 81 Nr. 2 gelten nicht für Schubverbände; § 36 gilt nur für Schubverbände, deren Länge 90 m nicht überschreitet.
3. Die §§ 18, 20 Nr. 2, §§ 23 und 24 gelten nicht für Schubleichter.

§ 17 Nr. 1 gilt im übrigen für Schubleichter mit Hilfsantrieb, wenn sie sich seiner bedienen, um kleine Ortsveränderungen vorzunehmen.
4. § 71 gilt nur für Schubleichter, die Fahrzeuge im Sinne von § 36 BSchSO 1966 sind, wenn sie außerhalb des Schubverbandes stilliegen.
5. § 82 gilt nicht für Schubleichter, wenn sie Teil eines Schubverbandes sind.

III. Führer des Schubverbandes

1. Der Führer des Schubbootes ist zugleich der Führer des Schubverbandes.
2. Der Führer des Schubverbandes muß diesen so zusammenstellen, daß jede Gefahr für die an Bord befindlichen Personen und für die Schifffahrt vermieden wird.
3. Unbeschadet des § 18 Nr. 3 BSchSO 1966 muß der Führer des Schubverbandes diesen so zusammenstellen, daß die freie Sicht vom Steuerstand nach allen Seiten gewahrt ist.
4. Wenn sich in einem Schubverbande Fahrzeuge befinden, die zur Beförderung von Stoffen gemäß § 36 BSchSO 1966 dienen, ist der Schubverbandführer dafür verantwortlich, daß im Schubverband die Betriebsvorschriften nach den Verordnungen für die Beförderung solcher Stoffe beachtet werden.

IV. Höchstabmessungen der Schubverbände

1. Schubverbände dürfen folgende Abmessungen nicht überschreiten

	Länge in m	Breite in m
a) auf der Strecke unterhalb Main-km 40 (Frankfurter Oberhäfen)	185	11,40
b) auf der Strecke oberhalb Main-km 40 (Frankfurter Oberhäfen)	90	9,50
2. Schubverbände dürfen nicht aus längsseits gekuppelten Fahrzeugen bestehen.
3. Für einen befristeten Zeitraum können einzelne Schubverbände zu Versuchsfahrten mit größeren als den vorstehenden Abmessungen zugelassen werden.

V. Zeichen und Lichter der Schubverbände**Allgemeines**

1. Die Bestimmungen der Ziffer V gelten nicht für Schubverbände, deren Länge 90 m nicht überschreitet. Diese Schubverbände müssen die für Selbstfahrer vorgeschriebenen Zeichen und Lichter führen.

Nachtbezeichnung während der Fahrt**2. Ein Schubverband muß führen:**

- a) als Topplichter
drei weiße starke Lichter auf dem Vorschiff des Fahrzeuges an der Spitze des Schubverbandes.

Diese Lichter müssen in der Form eines gleichseitigen Dreiecks mit waagerechter Grundlinie in einer Ebene senkrecht zur Längsachse des Schubverbandes angeordnet sein. Das oberste Licht muß mindestens 3 m über dem Gangbord oder dem Deck, die beiden unteren müssen in einem gegenseitigen Abstand von etwa 1,25 m voneinander und ungefähr 1,10 m unter dem obersten Licht gesetzt werden.

Diese Lichter müssen im übrigen den Vorschriften des § 28 Buchstabe a BSchSO 1966 entsprechen; ihre Masten müssen in der Längsachse des Fahrzeuges stehen, auf welchem sie geführt werden.

- b) als Seitenlichter
die Lichter nach § 28 Buchstabe b BSchSO 1966. Diese Lichter müssen auf dem breitesten Teil des Schubverbandes, möglichst nahe beim Schubboot, höchstens 1 m von den Außenseiten des Schubverbandes entfernt gesetzt werden.

Werden sie von einem anderen Fahrzeug als dem Schubboot geführt, so müssen sie mindestens 2 m über der Wasseroberfläche gesetzt werden.

- c) als hintere Lichter
drei weiße gewöhnliche Lichter auf dem Schubboot, in einer waagerechten Linie senkrecht zur Längsachse, mit einem gegenseitigen seitlichen Abstand von etwa 1,25 m und so hoch, daß sie nicht durch eines der anderen Fahrzeuge des Schubverbandes verdeckt werden können.

Alle diese Lichter müssen im übrigen den Vorschriften des § 28 Buchstaben c BSchSO 1966 entsprechen.

3. Jeder Schubverband, der ein oder mehrere Fahrzeuge im Sinne des § 36 Nr. 1 BSchSO 1966 mitführt, muß außer den in Nummer 2 vorgeschriebenen Lichtern führen:

- a) vorn ein blaues helles Licht etwa 2,20 m unter dem obersten Licht nach Nummer 2 Buchstabe a) und über den gleichen Bogen des Horizonts sichtbar wie dieses,
- b) auf dem Schubboot ein von allen Seiten sichtbares blaues helles Licht.

4. Jeder Schubverband, der ein oder mehrere Fahrzeuge im Sinne des § 36 Nr. 2 BSchSO 1966, die Ammoniak befördern, mitführt, muß außer den in Nummer 2 vorgeschriebenen Lichtern führen:

- a) vorn
ein rotes helles Licht etwa 2,20 m unter dem obersten Licht nach Nummer 2 Buchstabe a) und über den gleichen Bogen des Horizonts sichtbar wie dieses,
- b) auf dem Schubboot
ein rotes, helles, springendes Licht, das aus zwei etwa 1 m übereinander angebrachten Laternen besteht, die abwechselnd aufleuchten, und zwar je zwanzig- bis fünfundzwanzigmal in der Minute. Dieses Licht muß so hoch gesetzt werden, daß es von allen Seiten sichtbar ist.

5. Jeder Schubverband, der ein oder mehrere Fahrzeuge im Sinne des § 36 Nr. 3 BSchSO 1966, die Explosivstoffe befördern, mitführt, muß außer den in Nummer 2 vorgeschriebenen Lichtern führen:

- a) vorn
ein rotes helles Licht etwa 2,20 m unter dem obersten Licht nach Nummer 2 Buchstabe a) und über den gleichen Bogen des Horizonts sichtbar wie dieses,
- b) auf dem Schubboot
ein von allen Seiten sichtbares rotes helles Licht.

6. Abweichend von den Bestimmungen der Nummer 2 muß ein Schubverband mit einem Vorspannschlepper nur die Topplichter und die hinteren Lichter nach Nummer 2 Buchstabe a und c führen.

Nachtbezeichnung beim Stillliegen

7. Schubleichter außerhalb eines Schubverbandes müssen die für Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft vorgeschriebenen Lichter führen.
8. Jedes Fahrzeug des Schubverbandes muß das Licht nach § 72 BSchSO 1966 führen.
9. Die in Nummer 3 genannten Schubverbände müssen außer den in Nummer 8 vorgeschriebenen Lichtern auf dem Schubboot ein von allen Seiten sichtbares blaues helles Licht führen.
10. Die in Nummer 4 genannten Schubverbände müssen außer den in Nummer 8 vorgeschriebenen Lichtern auf dem Schubboot das rote helle springende Licht nach Nummer 4 Buchstabe b führen.
11. Die in Nummer 5 genannten Schubverbände müssen außer den in Nummer 8 vorgeschriebenen Lichtern auf dem Schubboot ein von allen Seiten sichtbares rotes helles Licht führen.

Tagesbezeichnung

12. Schubleichter außerhalb eines Schubverbandes müssen die für Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft vorgeschriebenen Zeichen führen.
13. Führt ein Schubverband ein oder mehrere Fahrzeuge im Sinne des § 36 Nr. 1, 2 oder 3 BSchSO 1966 mit, so muß jedes dieser Fahrzeuge die nach diesen Bestimmungen vorgeschriebenen Zeichen führen.
14. Ein Schubverband mit einem Vorspannschlepper muß vorn einen gelben Ball von etwa 80 cm Durchmesser führen. Der Ball muß mindestens 4 m über dem Gangbort oder dem Deck an der Stelle gesetzt werden, an der er am besten gesehen werden kann.

VI. Stilliegen; Anker

1. Beim Stilliegen müssen Schubverbände und einzelne Schubleichter vorn und hinten so befestigt oder verankert sein, daß sie ihre Lage nicht verändern können; dies muß auch unter den ungünstigsten Umständen, die an der Liegestelle auftreten können, für die Gesamtdauer des Stilliegens gewährleistet sein.
2. Jeder Schubverband muß mit einer ausreichenden Zahl von Ankern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, daß sie ein Stilliegen Bug zu Berg und, wenn nach Ziffer X die Fähigkeit des Anhaltens Bug zu Tal verlangt wird, ein Stilliegen Bug zu Tal gestatten.
Im letztgenannten Falle muß sich mindestens ein Anker am Heck des Schubbootes befinden.

VII. Zusammenstellung und Auflösung von Schubverbänden

1. Ortsveränderungen von Schubleichtern außerhalb eines Schubverbandes sind nicht zulässig.
2. Bei der Zusammenstellung und Auflösung von Schubverbänden dürfen Schubleichter nur einzeln und nur durch ein Schubboot fortbewegt werden. Die Länge der dabei gebildeten Formation darf 110 m nicht überschreiten. Ein zusätzlicher vorübergehender Vorspann ist statthaft; in diesen Fällen behält der Schubbootführer die Führung der Fahrzeuge.

VIII. Kupplungen

1. Die Kupplungen der Schubverbände müssen die starre Verbindung des Schubverbandes gewährleisten.
2. Wenn das Brechen einer Kupplung ein Auseinanderfallen des Schubverbandes zur Folge haben würde, müssen doppelte, voneinander unabhängige Kupplungen angebracht werden.
3. Die Kupplungen müssen schnell und leicht angebracht und gelöst werden können.
4. Besteht eine der unter Nummer 2 genannten Kupplungen aus einem Kabel, muß dieses mit geeigneten Mitteln (vorzugsweise mit Spezialwinden) gespannt und nachgespannt werden können.

IX. Fahrtgeschwindigkeit zu Berg

Die Fahrtgeschwindigkeit des Schubverbandes zu Berg muß auf allen Strecken und unter allen Umständen der mittleren Fahrtgeschwindigkeit eines Schleppzuges auf denselben Strecken und unter denselben Umständen entsprechen.

X. Anhalten Bug zu Tal

Schubverbände, deren Länge 86 m überschreitet, müssen rechtzeitig Bug zu Tal anhalten können sowie während des Anhaltens und nach dem Anhalten vollkommen manövrierfähig bleiben.

XI. Schleppen

1. Ein Schubverband darf nicht geschleppt werden. In Ausnahmefällen dürfen Schubverbände mit einem Vorspannschlepper fahren, sofern die Schifffahrt dadurch nicht behindert wird.
2. Ein Schubverband darf keine Schlepptätigkeit ausüben.
3. Ein Schubboot, das einen Schubverband nicht fortbewegt, darf zum Schleppen von Fahrzeugen im Anhang nur verwendet werden, wenn dies in seinem Schiffsattest ausdrücklich zugelassen ist.

XII. Sprechfunk

Ist ein Schubverband länger als 110 m, so muß das Schubboot mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein, die eine Verständigung von Fahrzeug zu Fahrzeug gestattet. Die Anlage muß dem Brüsseler Abkommen über den internationalen Rheinfunkdienst auf UKW vom März 1957 (Empfehlung 4) entsprechen.

XIII. Gegensprechanlage

Ist ein Schubverband länger als 110 m, muß eine Gegensprechanlage zwischen dem Steuerhaus und der Spitze des Schubverbandes vorhanden sein.

XIV. Begehrbarkeit des Schubverbandes

Ein Schubverband muß leicht und gefahrlos begehrbar sein. Etwaige Zwischenräume zwischen den Fahrzeugen müssen durch geeignete Schutzvorrichtungen gesichert sein.

XV. Beschränkung der Schubschifffahrt bei Hochwasser

Bei einem Wasserstand, der die Marke I an einem maßgebenden Richtpegel erreicht oder überschreitet, ist für talfahrende Schubverbände nur ein Schubleichter zugelassen, talfahrende Motorgüterschiffe, die zum Schieben zugelassen sind, dürfen nicht mehr schieben.

§ 3

Diese Verordnung tritt am 15. April 1970 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1973.

Würzburg, den 4. März 1970

H Nr. 1203/70

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Würzburg
Renner

(VkB1 1970 S. 191)

Nr. 93 Bekanntmachung über das Wasserskifahren auf dem Main und der Regnitz im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg *)

Aufgrund des § 2 der Verordnung über das Wasserskifahren auf den Bundeswasserstraßen vom 20. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 1959), geändert durch die Verordnung vom 30. Juni 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 909), wird angeordnet:

§ 1

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

I. Im Bezirk des Wasser- und Schifffahrtsamtes Frankfurt/M.

- a) von Main-km 40,60 bis Main-km 41,60
(d. i. 600 m oberhalb der Einfahrt zum Becken II des Oberhafens Frankfurt/M. bis 520 m oberhalb der Straßenbrücke Offenbach, und zwar nur die linke (südliche) Flußhälfte),
- b) von Main-km 44,60 bis Main-km 46,50
(d. i. von Ortsmitte Fechenheim bis Unterwasser Schleuse Mainkur),
- c) von Main-km 48,20 bis Main-km 50,50
(d. i. vom oberen Schiffsliegplatz der Schleuse Mainkur bis unterhalb der Fähre Dörnigheim),

*) Wiederholung mit Änderungen

- d) von Main-km 53,40 bis Main-km 54,40
(beginnt 170 m oberhalb der Stauanlage Kesselstadt, und zwar nur die linke (südliche) Flußhälfte,
- e) von Main-km 65,00 bis Main-km 66,60
(d. i. vom oberen Ende des Schiffsliegeplatzes der Schleuse Krotzenburg bis zur Mündung der Kahl).

II. Im Bezirk des Wasser- und Schiffsamtes Aschaffenburg

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

III. Im Bezirk des Wasser- und Schiffsamtes Würzburg

- a) von Main-km 201,20 bis Main-km 204,00
(liegt in der Stauhaltung Steinbach),
- b) von Main-km 209,60 bis Main-km 211,40
(d. i. 450 m oberhalb der Fähre Hofstetten bis 70 m unterhalb der Fähre Gemünden),
- c) von Main-km 220,80 bis Main-km 224,20
(liegt in der Stauhaltung Harrbach),
- d) von Main-km 241,80 bis Main-km 243,40
(liegt in der Stauhaltung Erlabrunn),
- e) von Main-km 259,00 bis Main-km 259,80
(liegt oberhalb der Staustufe Randersacker),
- f) von Main-km 260,70 bis Main-km 262,40
(d. i. von oberhalb der Autobahnbrücke Randersacker bis unterhalb Eibelstadt),
- g) von Main-km 269,20 bis Main-km 270,00
(liegt in der Stauhaltung Goßmannsdorf),
- h) von Main-km 278,00 bis Main-km 279,80
(d. i. 700 m oberhalb der Brücke Segnitz bis etwa 1 km unterhalb Marktsteft),
- i) von Main-km 288,00 bis Main-km 290,00
(liegt in der Stauhaltung Hohenfeld-Kitzingen),
- k) von Main-km 297,30 bis Main-km 298,60
(d. i. von der Lände Schwarzenau bis etwa 200 m oberhalb der Fulguritwerke Dettelbach),
- l) von Main-km 306,00 bis Main-km 307,50
(d. i. oberhalb der Straßen- und Eisenbahnbrücke Volkach),
- m) von Main-km 311,80 bis Main-km 313,20
(d. i. 300 m oberhalb der Fähre Fahr bis etwa 260 m unterhalb der Fähre Obereisenheim).

IV. Im Bezirk des Wasser- und Schiffsamtes Schweinfurt

- a) von Main-km 316,20 bis Main-km 316,80
(d. i. von 50 m oberhalb des Wehres Wipfeld bis zum Trenndammkopf an der Einfahrt in den Schleusenoberkanal ohne den Schleusenoberkanal),
- b) von Main-km 320,00 bis Main-km 322,80
(d. i. von oberhalb der Fähre Hirschfeld bis unterhalb der Fähre Garstadt),
- c) von Main-km 333,23 bis Main-km 333,98
(d. i. 80 m oberhalb des Zollamtes Schweinfurt bis Höllenbachmündung) und zwar nur die linke (südliche) Flußhälfte und von Main-km 333,98 bis Main-km 334,68
(d. i. von Höllenbachmündung bis unterhalb des Ludwigsbrunnens) auf der ganzen Flußbreite, jeweils ganztägig von Montag bis Freitag; an Samstagen und Sonn- u. Feiertagen nur bis 14.00 Uhr,
- d) von Main-km 348,05 bis Main-km 350,40
(d. i. oberhalb der früheren Fähre Untertheres bis oberhalb der früheren Fähre Obertheres),
- e) von Main-km 366,65 N bis Main-km 368,68 N
(d. i. auf dem Altmainarm bei Limbach von oberhalb der Einfahrt in den Unterkanal der Schleuse Limbach bis 60 m unterhalb des Wehres der Staustufe Limbach ohne Schleusenunterkanal),
- f) von Main-km 368,24 bis Main-km 370,93
(d. i. von 200 m oberhalb des Schleusenoberkanals Limbach bis ca. 1,4 km oberhalb der Straßenbrücke Eltmann),
- g) von Main-km 381,03 bis Main-km 384,19 / MDK-km 0,2
(d. i. von 100 m unterhalb des Trenndammkopfes des Schleusenoberkanals Viereth — jedoch ohne Schleusenoberkanal — bis zur Regnitzmündung),
- h) auf der Regnitz bei Buckenhofen
(d. i. auf dem Wehrarm der Staustufe Forchheim-Buckenhofen von 100 m oberhalb des Wehres bis 100 m unterhalb der Abzweigung aus dem Main-Donau-Kanal bei MDK-km 26,53.
Abweichend von § 8 — MDK — Nr. 1 BSchSO 1966 wird auf dieser Strecke die Höchstfahrgeschwindigkeit für das Wasserskifahren auf 30 km/Std. festgesetzt.

§ 2

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

§ 3

Diese Bekanntmachung tritt am 15. April 1970 in Kraft. Mit Ablauf des 14. April 1970 treten außer Kraft:

- a) Die „Bekanntmachung der Wasser- und Schiffsamtsdirektion Würzburg über das Wasserskifahren auf dem Main“ vom 6. Mai 1964 (VkB1 1964 S. 225),
- b) die „Bekanntmachung zur Änderung der Bekanntmachung über das Wasserskifahren auf dem Main“ vom 24. Juni 1965 (VkB1 1965 S. 393),
- c) die „Zweite Bekanntmachung zur Änderung der Bekanntmachung der Wasser- und Schiffsamtsdirektion

tion Würzburg über das Wasserskifahren auf dem Main" vom 15. März 1968 (VkB1 1968 S. 162).

Würzburg, den 4. März 1970

H Nr. 1113/70

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Würzburg
Renner

(VkB1 1970 S. 193)

Nr. 94 Verordnung Nr. 6/70 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 27. Februar 1970

(FD Nr. 2/70 Frachtenausschuß Hamburg)

Bonn, den 13. März 1970
B 244/2011 F/70

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 6/70 vom 27. Februar 1970 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 46 vom 7. März 1970 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lange

**Verordnung Nr. 6/70
über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt
Vom 27. Februar 1970**

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

§ 1

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

I. die vom Bezirksausschuß Unterelbe des Frachtenausschusses Hamburg — FD Nr. 2/70 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Frachten für Kies, Kiesel und Schlacken von Häfen am Nord-Ostsee-Kanal nach Häfen an der Unterelbe und Hamburg,
2. Frachten für Zement in Säcken von Schwarzenhütten/Hemmoor Itzehoe Lägerdorf nach Stöckte,
3. Frachten für Kohle, Zement und Zementklinker laut Sondertarif für Jahreskontrakte für die Zementfabriken im Bereich der Unterelbe und für Zement von Itzehoe und Lägerdorf nach Hamburg und Brunsbüttelkoog.
4. Frachten für Schwefelkiesabbrände von Rendsburg nach Hamburg,
5. Frachten für Zellulose und Linters von Hamburg nach Uetersen und Glückstadt,
6. Frachten für Stackbusch von Bremervörde, Basbeck, Stade/Stadersand, Borstel, Neuenschleuse und Harburg nach Cuxhaven und Glückstadt,
7. Frachten für Güter aller Art für Verladungen im Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe,
8. Frachten für Sprengstoffe von Stade/Stadersand nach der Elbreede bei Stadersand,
9. Frachten für Verladungen im Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe — Gewährung von Abschlußprovisionen —,
10. Frachtzuschläge laut den Allgemeinen Bestimmungen für Verladungen im Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe — Änderung der Allgemeinen Bestimmungen —;

II. die vom Frachtenausschuß Hamburg — FD Nr. 2/70 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Schlepplöhne im Elbeverkehr zu Berg,
2. Frachten für Verladungen im Bereich des Frachtenausschusses Hamburg — Allgemeine Bestimmungen —,
3. Fracht für Kohle von Hamburg/Schulau nach Alt-Garge,
4. Frachten für Kohle, Koks und Koksgrus von Hamburg nach Lübeck,
5. Fracht für Koks von Lübeck nach Hamburg,
6. Frachten für Importkohle von Hamburg nach Häfen am Mittellandkanal,
7. Frachten für Kohle und Koks von Hamburg nach Berlin,
8. Frachten für Kohle und Koks von Lübeck nach Berlin,
9. Frachten für Zement von Lübeck, Itzehoe und Hemmoor nach Berlin,
10. Frachten für Zement in Säcken von Itzehoe, Schwarzenhütten, Hemmoor und Lübeck nach Berlin,
11. Fracht für Roheisen von Lübeck nach Hamburg,
12. Frachten für Blei von Hamburg nach Hildesheim und Hannover,
13. Frachten für Güter aller Art von Hamburg nach Lübeck,
14. Frachten für Güter aller Art von Lübeck nach Hamburg,
15. Frachten für Güter aller Art von Lübeck nach Mölln und in umgekehrter Richtung,
16. Frachten für Güter aller Art von Hamburg nach Mölln,
17. Frachten für Güter aller Art von Mölln nach Hamburg,
18. Frachten für Güter aller Art von Hamburg, Lübeck und Mölln nach Berlin,
19. Frachten für Stückgut von Hamburg nach Berlin,
20. Frachten für Kies, Kiesel, Sand und Splitt von Hamburg, Lübeck, Häfen am Elbe-Lübeck-Kanal, Lauenburg und Elbehäfen oberhalb Lauenburg nach Berlin.

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse wird im FTB — Frachten- und Tarifierungsanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 10 vom 7. März veröffentlicht werden*).

§ 2

Es werden aufgehoben: die vom Frachtenausschuß Hamburg und den von ihm ermächtigten Bezirksausschüssen beschlossenen, durch

*) Der FTB — Frachten- und Tarifierungsanzeiger der Binnenschifffahrt — kann von dem Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, vorm. Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort, Dammstr. 15/17, bezogen werden. Die Kosten der Einzelnummer richten sich nach dem Umfang der jeweiligen Ausgabe des FTB, die abgegeben wird.

nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Frachtzuschlag im Falle erhöhter Bugsierkosten (eisbedingte Mehrkosten) im Hamburger Hafen
— FTB Reg. Nr. D 300/5 —
§ 1 Abs. 1 Buchstabe b) der Verordnung vom 15. Februar 1955 — FD Nr. 1/55 — (Bundesanzeiger Nr. 35 vom 19. Februar 1955).
2. Vergütungen für außergewöhnliche Kosten bei der Beförderung (Ergänzung der Allgemeinen Verfrachtungs-Bedingungen)
— FTB Reg. Nr. D 101/2 —,
Frachtzuschlag für Transporte von Lübeck nach Hamburg-Bergedorf
— FTB Reg. Nr. D 300/2 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer III Nr. 6 und 12 der Verordnung vom 23. November 1955 — FD Nr. 8/55 — (Bundesanzeiger Nr. 230 vom 29. November 1955),
3. Frachtzuschläge und Bestimmungen für Transporte von Hamburg nach Plätzen an den westdeutschen Kanälen, der Weser, dem Rhein, Main und Neckar (Änderung der Ziffer I der Bestimmungen für Transporte aus dem Bereich des Bezirksausschusses Oberelbe)
— FTB Reg. Nr. D 300/19 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Buchstabe d) der Verordnung vom 4. Mai 1957 — FD Nr. 5/57 — (Bundesanzeiger Nr. 90 vom 11. Mai 1957),
4. Frachtzuschläge und Bestimmungen für Transporte von Lübeck nach Plätzen an den westdeutschen Kanälen, der Weser, dem Rhein, Main und Neckar (Änderung der Ziffer I der Bestimmungen für Transporte aus dem Bereich des Bezirksausschusses Lübeck)
— FTB Reg. Nr. D zu 300/22 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Buchstabe d) der Verordnung vom 5. November 1957 — FD Nr. 9/57 — (Bundesanzeiger Nr. 217 vom 9. November 1957),
5. Schlepplohnzuschlag für das Schleppen überbreiter Kähne von Hamburg nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 202/2 —
§ 1 Abs. 1 Nr. 14 der Verordnung Nr. 20/59 vom 23. September 1959 — FD Nr. 7/59 — (Bundesanzeiger Nr. 187 vom 30. September 1959),
6. Frachten für Gaskoks von Lübeck nach Hamburg
— FTB Reg. Nr. D 408/2 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer III der Verordnung Nr. 20/62 vom 28. November 1962 — FD Nr. 4/62 — (Bundesanzeiger Nr. 232 vom 8. Dezember 1962),
7. Frachten für Getreide von Hamburg nach Häfen am Mittellandkanal, an den übrigen westdeutschen Kanälen, dem Rhein, Main und Neckar
— Allgemeine Bestimmungen —
— FTB Reg. Nr. D 717/15 —,
Frachtzuschläge sowie Schmutzzuschlag für farbstoffbehandeltes Getreide für Verladungen im Bereich des Frachtenausschusses Hamburg
— FTB Reg. Nr. D 320/6 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 1, 4 und 5 der Verordnung Nr. 31/63 vom 27. Dezember 1963 — FD Nr. 9/63 — (Bundesanzeiger Nr. 7 vom 11. Januar 1964),
8. Winterzuschläge für Verladungen im Bereich des Bezirksausschusses Elbe und im Bereich des Bezirksausschusses Lübeck
— FTB Reg. Nr. D 300/40 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 2 der Verordnung Nr. 2/64 vom 29. Januar 1964 — FD Nr. 2/64 — (Bundesanzeiger Nr. 27 vom 8. Februar 1964),
9. Frachten für Kohlen, Zement in Säcken, Zementklinker (lose) und sonstiges Schwergut laut Sondertarif für die Zementfabriken im Bereich der Unterelbe
— FTB Reg. Nr. D 800/28 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 2 der Verordnung Nr. 6/64 vom 21. März 1964 — FD Nr. 3/64 — (Bundesanzeiger Nr. 62 vom 2. April 1964),
10. Schleppplöhne im Elbeverkehr zu Berg
— FTB Reg. Nr. D 250/6 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 2 der Verordnung Nr. 12/64 vom 29. Mai 1964 — FD Nr. 7/64 — (Bundesanzeiger Nr. 103 vom 9. Juni 1964),
11. Kleinwasserzuschläge für Verladungen aus dem Bereich des Frachtenausschusses Hamburg unter Berücksichtigung der festgesetzten Tauchtiefen
— FTB Reg. Nr. D 300/41 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer III der Verordnung Nr. 13/64 vom 5. Juni 1964 — FD Nr. 8/64 — (Bundesanzeiger Nr. 107 vom 13. Juni 1964),
12. Frachten für losen Zement von Lübeck-Herrenwyk, Itzehoe und Hemmoor nach Berlin-Westhafen
— FTB Reg. Nr. D 548/6 —,
Frachten für Importkohle von Hamburg nach Häfen am Mittellandkanal
— FTB Reg. Nr. D 402/27 —,
Frachten für Zement in Säcken von Lübeck-Herrenwyk nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 548/7 —,
Frachten für Zement in Säcken von Itzehoe und Schwarzenhütten/Hemmoor nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 548/8 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 1 bis 4 der Verordnung Nr. 16/64 vom 3. August 1964 — FD Nr. 10/64 — (Bundesanzeiger Nr. 149 vom 14. August 1964),
13. Frachten für Importkohle von Hamburg nach Häfen am Mittellandkanal — Änderung der Tauchtiefen-Regelung —
— FTB Reg. Nr. D 402/27 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 1 der Verordnung Nr. 24/64 vom 25. November 1964 — FD Nr. 15/64 — (Bundesanzeiger Nr. 226 vom 3. Dezember 1964),
14. Frachten für Verladungen im Bereich des Frachtenausschusses Hamburg — Abführung der Organisationsgebühr —
— FTB Reg. Nr. D 300/24 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 1 der Verordnung Nr. 3/65 vom 15. Februar 1965 — FD Nr. 3/65 — (Bundesanzeiger Nr. 35 vom 20. Februar 1965),
15. Frachten für Kohle von Hamburg/Schulau nach Alt-Garge
— FTB Reg. Nr. D 402/29 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I der Verordnung Nr. 20/65 vom 31. August 1965 — FD Nr. 10/65 — (Bundesanzeiger Nr. 168 vom 8. September 1965),
16. Frachten für Verladungen aus dem Bereich des Frachtenausschusses Hamburg — Frachten von und nach im Tarif nicht genannten Abgangs- oder Empfangshäfen —
— FTB Reg. Nr. D 300/25 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II der Verordnung Nr. 22/65 vom 24. September 1965 — FD Nr. 11/65 — (Bundesanzeiger Nr. 184 vom 30. September 1965),

17. Frachten für losen Zement
von Lägerdorf/Schwarzenhütten/Itzehoe
nach Hamburg
— FTB Reg. Nr. D 542/4 —,
Frachten für Zement in Säcken
von Lägerdorf, Itzehoe und Schwarzenhütten/
Hemmoor
nach Stöckte
— FTB Reg. Nr. D 542/6 —,
Frachten für Schwefelkiesabbrände
von Rendsburg
nach Hamburg
— FTB Reg. Nr. D 603/2 —,
Frachten für Stackbusch
für Verladungen im Bereich des
Bezirksausschusses Unterelbe
— FTB Reg. Nr. D 702/13 —,
Frachten für Güter aller Art
für Verladungen im Bereich des
Bezirksausschusses Unterelbe
— FTB Reg. Nr. D 800/39 —,
Frachten für Sprengstoffe
von Stade/Stadersand
nach der Elbreite bei Stadersand.
— FTB Reg. Nr. D 800/40 —,
Frachten für Kies und Kiesel sowie Schlacken
von Häfen am Nord-Ostsee-Kanal
nach Häfen im Bereich des
Bezirksausschusses Unterelbe
— FTB Reg. Nr. D 800/41 —,
Frachten für Güter aller Art
von Lübeck
nach Mölln und Zwischenplätzen
sowie in umgekehrter Richtung
— FTB Reg. Nr. D 811/8 —,
Frachten für Güter aller Art
von Hamburg
nach Lübeck
— FTB Reg. Nr. D 811/9 —,
Frachten für Güter aller Art
von Hamburg
nach Mölln
— FTB Reg. Nr. D 811/10 —,
Frachten für Güter aller Art
von Mölln
nach Hamburg
— FTB Reg. Nr. D 811/11 —,
Frachten für Güter aller Art
von Lübeck
nach Hamburg
— FTB Reg. Nr. D 811/12 —
§ 1 Abs. 1 Nr. 6, 7, 11, 15 und 18 bis 25 der Ver-
ordnung Nr. 12/66 vom 17. Mai 1966 — FD Nr. 2/66
— (Bundesanzeiger Nr. 97 vom 25. Mai 1966),
18. Frachten für Verladungen im Eilschiffsverkehr
von Hamburg
nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 952/6 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 2 der Verordnung Nr. 16/66
vom 3. Juni 1966 — FD Nr. 3/66 — (Bundesanzeiger
Nr. 107 vom 11. Juni 1966),
19. Frachten für Zellulose und Linters
von Hamburg
nach Uetersen und Glückstadt
— FTB Reg. Nr. D 703/1 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 2 der Verordnung Nr. 20/66
vom 22. Juli 1966 — FD Nr. 4/66 — (Bundesanzeiger
Nr. 138 vom 28. Juli 1966),
20. Frachten für Güter aller Art
von Hamburg
nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 812/22 —,
Frachten für Güter aller Art
von Lübeck
nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 812/23 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 2 und 3 der Verordnung Nr.
23/66 vom 16. August 1966 — FD Nr. 5/66 — (Bun-
desanzeiger Nr. 157 vom 24. August 1966),
21. Winterzuschläge für Verladungen
im Bereich des Bezirksausschusses Elbe und
im Bereich des Bezirksausschusses Lübeck
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. D 300/40 —
— FTB Reg. Nr. D zu 300/40 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer VI Nr. 1 der Verordnung Nr. 28/66
vom 20. Oktober 1966 — FD Nr. 7/66 — (Bundes-
anzeiger Nr. 203 vom 27. Oktober 1966),
22. Frachten für Importkohle
von Hamburg
nach Häfen am Mittellandkanal
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. D 402/27 —
— FTB Reg. Nr. D zu 402/27 —
§ 1 Abs. 1 der Verordnung Nr. 9/67 vom 31. März
1967 — FD Nr. 3/67 — (Bundesanzeiger Nr. 66 vom
7. April 1967),
23. Frachten für Kohle
von Hamburg
nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 402/26 —,
Frachten für Kohle
von Lübeck
nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 408/6 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II und III der Verordnung Nr. 10/67
vom 11. April 1967 — FD Nr. 4/67 — (Bundesanzei-
ger Nr. 73 vom 18. April 1967),
24. Frachten für Kies, Sand und Erden
von Bleckede einschließlich bis
Hitzacker einschließlich
nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 502/7 —,
Frachten für Kies, Sand und Erden
von Häfen am Elbe-Lübeck-Kanal
nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 503/20 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 1 und 2 der Verordnung Nr.
4/68 vom 13. März 1968 — FD Nr. 2/68 — (Bundes-
anzeiger Nr. 55 vom 19. März 1968),
25. Eiszuschläge
— Änderung des Begriffes „Winterzuschläge“ in
„Eiszuschläge“ in FTB Reg. Nr. D 300/40, D zu
300/40, D 300/42 —
— FTB Reg. Nr. D 300/43 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II der Verordnung Nr. 20/68 vom
17. September 1968 — FD Nr. 3/68 — (Bundes-
anzeiger Nr. 180 vom 25. September 1968),
26. Frachten für Roheisen
von Lübeck
nach Hamburg
— FTB Reg. Nr. D 611/1 —,
Frachten für Kohle
von Hamburg
nach Berlin
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. D 402/26 —
— FTB Reg. Nr. D zu 402/26 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 1 und 2 der Verordnung Nr.
9/69 vom 29. Juli 1969 — FD Nr. 1/69 — (Bundes-
anzeiger Nr. 142 vom 6. August 1969),
27. Frachten für Zement
von Itzehoe, Schwarzenhütten/Hemmoor und
Lübeck-Herrenwyk
nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 548/14 —,
Frachten für Kohle, Koks und Koksgrus
von Hamburg
nach Lübeck
— FTB Reg. Nr. D 402/31 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 2 und 3 der Verordnung Nr. 10/69 vom 11. August 1969 — FD Nr. 2/69 — (Bundesanzeiger Nr. 150 vom 16. August 1969),

28. Frachten für Sprengstoffe
von Stade/Stadersand
nach der Elbreede bei Stadersand
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. D 800/40 —
— FTB Reg. Nr. D zu 800/40 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer IV der Verordnung Nr. 17/69 vom 22. Oktober 1969 — FD Nr. 5/69 — (Bundesanzeiger Nr. 203 vom 30. Oktober 1969),

29. Frachten für Güter aller Art
für Verladungen im Bereich des Frachenausschusses Hamburg
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. D 402/31, D 811/8, D 811/9, D 811/10, D 811/11 und D 811/12 —
— FTB Reg. Nr. D 330/2 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer II der Verordnung Nr. 21/69 vom 8. Dezember 1969 — FD Nr. 8/69 — (Bundesanzeiger Nr. 234 vom 17. Dezember 1969).

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 10. März 1970 in Kraft.
Bonn, den 27. Februar 1970

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Wittrock

(VkB1 1970 S. 195)

Seeverkehr

Nr. 95 Kostenordnung des Deutschen Hydrographischen Instituts (KostODHI)

Hamburg, den 5. März 1970
— See 2/12 - 52/69 II -

Nachstehend wird die Kostenordnung des Deutschen Hydrographischen Instituts (KostODHI) nachrichtlich bekanntgegeben. Die Kostenordnung ist im Bundesgesetzblatt 1970 Teil I Seite 255 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Breuer

Kostenordnung des Deutschen Hydrographischen Instituts (KostODHI)

Vom 28. Februar 1970

Auf Grund des § 12 Abs. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 24. Mai 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 833), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung von Kostenermächtigungen und zur Überleitung gebührenrechtlicher Vorschriften vom 22. Juli 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 901), wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen verordnet:

§ 1

Kostenpflichtige Amtshandlungen

Das Deutsche Hydrographische Institut erhebt für Amtshandlungen auf Grund des § 4 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt, die in dem anliegenden Gebührenverzeichnis aufgeführt sind, Kosten (Gebühren und Auslagen) nach dieser Verordnung. Das Gebührenverzeichnis ist Bestandteil dieser Verordnung.

§ 2

Kostenschuldner

- (1) Zur Zahlung der Kosten ist verpflichtet,
1. wer die Amtshandlung veranlaßt oder zu wessen Gunsten sie vorgenommen wird,

2. wer die Kosten durch eine dem Deutschen Hydrographischen Institut abgegebene oder eine ihm mitgeteilte Erklärung übernommen hat,
3. wer für die Kostenschuld eines anderen kraft Gesetzes haftet.
(2) Mehrere Kostenschuldner haften als Gesamtschuldner.

§ 3

Gebühren

(1) Die Höhe der Gebühr richtet sich nach dem Gebührenverzeichnis.

(2) Erfordert die Amtshandlung ein Tätigwerden des Deutschen Hydrographischen Instituts außerhalb der Dienstzeit, so kann die doppelte Gebühr erhoben werden.

§ 4

Gebührenfreiheit

Das Deutsche Hydrographische Institut kann Befreiungen von der Zahlung der Gebühren für Amtshandlungen zulassen, wenn die Befreiungen im öffentlichen Interesse liegen.

§ 5

Auslagen

(1) Als Auslagen sind zu erheben:

1. Fernsprech-, Telegraf- und Fernschreibgebühren im Verkehr mit dem Ausland;
2. Aufwendungen für weitere Ausfertigungen, Abschriften und Auszüge, die auf besonderen Antrag erteilt werden; für die Berechnung der als Auslagen zu erhebenden Schreibgebühren gelten die Vorschriften des § 136 Abs. 3 bis 6 der Kostenordnung;
3. Aufwendungen für Übersetzungen, die auf besonderen Antrag gefertigt werden;
4. Kosten, die durch öffentliche Bekanntmachung entstehen, mit Ausnahme der hierbei erwachsenen Postgebühren;
5. die in entsprechender Anwendung des Gesetzes über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen zu zahlenden Beträge; erhält ein Sachverständiger auf Grund des § 1 Abs. 3 jenes Gesetzes keine Entschädigung, so ist der Betrag zu erheben, der nach dem Gesetz ohne diese Vorschrift zu zahlen wäre;
6. die bei Geschäften außerhalb der Dienststelle den Verwaltungsangehörigen auf Grund gesetzlicher Vorschriften gewährten Vergütungen (Reisekostenvergütung, Auslagenersatz);
7. die Kosten für die Beförderung von Geräten, die für die Durchführung von Amtshandlungen nach § 1 benötigt werden.

(2) Die Erstattung der in Absatz 1 aufgeführten Auslagen kann auch verlangt werden, wenn für eine Amtshandlung Gebührenfreiheit besteht oder von der Gebührenerhebung abgesehen wird.

§ 6

Vorschußzahlung und Sicherheitsleistung

(1) Eine Amtshandlung, die auf Antrag vorzunehmen ist, kann von der Zahlung eines angemessenen Vorschusses oder einer Sicherheitsleistung bis zur Höhe der voraussichtlich entstehenden Kosten abhängig gemacht werden.

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

§ 7

Kostenentscheidung

(1) Die Kosten werden von Amts wegen festgesetzt. Die Entscheidung über diese Kosten soll, soweit möglich, zusammen mit der Sachentscheidung ergehen. Aus der Kostenentscheidung müssen mindestens hervorgehen

1. die kostenerhebende Behörde,
2. der Kostenschuldner,
3. die kostenpflichtige Amtshandlung,

4. die als Gebühren und Auslagen zu zahlenden Beträge,
5. wo, wann und wie die Gebühren und Auslagen zu entrichten sind.

(2) Kosten, die bei richtiger Behandlung der Sache durch die Behörde nicht entstanden wären, werden nicht erhoben. Das gleiche gilt für Auslagen, die durch eine von Amts wegen veranlaßte Verlegung eines Termins oder Vertagung einer Verhandlung entstanden sind.

§ 8

Entstehen der Kostenschuld, Fälligkeit, Beitreibung

(1) Die Gebührenschuld entsteht, soweit ein Antrag notwendig ist, mit dessen Eingang bei der zuständigen Behörde, im übrigen mit der Beendigung der gebührenpflichtigen Amtshandlung.

(2) Die Verpflichtung zur Erstattung von Auslagen entsteht mit der Aufwendung des zu erstattenden Betrages, in den Fällen des § 5 Abs. 1 Nr. 5 zweiter Halbsatz mit der Beendigung der kostenpflichtigen Amtshandlung.

(3) Kosten werden mit der Bekanntgabe an den Kostenschuldner fällig. Das Deutsche Hydrographische Institut kann im Einzelfall und wenn die besonderen Umstände es erfordern, einen späteren Zeitpunkt bestimmen.

(4) Die Kosten werden nach den für die Vollstreckung von öffentlich-rechtlichen Geldforderungen geltenden Vorschriften beigetrieben.

§ 9

Stundung, Niederschlagung und Erlaß

Für die Stundung, die Niederschlagung und den Erlaß von Forderungen auf Zahlung von Gebühren, Auslagen und sonstigen Nebenleistungen gelten die Vorschriften der Bundeshaushaltsordnung entsprechend.

§ 10

Säumniszuschlag

(1) Werden bis zum Ablauf eines Monats nach dem Fälligkeitstag Gebühren oder Auslagen nicht entrichtet, kann für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Säumniszuschlag von eins vom Hundert des rückständigen Betrages erhoben werden, wenn dieser 100 Deutsche Mark übersteigt. Dabei werden mehrere fällige Gebühren nur dann zusammengerechnet, wenn sie dieselben gebührenpflichtigen Tatbestände betreffen und an demselben Tag fällig geworden sind.

(2) Absatz 1 wird nicht angewandt, wenn ein Säumniszuschlag nicht rechtzeitig entrichtet wird.

(3) Für die Berechnung des Säumniszuschlages wird der rückständige Betrag auf volle 100 Deutsche Mark nach unten abgerundet.

(4) Als Tag, an dem eine Zahlung entrichtet worden ist, gilt

1. bei Übergabe oder Übersendung von Zahlungsmitteln an die für den Kostengläubiger zuständige Kasse der Tag des Eingangs;
2. bei Überweisung oder Einzahlung auf ein Konto der für den Kostengläubiger zuständigen Kasse und bei Einzahlung mit Zahlkarte oder Postanweisung der Tag, an dem der Betrag der Kasse gutgeschrieben wird.

§ 11

Verjährung

(1) Der Anspruch auf Zahlung von Kosten erlischt durch Verjährung nach drei Jahren. Die Frist beginnt mit Ablauf des Kalenderjahres, in dem der Anspruch entstanden ist.

(2) Die Verjährung ist gehemmt, solange der Anspruch innerhalb der letzten sechs Monate der Frist wegen höherer Gewalt nicht verfolgt werden kann.

(3) Die Verjährung wird unterbrochen durch schriftliche Zahlungsaufforderung, durch Zahlungsaufschub, durch Stundung, durch Aussetzung der Vollziehung, durch Sicherheitsleistung, durch eine Vollstreckungsmaßnahme, durch Vollstreckungsaufschub, durch Anmeldung im Konkurs und durch Ermittlungen des Kostengläubigers über Wohnsitz oder Aufenthalt der Zahlungspflichtigen.

(4) Mit Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Unterbrechung endet, beginnt eine neue Verjährung. Die Verjährung wird nur in Höhe des Betrages unterbrochen, auf den sich die Unterbrechungshandlung bezieht.

(5) Wird eine Kostenentscheidung angefochten, erlöschen Ansprüche aus ihr nicht vor Ablauf von sechs Monaten, nachdem die Kostenentscheidung unanfechtbar geworden ist oder das Verfahren sich auf andere Weise erledigt hat.

§ 12

Erstattung

(1) Überzahlte oder zu Unrecht erhobene Kosten sind unverzüglich zu erstatten, zu Unrecht erhobene Kosten jedoch nur, soweit eine Kostenentscheidung noch nicht unanfechtbar geworden ist; nach diesem Zeitpunkt können zu Unrecht erhobene Kosten nur aus Billigkeitsgründen erstattet werden.

(2) Der Erstattungsanspruch erlischt durch Verjährung, wenn er nicht bis zum Ablauf des dritten Kalenderjahres geltend gemacht wird, das auf die Entstehung des Anspruchs folgt; die Verjährung beginnt jedoch nicht vor der Unanfechtbarkeit der Kostenentscheidung.

§ 13

Rechtsbehelf

(1) Die Kostenentscheidung kann zusammen mit der Sachentscheidung oder selbständig angefochten werden; der Rechtsbehelf gegen eine Sachentscheidung erstreckt sich auf die Kostenentscheidung.

(2) Wird eine Kostenentscheidung selbständig angefochten, ist das Rechtsbehelfsverfahren kostenrechtlich als selbständiges Verfahren zu behandeln.

§ 14

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 21 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt auch im Land Berlin.

§ 15

Schlußvorschriften

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 28. Februar 1970

Der Bundesminister für Verkehr
Georg Leber

Anlage zu § 1

Gebührenverzeichnis

Lfd. Nr.	Gegenstand	Gebühr DM
A Prüfung von Magnetkompassen		
1	Magnet-Peil- und Steuerkompass (große Prüfung)	15,—
2	Boots- und kleine Yachtkompass (kleine Prüfung)	10,—
3	Kompaßzubehör (Peilgeräte, Steuerlinsen u. ä.)	3,—
4	Fernkompass (vollständige Prüfung)	60,—
5	Baumuster eines Magnetkompasses	150,—
6	Baumuster eines Magnetkompasses mit Kompaßhaus und Kompensiermitteln	250,—
7	Baumuster eines Reflexions- oder Projektionsmagnetkompasses mit Kompaßhaus, mit optischer Übertragungseinrichtung und Kompensiermitteln	300,—
8	Baumuster eines Magnetkompasses mit Selbststeuer-, Kursübertragungs- oder Kursalarmeinrichtung	250,—
9	Bei zusätzlicher Prüfung der Kursübertragungsgenauigkeit auf Tochterkompass	300,—
10	Baumuster eines Magnetkompasses mit Selbststeuer-, Kursübertragungs- oder Kursalarmeinrichtung mit Kompaßhaus und Kompensiermitteln	350,—
11	Bei zusätzlicher Prüfung der Kursübertragungsgenauigkeit auf Tochterkompass	400,—

Lfd. Nr.	Gegenstand	Gebühr DM	Lfd. Nr.	Gegenstand	Gebühr DM
B Regulierungen von Magnetkompassen			C Prüfung von Kreiselkompassen		
	Die Grundgebühr für Kompaßregulierungen beträgt für Schiffe (Länge über alles):		1	Baumuster einer Kreiselkompaßanlage (umfaßt Prüfungen auf Schaukeltisch, Schaukelbahn, Gier- und Drehtisch, Rütteltisch sowie auf Kraftfahrzeugen ohne Fahrzeug- und Fahrergestellung durch das Deutsche Hydrographische Institut)	500,—
1	bis zu 30 m Länge mit 1 Kompaß	55,—	2	Kreiselkompaßanlage auf Schaukeltisch, Schaukelbahn, Gier- und Drehtisch sowie Rütteltisch	185,—
2	bis zu 30 m Länge mit 2 Kompassen	75,—	3	Kreiselkompaßanlage auf Kraftfahrzeug je Tag ohne Fahrzeug- und Fahrergestellung durch das Deutsche Hydrographische Institut	180,—
3	über 30 m bis zu 60 m Länge mit 1 Kompaß	75,—	4	Nachdreheinrichtung einer Kreiselkompaßanlage (Gier- und Drehtisch)	35,—
4	über 30 m bis zu 60 m Länge mit 2 Kompassen	95,—	5	Mutterkompaß auf Vibrationsempfindlichkeit (Rütteltisch)	40,—
5	über 60 m bis zu 90 m Länge bis zu 2 Kompassen	135,—	6	Funktion einer Kreiselkugel (Einschwingung, Schaukeltisch, Schaukelbahn, Rütteltisch)	60,—
6	über 90 m bis zu 120 m Länge bis zu 2 Kompassen	185,—	7	Abnahme einer betriebsfertig geschalteten Kreiselkompaßanlage an Land oder an Bord	85,—
7	über 120 m bis zu 200 m Länge bis zu 2 Kompassen	260,—	8	Abnahme einer betriebsfertig geschalteten Kreiselkompaßanlage an Land oder an Bord einschließlich Funktionsprüfung der Kreiselkugel	125,—
8	über 200 m Länge bis zu 2 Kompassen	300,—	D Prüfung von Winkelmeßgeräten, Barometern Thermometern		
	Zu den Grundgebühren nach 1 bis 8 werden je Kompaß folgende Zuschläge erhoben:		1	Winkelmeßgeräte (Sextanten, Oktanten)	15,—
9	für jeden weiteren Kompaß (z. B. MKF-, Heck- oder Notruderkompaß) und für die Regulierung eines Kompasses mit besonderer Sondenfeldkompensation	50,—	2	Quecksilberbarometer	10,—
10	Neuregulierung eines Kompasses mit besonderer Sondenfeldkompensation	60,—	3	Barographen	10,—
11	für Neukompensierung	30,—	4	Aneroidbarometer	10,—
12	für Deviationsbestimmungen	25,—	5	Thermometer	10,—
13	für elektr. Kompensation ohne Kursausgleich	60,—	E Prüfung von Schiffs- und Positionslaternen		
14	für elektr. Kompensation mit Kursausgleich	90,—	1	Baumuster einer Positionslaterne	150,—
15	für Gegenpeilungen Land/Schiff zu Kompaßregulierungen (nur auf besondere Anforderung)		2	Voll- und Teilkreislaternen, weiß und farbig	10,—
	bei Schiffen bis zu 90 m Länge	50,—	3	Laternen für Sportfahrzeuge und Binnenschiffen, soweit sie nicht unter Nr. 1 fallen	10,—
	bei Schiffen über 90 m Länge	75,—	4	Zusätzliche Einsatzgläser	2,—
16	Wartezeit im Hafen nach der 1. Stunde für jede Stunde	20,—	5	Für Schiffslaternen mit 2 Lichtarten wird zu den Gebühren von 1 bis 3 ein Zuschlag von 50 v. H. erhoben.	
17	für jede angefangene Wartestunde vor oder nach Beendigung der Kompensierung während der Reise	5,—	F Prüfung von Ortungsfunkanlagen		
18	für Feiertagsarbeit (als Feiertage gelten der 1. Weihnachtstag, der Neujahrstag, der 1. Ostertag und der 1. Pfingsttag. Bei den ersten beiden Tagen gilt der Zuschlag ab 12.00 Uhr, bei den letzten beiden Tagen ab 17.00 Uhr des Vortages) 50 v. H.		1	Baumuster einer Radaranlage zu einem vom Deutschen Hydrographischen Institut bestimmten Zeitpunkt	2500,—
19	für Sonntagsarbeit (Sonntagsarbeit gilt ab 12.00 Uhr des Vortages bis 24.00 Uhr des Sonntages) 25 v. H.		2	Baumuster einer Radaranlage zu einem vom Antragsteller gewünschten Zeitpunkt, außerhalb der unter 1 vorgesehenen Zeiten	5500,—
20	für Nachtarbeit (Nachtarbeit gilt von 17.00 Uhr bis 7.00 Uhr, soweit nicht bereits Zuschläge für Sonn- und Feiertagsarbeit erhoben werden) 25 v. H.		3	Baumuster einer passiven Ortungsfunkanlage (Peilfunk-, Loran-, Decca-Navigator- und sonstige Anlagen) zu einem vom Deutschen Hydrographischen Institut bestimmten Zeitpunkt	800,—
21	Wird der angeforderte Kompensierer nicht an Bord genommen, oder wird er, ohne seine Tätigkeit ausgeübt zu haben, alsbald wieder entlassen, oder wird er vor einer kurzfristigen Abbestellung des Schiffes bei den Lotsen, Schleppern o. ä. nicht rechtzeitig unterrichtet und kommt daher vergeblich an Bord oder nach der Lotsen- resp. Schlepperstation, so sind zu entrichten	30,—	4	Baumuster wie zu 3, jedoch zu einem vom Antragsteller gewünschten Zeitpunkt	1200,—
22	Muß eine Kompaßregulierung infolge unvorhergesehener Umstände (wie Maschinenschaden o. ä.) abgebrochen werden, werden 75 v. H. der Gebühren nach 1 bis 8 berechnet		5	Baumuster einer Ortungsfunkanlage, die gegenüber einer typenmäßig bereits zugelassenen Anlage nur geringfügige Änderungen aufweist oder für die ein anerkanntes ausländisches Zertifikat vorliegt und die sich auf einem nicht dem Deutschen Hydrographischen Institut gehörenden Schiff befindet (verkürzte Prüfung)	150,—
23	Kompensiermittel werden wie folgt berechnet:		6	Baumuster wie zu 5, wenn sich die Anlage auf einem dem Deutschen Hydrographischen Institut gehörenden Schiff befindet (verkürzte Prüfung)	600,—
	Krängungsmagnet K1	35,—			
	Krängungsmagnet K2	20,—			
	Flachmagnet F1	10,—			
	Flachmagnet F2	8,—			
	Flachmagnet F3	4,—			
	Rundmagnet R1	7,—			
	Rundmagnet R2	5,—			
	Rundmagnet R3	2,—			
	D-Streifen jeder Größe je Stück	1,—			

Lfd. Nr.	Gegenstand	Gebühr DM
7	Baumuster einer Ortungsfunkanlage, die eine typenmäßig bereits zugelassene Anlage nur erweitert oder ergänzt und bei der eine Prüfung an Bord und/oder im Laboratorium entfallen kann	50,—
8	Ortungsfunkanlage, die mit einem im Ausland gekauften Schiff übernommen wird und in der Bundesrepublik Deutschland noch nicht zugelassen ist	150,—
9	Bestimmung der magnetischen Schutzabstände aller Einzelgeräte einer Radaranlage und des Reservemagnetrons	600,—
10	Navigatorische Eignung einer Ortungsfunkanlage	60,—
11	Regelmäßige 12-monatige Wiederholungsprüfung einer Ortungsfunkanlage	30,—
G Prüfung von Schiffs-Chronometern und Zeitmessern ähnlicher Größe, Präzisionsbeobachtungsuhren (B-Uhren), Taschen- und Armbanduhren		
1	Schiffs-Chronometer oder Zeitmesser ähnlicher Größe oder B-Uhr in verschiedenen Temperaturen und ggf. in verschiedenen Lagen — Prüfungsdauer: bis zu 60 Tagen — mit Ausstellung eines Prüfscheines oder Gangzeugnisses	40,—
2	Taschen- oder Armbanduhren in verschiedenen Temperaturen und Lagen — Prüfungsdauer: 16 Tage — mit Ausstellung eines Gangzeugnisses	10,—
3	Tägliche Bestimmung von Stand und Gang eines Schiffs-Chronometers oder eines Zeitmessers ähnlicher Größe oder einer B-Uhr oder einer Taschen- oder Armbanduhr in Zimmertemperatur mit Ausstellung eines Gangzeugnisses, für jeden angefangenen Monat	12,—
4	Aufbewahrung und Überwachung des Ganges eines Schiffs-Chronometers oder eines Zeitmessers ähnlicher Größe oder einer B-Uhr oder einer Taschen- oder Armbanduhr mit Ausfertigung einer Bescheinigung über Stand und Gang, für jeden angefangenen Monat	10,—
H Sonstige Amtshandlungen		
1	Bestimmung des magnetischen Schutzabstandes eines Einzelgerätes	150,—
2	Prüfung eines Gerätes auf Vibrationsempfindlichkeit	40,—
3	wie 2, jedoch nur Feststellung der Resonanzlage und ohne Abgabe eines Prüfprotokolls	12,—
4	Ausrichten von Peileinrichtungen an Bord (Kreiselkompaktöchter, Peilscheiben) je Gerät	10,—
5	Bestimmung des Standes eines Zeitmessers, eines Barometers oder Thermometers, mit Ausfertigung einer Bescheinigung über das Ergebnis	10,—
6	Prüfung eines erdmagnetischen Variographen	520,—
7	Prüfung des Z-Systems eines erdmagnetischen Variographen	130,—
8	Steuerung einer zentralen Uhrenanlage monatlich	25,—
9	In allen übrigen Fällen	10,8 bis 500,—

(VkB1 1970 S. 198)

Nr. 96 **Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schiffahrt auf der Weser über Signale und Fahrregeln beim Einlaufen in das Wendebcken beim Überseehafen in Bremen und beim Passieren der Einfahrt in den Überseehafen**

Hamburg, den 6. März 1970

- See 2/30 - 17/70 II -

Nachstehend wird die schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schiffahrt auf der Weser über Signale und Fahrregeln beim Einlaufen in das Wendebcken beim Überseehafen in Bremen und beim Passieren der Einfahrt in den Überseehafen nachrichtlich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 50 vom 13. März 1970 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Breuer

Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schiffahrt auf der Weser über Signale und Fahrregeln beim Einlaufen in das Wendebcken beim Überseehafen in Bremen und beim Passieren der Einfahrt in den Überseehafen

Vom 24. Februar 1970

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

§ 1

Ergänzend zu § 107 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung wird bestimmt:

Aufkommende Seeschiffe, die die Einfahrt zum Überseehafen in Bremen weseraufwärts passieren wollen, haben von der Schleuse des Industriefhafens in Bremen an bei Tage im Vortopp an gut sichtbarer Stelle den Antwortwimpel des Internationalen Signalbuchs; bei Nacht vor dem Vorsteven ein weißes Licht, nicht tiefer als einen Meter unter der Reling, zu führen.

§ 2

(1) Abweichend von § 35 Abs. 1 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung darf ein Seeschiff von mehr als 45,75 m Länge, das in das Wendebcken beim Überseehafen einlaufen will, auf der Fahrtstrecke oberhalb der Einfahrt zur Industriefhafenschleuse bis zur Einfahrt in das Wendebcken beim Überseehafen die linke Seite des Fahrwassers und beim Einlaufen in das Wendebcken die linke Seite der Hafeneinfahrt benutzen. Ein Fahrzeug, das hiervon Gebrauch macht, ist nach Übergang auf die linke Fahrwasserseite verpflichtet, diese zu halten und die linke Seite der Hafeneinfahrt zum Wendebcken zu benutzen.

(2) Ein solches Fahrzeug muß diese Absicht vor dem Übergang auf die linke Fahrwasserseite rechtzeitig durch folgende Signale anzeigen:

1. Bei Tage durch Zeigen der Flagge „M“ des Internationalen Signalbuchs oder einer rechteckigen, mindestens 80 x 80 cm großen, blauen Flagge an gut sichtbarer Stelle.

2. Bei Nacht durch fortgesetztes Blinken mit der Morse-lampe oder dem Morsescheinwerfer.

3. Zusätzlich zu dem in den Nummern 1 und 2 vorgeschriebenen Signalen bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall, heftigen Regengüssen oder unter ähnlichen die Sicht beeinträchtigenden Umständen, durch fortgesetzte Abgabe des Schallsignals „zwei lang, zwei kurz, ein lang (- - - -)“.

Diese Signale müssen bis zum Einlaufen in das Wendebcken gegeben werden, die Signale Nummer 1 und 2 müssen von vorn deutlich erkennbar sein.

(3) Jedes entgegenkommende oder aus dem Wendebcken beim Überseehafen auslaufende Fahrzeug muß rechtzeitig mit den Signalen des Absatzes 2 antworten und das Seeschiff, das nach Absatz 1 und 2 verfährt, Steuerbord an Steuerbord passieren.

§ 3

Der § 38 Abs. 1 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung bleibt durch die vorstehenden Bestimmungen unberührt.

§ 4

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

§ 5

Diese Anordnung tritt am 15. März 1970 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 14. März 1972.

Bremen, den 24. Februar 1970

S2/95.6416 Tgb. Nr. 2311/70

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen

Dr.-Ing. Schauburger

(VkB1 1970 S. 201)

Nr. 97 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über das Wasserskifahren auf dem Rechten Nebenarm der Weser hinter dem Harriersand

Hamburg, den 6. März 1970

— See 2/30 - 17/70 II -

Nachstehend wird die schifffahrtspolizeiliche Anordnung über das Wasserskifahren auf dem Rechten Nebenarm der Weser hinter dem Harriersand nachrichtlich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 50 vom 13. März 1970 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Breuer

**Schifffahrtspolizeiliche Anordnung
über das Wasserskifahren auf dem Rechten Nebenarm
der Weser hinter dem Harriersand**

Vom 24. Februar 1970

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

§ 1

(1) Auf dem Rechten Nebenarm der Weser hinter dem Harriersand wird die Strecke von der nördlichen Einmündung in die Weser bei km 44,1 (Verbindungslinie der westlichen und östlichen Uferbaken) bis zur Höhe des Aschwarder Siels (Profil 12) für den Wasserskisport freigegeben.

(2) In diesem Bereich ist das Baden untersagt.

§ 2

Das Wasserskifahren ist nur bei Tage und bei guter Sicht sowie nur in der Zeit von 1½ Stunden vor bis 1½ Stunden nach Hochwasser gestattet.

§ 3

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

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

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

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

§ 4

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

§ 5

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

§ 6

Diese Anordnung tritt am 1. April 1970 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1972.

Bremen, den 24. Februar 1970

S2/95.561 Tgb. Nr. 2312/70

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen

Dr.-Ing. Schauburger

(VkB1 1970 S. 202)

Nr. 98 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser über die Schallsignale zum Anfordern von Schleppern

Hamburg, den 6. März 1970

— See 2/30 — 17/70 II —

Nachstehend wird die schifffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser über die Schallsignale zum Anfordern von Schleppern nachrichtlich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 50 vom 13. März 1970 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Breuer

**Schifffahrtspolizeiliche Anordnung
für die Schifffahrt auf der Weser über die Schallsignale
zum Anfordern von Schleppern**

Vom 24. Februar 1970

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

§ 1

(1) Abweichend von § 28 Abs. 1 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung darf auf der Seeschiffahrtstraße Weser ein Fahrzeug, das einen Schlepper herbeirufen will, außer dem Signal nach Anlage 1 lfd. Nr. 9 zu § 29 Abs. 1 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung folgende Schallsignale geben:

1. einen langen, einen kurzen, einen langen, einen kurzen Ton (— . — .);
2. zwei kurze, einen langen, zwei kurze, einen langen Ton (.. — .. —);
3. zwei lange, zwei kurze Töne (- - . .);
4. einen langen, zwei kurze, zwei lange Töne (- . . - -).

(2) Soweit nicht nach anderen Vorschriften ausdrücklich erlaubt, dürfen andere Schallsignale zum Anfordern von Schleppern nicht verwendet werden.

§ 2

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

§ 3

Diese Anordnung tritt am 1. April 1970 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1972.

Bremen, den 24. Februar 1970

S 2/95.6416 Tgb. Nr. 2310/70

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen

Dr.-Ing. Schauburger

(VkB1 1970 S. 202)

Nr. 99 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser

Hamburg, den 6. März 1970
- See 2/30 - 17/70 II -

Nachstehend wird die schifffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser nachrichtlich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 50 vom 13. März 1970 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Breuer

**Schifffahrtspolizeiliche Anordnung
für die Schifffahrt auf der Weser
Vom 24. Februar 1970**

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

§ 1

Abweichend von § 3 Abs. 2 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung gilt das nördliche, „Alte Weser“ bezeichnete Fahrwasser der Weser als Nebenfahrwasser im Sinne des § 3 Abs. 3 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. April 1970 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1972.

Bremen, den 24. März 1970
S2/95.6416 Tgb.Nr. 2313/70

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen
Dr.-Ing. Schaubberger

(VkB1 1970 S. 203)

Nr. 100 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Hunte über die Beleuchtung von festgemachten Sportfahrzeugen

Hamburg, den 6. März 1970
- See 2/30 - 17/70 II -

Nachstehend wird die schifffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Hunte über die Beleuchtung von festgemachten Sportfahrzeugen nachrichtlich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 50 vom 13. März 1970 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Breuer

**Schifffahrtspolizeiliche Anordnung
für die Schifffahrt auf der Hunte über die Beleuchtung von
festgemachten Sportfahrzeugen
Vom 24. Februar 1970**

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

§ 1

Abweichend von § 19 Abs. 1 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung brauchen Sportfahrzeuge, die auf der Seeschiffahrtstraße Hunte auf einem von der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde genehmigten Sammeliegeplatz liegen, kein weißes Licht zu führen, wenn am Anfang und am Ende dieses Liegeplatzes, mindestens jedoch alle 50 m, ein weißes Licht angebracht ist und wenn die Fahrzeuge nicht über die Flucht dieser weißen Lichter hinausragen.

§ 2

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

§ 3

Diese Anordnung tritt am 1. April 1970 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1972.

Bremen, den 24. Februar 1970
S2/95.6412 Tgb.Nr. 2314/70

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen
Dr.-Ing. Schaubberger

(VkB1 1970 S. 203)

Nr. 101 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über den Umschlag von explosionsgefährlichen Gütern auf der Seeschiffahrtstraße Elbe

Hamburg, den 19. März 1970
- See 2/29 - 24/70 II -

Nachstehend wird die schifffahrtspolizeiliche Anordnung über den Umschlag von explosionsgefährlichen Gütern auf der Seeschiffahrtstraße Elbe nachrichtlich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 57 vom 24. März 1970 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Breuer

**Schifffahrtspolizeiliche Anordnung
über den Umschlag von explosionsgefährlichen
Gütern auf der Seeschiffahrtstraße Elbe
Vom 9. März 1970**

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

§ 1

(1) Abweichend von den §§ 51 und 142 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung dürfen auf der Seeschiffahrtstraße Elbe explosionsgefährliche Güter im Sinne des § 2 dieser Anordnung nur mit schriftlicher Erlaubnis des Wasser- und Schifffahrtsamtes Hamburg an folgender Stelle umgeschlagen werden:

Gegenüber dem am linken Elbufer unterhalb Brunshausen gelegenen Kahlensande auf der Ostseite des Fahrwassers; der Liegeplatz ist durch die Bakentonnte 41/Pagensand und eine gelbe Faßtonne bezeichnet.

(2) Die Erlaubnis ist mindestens fünf Tage vor dem beabsichtigten Umschlag zu beantragen. Für ein zu beladenes Seeschiff wird sie nur erteilt, wenn eine vorherige Besichtigung ergeben hat, daß das Seeschiff ladebereit ist und der Umschlag von explosionsgefährlichen Gütern entsprechend den Vorschriften der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter vom 4. Januar 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 9), zuletzt geändert durch die vierte Änderungsverordnung vom 14. Juni 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 429), erfolgen kann.

§ 2

Explosionsgefährliche Güter im Sinne dieser Anordnung sind Stoffe der Klassen Ia, 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.

§ 3

(1) Die Umschlagplätze sind während des Umschlages von allen übrigen Fahrzeugen, die nicht am Umschlag beteiligt sind, zu räumen.

(2) Am Umschlag nicht beteiligte Fahrzeuge müssen von den umschlagenden Fahrzeugen einen Abstand von mindestens 100 m halten.

§ 4

Für den Umschlag gelten die nachfolgenden Vorschriften:

1. Vor Beginn des Umschlages sind alle dabei beschäftigten Personen vom Transportführer (Beauftragten der Stauerel) 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 müssen belegte Drahtlinien 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 Umschlaganlagen 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 des 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 Feuersgefahr 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 (Beauftragten der Stauerei) laufend zu überwachen.
10. Der Transportführer (Beauftragte 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 Transportführer (Beauftragte der Stauerei) muß im Besitz eines Sprengstofferaubnisscheines sein. Er muß ihn bei sich führen und auf Verlangen dem Überwachungsbeamten vorzeigen.
12. Die explosionsgefährlichen Güter im Sinne des § 2 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 nur unaufschiebbare Reparaturarbeiten mit Zustimmung des Wasser- und Schiffsamtes Hamburg in genügend großem Sicherheitsabstand von den explosionsgefährlichen Gütern durchgeführt werden.
14. Die explosionsgefährlichen Güter dürfen nur in Ladekästen mit vier genügend hohen Seitenwänden umgeschlagen werden. An den vier Ecken müssen kräftig ausgebildete Tragösen angebracht sein. Als Haken zum Einhängen in die Tragösen sind nur Sicherheits- (Karabiner-) Haken zu verwenden. Am Seeschiff sind auch Brocken aus Tauwerk oder Metall zulässig, die alle Behälter bzw. Packgefäße umfassen. Die Verpackung muß den Vorschriften der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter entsprechen.
15. Packstücke, die den Anforderungen der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter nicht entsprechen oder die sonstwie transportunsicher geworden sind, dürfen nicht verladen werden und sind der Wasserschutzpolizei anzuzeigen. Instandsetzungsarbeiten an solchen Packstücken dürfen nur unter sachkundiger Leitung und nicht an Bord der am Umschlag beteiligten Fahrzeuge durchgeführt werden.

§ 5

Nach Übernahme der explosionsgefährlichen Güter hat das Fahrzeug die Reise unverzüglich anzutreten.

§ 6

(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.

§ 7

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

§ 8

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

§ 9

Diese Anordnung tritt am 1. März 1970 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 28. Februar 1972.

Hamburg, den 9. März 1970

- S 91.0/S 93 - 251-4-3/S 221/70 -

Wasser- und Schiffsamtsdirektion
Hamburg
Wetzel

(VkB1 1970 S. 203)

Luftfahrt

Nr. 102 Betriebsordnung für Luftfahrtgeräte (LuftBO)

Bonn, den 24. März 1970

L 1 - 114 - 301 - 1024 Vm/70 III

Nachstehend wird die Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) vom 4. März 1970 nachrichtlich bekanntgemacht. Die Verordnung ist im Bundesgesetzblatt Teil I S. 262 verkündet worden und tritt am 1. April 1970 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Faull

Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO)

Vom 4. März 1970

Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt

Allgemeine Vorschriften

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Verantwortlichkeit
- § 3 Grundregel für den Betrieb

Zweiter Abschnitt

Allgemeine technische Betriebsvorschriften

- 1. Zulässige Betriebszeiten
 - § 4 Zulässige Betriebszeiten
- 2. Instandhaltung
 - § 5 Umfang der Instandhaltung
 - § 6 Wartung
 - § 7 Überholung
 - § 8 Große Reparatur
 - § 9 Durchführung der Instandhaltung
 - § 10 Wägung der Luftfahrzeuge
 - § 11 Prüfflüge
- 3. Änderung
 - § 12 Kleine Änderung
 - § 13 Große Änderung
- 4. Lufttüchtigkeitsanweisung
 - § 14 Lufttüchtigkeitsanweisung
- 5. Betriebsaufzeichnungen
 - § 15 Betriebsaufzeichnungen

Dritter Abschnitt**Besondere technische Betriebsvorschriften**

- § 16 Technisches Betriebshandbuch
- § 17 Technische Dienste der Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen

Vierter Abschnitt**Ausrüstung der Luftfahrzeuge**

- § 18 Ausrüstung
- § 19 Ergänzungsausrüstung, die durch den Verwendungszweck erforderlich ist
- § 20 Ergänzungsausrüstung, die durch die Betriebsart erforderlich ist
- § 21 Ergänzungsausrüstung, die durch äußere Betriebsbedingungen erforderlich ist
- § 22 Zusätzliche Ergänzungsausrüstung

Fünfter Abschnitt**Allgemeine Flugbetriebsvorschriften****1. Flugbetrieb**

- § 23 Verwendung des Luftfahrzeuges
- § 24 Betriebsgrenzen für Luftfahrzeuge
- § 25 Verlust der Lufttüchtigkeit
- § 26 Ausfall von Ausrüstungsteilen
- § 27 Kontrollen nach Klarlisten
- § 28 Anzeigepflicht
- § 29 Betriebsstoffmengen
- § 30 Bordbuch
- § 31 Flugdurchführungsplan

2. Flugbesatzung

- § 32 Zusammensetzung der Flugbesatzung
- § 33 Verhalten der Besatzung im Flugbetrieb
- § 34 Flugenerfahrung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers
- § 35 Flugenerfahrung des zweiten Luftfahrzeugführers

Sechster Abschnitt**Besondere Flugbetriebsvorschriften****1. Betrieb von Luftfahrzeugen in Luftfahrtunternehmen**

- § 36 Überwachung
- § 37 Flugbetriebshandbuch
- § 38 Betriebsleiter
- § 39 Anzeigepflicht
- § 40 Flugbetriebspersonal
- § 41 Zusammensetzung der Besatzung
- § 42 Anforderungen an die Besatzungsmitglieder
- § 43 Aufenthalt im Führerraum
- § 44 Aufgaben des Flugdienstberaters
- § 45 Flugdurchführungsplan
- § 46 Betriebsstoffvorräte
- § 47 Mindestausrüstungsliste
- § 48 Klarlisten
- § 49 Mindestflughöhen und Flughafen-Wettermindestbedingungen
- § 50 Wettermindestbedingungen
- § 51 Such- und Rettungsdienst
- § 52 Fluggäste
- § 53 Einmotorige Luftfahrzeuge

2. Arbeitsflüge

- § 54 Arbeitsflüge

3. Einsatz von berufsmäßig tätigen Luftfahrzeugführern außerhalb von Luftfahrtunternehmen

- § 55 Einsatz von berufsmäßig tätigen Luftfahrzeugführern außerhalb von Luftfahrtunternehmen

Siebter Abschnitt**Schlußvorschriften**

- § 56 Durchführungsvorschriften
- § 57 Ordnungswidrigkeiten
- § 58 Berlin-Klausel
- § 59 Inkrafttreten

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 2, 8, 10 und Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Erster Abschnitt**Allgemeine Vorschriften****§ 1****Geltungsbereich**

Die Verordnung gilt für den Betrieb des nach den Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zum Verkehr zugelassenen Luftfahrtgeräts.

§ 2**Verantwortlichkeit**

(1) Sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, trägt der Halter des Luftfahrtgeräts die Verantwortung für die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Vorschriften.

(2) Verfügt der Halter persönlich nicht über ausreichende Kenntnisse und Erfahrungen im technischen Betrieb von Luftfahrzeugen, hat er unbeschadet seiner eigenen Verantwortung einen technischen Betriebsleiter zu bestellen, wenn sich die Notwendigkeit aus dem Umfang des Betriebs ergibt. Das gleiche gilt für die Bestellung eines Flugbetriebsleiters, wenn der Halter persönlich nicht über ausreichende Kenntnisse und Erfahrungen im Flugbetrieb verfügt und sich die Notwendigkeit der Bestellung aus dem Umfang des Betriebs ergibt. Die Aufgaben des technischen Betriebsleiters und des Flugbetriebsleiters können von einer Person wahrgenommen werden.

(3) Die Verantwortlichkeit des Luftfahrzeugführers für die Führung des Luftfahrzeugs bleibt unberührt.

§ 3**Grundregel für den Betrieb**

Der Halter hat das Luftfahrtgerät in einem solchen Zustand zu erhalten und so zu betreiben, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

Zweiter Abschnitt**Allgemeine technische Betriebsvorschriften****1. Zulässige Betriebszeiten****§ 4****Zulässige Betriebszeiten**

(1) Für das Luftfahrtgerät oder seine Teile können von der Zulassungsbehörde zulässige Betriebszeiten festgelegt werden, soweit dies zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs erforderlich ist.

(2) Auf Antrag des Halters kann die Zulassungsbehörde von Absatz 1 abweichende zulässige Betriebszeiten festlegen, wenn diese der Verwendung des Luftfahrtgeräts und den besonderen Betriebsbedingungen Rechnung tragen. Der Antragsteller hat durch Vorlage der Betriebsergebnisse nachzuweisen, daß die beantragte zulässige Betriebszeit die Sicherheit nicht beeinträchtigt. Die Festlegung kann eingeschränkt, mit Auflagen verbunden und befristet werden. Die Zulassungsbehörde kann die Festlegung zurücknehmen, wenn die Voraussetzungen für die Festlegung nicht vorgelegen haben; sie kann sie widerrufen, wenn die Voraussetzungen für die Festlegung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden.

2. Instandhaltung

§ 5

Umfang der Instandhaltung

Die Instandhaltung umfaßt die Wartung einschließlich kleiner Reparaturen, die Überholung und die großen Reparaturen.

§ 6

Wartung

Bei der Wartung des Luftfahrtgeräts sind durchzuführen:

1. Planmäßige Kontrollen und Arbeiten, die zur Aufrechterhaltung und Überwachung der Lufttüchtigkeit erforderlich sind;
2. nichtplanmäßige zusätzliche Arbeiten und kleine Reparaturen, die zur Behebung angezeigter Beanstandungen oder festgestellter Mängel erforderlich sind und mit einfachen Mitteln ausgeführt werden können. Dazu gehört der Einbau von geprüften Teilen im Austausch gegen überholungs-, reparatur- oder änderungsbedürftige Teile, wenn dies mit einfachen Mitteln möglich ist.

§ 7

Überholung

Hat ein Luftfahrtgerät die zulässige Betriebszeit nach § 4 erreicht oder sind bei seinem Betrieb Mängel festgestellt worden, die im Rahmen der Wartung nach § 6 nicht behoben werden können, ist das Gerät ganz oder teilweise zu überholen (Grund- oder Teilüberholung).

§ 8

Große Reparatur

Hat ein Luftfahrtgerät einen Schaden erlitten, der im Rahmen der Wartung nach § 6 nicht einwandfrei behoben werden kann, ist eine große Reparatur durchzuführen.

§ 9

Durchführung der Instandhaltung

(1) Die Instandhaltung der Flugzeuge, die in der Lufttüchtigkeitsgruppe Verkehrsflugzeuge zugelassen sind, und der Drehflügler mit einem höchstzulässigen Fluggewicht über 5700 kg sowie die Überholung und große Reparatur des übrigen Luftfahrtgeräts sind von Betrieben durchzuführen, die eine Anerkennung als luftfahrttechnischer Betrieb nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät besitzen. Die Wartung einschließlich kleiner Reparaturen des Luftfahrtgeräts mit Ausnahme der in Satz 1 aufgeführten Flugzeuge und Drehflügler kann auch von sachkundigen Personen durchgeführt werden. Bei einfachen Kontrollen und Arbeiten im Rahmen der Wartung können in diesem Fall die Nachprüfungen nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät zusammengefaßt bei der Jahresnachprüfung durchgeführt werden.

(2) Wer eine Erlaubnis als Luftfahrzeugführer besitzt, kann an einem Luftfahrzeug, dessen Eigentümer oder Halter er ist und das nicht für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen verwendet wird, einfache Kontrollen und Arbeiten im Rahmen der Wartung selbst durchführen, wenn er die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzt. Das gleiche gilt für den nach § 2 Abs. 2 bestellten technischen Betriebsleiter oder Flugbetriebsleiter sowie Mitglieder von Luftfahrtverbänden und Vereinen. Die Nachprüfungen nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät können zusammengefaßt bei der Jahresnachprüfung durchgeführt werden.

(3) Bei der Instandhaltung sind die von dem Hersteller des Luftfahrtgeräts erstellten Betriebsanweisungen und technischen Mitteilungen zu berücksichtigen.

(4) Die Instandhaltung von Luftfahrzeugen im Rahmen der fortlaufenden Nachprüfung ist entsprechend dem im Technischen Betriebshandbuch festgelegten Verfahren durchzuführen.

(5) Erfordert die ordnungsgemäße Durchführung bestimmter Instandhaltungsarbeiten besondere Kenntnisse und Fähigkeiten, dürfen diese Arbeiten nur von Fachkräften durchgeführt werden, die nachweislich den Anforderungen genügen.

(6) Wer Luftfahrtgerät instandhält, hat der Zulassungsbehörde Mängel des Musters, die ihm bei seiner Tätigkeit

bekanntwerden und welche die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, unverzüglich anzuzeigen.

§ 10

Wägung der Luftfahrzeuge

Gewicht und Schwerpunkt der Luftfahrzeuge sind in bestimmten Zeitabständen durch Wägung zu überprüfen. Das gleiche gilt, wenn Gewicht und Schwerpunkt verändert worden sind und die Daten durch Rechnung nicht mit hinreichender Genauigkeit festgestellt werden können.

§ 11

Prüfflüge

(1) Nach Instandhaltungsarbeiten, deren ordnungsgemäße Ausführung nur im Flug geprüft werden kann, sind mit dem Luftfahrzeug Prüfflüge vorzunehmen. Über die Prüfflüge sind Aufzeichnungen zu führen.

(2) Bei Prüfflügen nach Absatz 1 dürfen nur die bei der Führung und Prüfung des Luftfahrzeugs tätigen Personen mitgenommen werden oder teilnehmen.

3. Änderung

§ 12

Kleine Änderung

Eine Änderung des Luftfahrtgeräts, die keine Auswirkungen auf seine Lufttüchtigkeit hat und unter Anwendung üblicher Arbeitsverfahren durchführbar ist (Kleine Änderung), kann ohne vorherige Unterrichtung der Zulassungsbehörde vorgenommen werden, wenn dies in Übereinstimmung mit einem von der Zulassungsbehörde festgelegten Änderungsverfahren geschieht. § 9 Abs. 1 findet entsprechende Anwendung.

§ 13

Große Änderung

(1) Eine Änderung des Luftfahrtgeräts, die Auswirkungen auf seine Lufttüchtigkeit hat, eine Änderung der Betriebsanweisungen oder Betriebsgrenzen erfordert oder nicht unter Anwendung üblicher Arbeitsverfahren durchführbar ist (Große Änderung), ist von Betrieben durchzuführen, die eine Anerkennung als luftfahrttechnischer Betrieb nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät besitzen. Sie darf nur nach technischen Unterlagen vorgenommen werden, die Gegenstand einer ergänzenden Musterprüfung nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät waren.

(2) Einer ergänzenden Musterprüfung bedarf es nicht, wenn die große Änderung auf Einzelstücke beschränkt bleibt. Vor der Durchführung der großen Änderung ist der Nachweis der Lufttüchtigkeit nach § 41 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät zu erbringen.

4. Lufttüchtigkeitsanweisung

§ 14

Lufttüchtigkeitsanweisung

(1) Die Zulassungsbehörde ordnet durch Lufttüchtigkeitsanweisung, die in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht wird, die durchzuführenden Maßnahmen an, wenn sich beim Betrieb des Luftfahrtgeräts Mängel des Musters herausstellen, welche die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen.

(2) Ein durch die Lufttüchtigkeitsanweisung betroffenes Luftfahrtgerät darf nach dem in der Lufttüchtigkeitsanweisung angegebenen Termin außer für Zwecke der Nachprüfung nur in Betrieb genommen werden, wenn die angeordneten Maßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind.

5. Betriebsaufzeichnungen

§ 15

Betriebsaufzeichnungen

(1) Der Halter eines Luftfahrtgeräts ist verpflichtet, Betriebsaufzeichnungen zu führen und sie den für die Nachprüfungen des Luftfahrtgeräts nach der Prüfordnung für

Luftfahrtgerät zuständigen Stellen bei der Nachprüfung vorzulegen. Die zuständigen Luftfahrtbehörden können die Einsicht in die Betriebsaufzeichnungen jederzeit verlangen.

(2) Die Betriebsaufzeichnungen müssen enthalten:

1. Für Luftfahrzeuge, in deren Lufttüchtigkeitszeugnis die Anwendung des Verfahrens der fortlaufenden Nachprüfung nicht vermerkt ist,
 - a) den Stückprüfschein und die Nachprüfscheine, die seit der Zulassung zum Verkehr nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät ausgestellt sind,
 - b) Angaben über die bei der Wartung der Luftfahrzeuge durchgeführten Kontrollen, über den Einbau von bereits geprüften Teilen im Austausch gegen überholungs-, reparatur- oder änderungsbedürftige Teile, über kleine Reparaturen und kleine Änderungen,
 - c) Angaben über Nachprüfungen in Zeitabständen und über angeordnete Nachprüfungen, Überholungen, große Reparaturen und große Änderungen;
2. für Luftfahrzeuge, in deren Lufttüchtigkeitszeugnis die Anwendung des Verfahrens der fortlaufenden Nachprüfung vermerkt ist, den Stückprüfschein oder Nachprüfschein und die Bescheinigungen über die ordnungsgemäße Durchführung der fortlaufenden Nachprüfung nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät, die seit der Anwendung des Verfahrens ausgestellt sind;
3. für Triebwerke und Verstellpropeller sowie für Ausrüstungs- und Zubehörteile des Luftfahrzeugs die Nachprüfscheine, die seit der Inbetriebnahme des Luftfahrtgeräts nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät ausgestellt sind;
4. die Prüfaufzeichnungen, deren Übernahme in die Betriebsaufzeichnungen die Zulassungsbehörde vorge-schrieben hat.

Die Betriebsaufzeichnungen können in der Form des Bordbuches geführt werden.

(3) Nach endgültiger Außerdienststellung des Luftfahrtgeräts sind die zugehörigen Betriebsaufzeichnungen 12 Monate aufzubewahren. Die Zulassungsbehörde kann in besonderen Fällen eine längere Aufbewahrungszeit anordnen.

Dritter Abschnitt Besondere technische Betriebsvorschriften

§ 16

Technisches Betriebshandbuch

(1) Jeder anerkannte luftfahrttechnische Betrieb hat als Dienstanweisung und Arbeitsunterlage für das technische Personal ein Technisches Betriebshandbuch zu erstellen und durch Ergänzungen und Berichtigungen auf dem neuesten Stand zu halten. Das Technische Betriebshandbuch kann zur Erleichterung der Benutzung aus mehreren Teilen bestehen.

(2) Das Technische Betriebshandbuch muß unter Berücksichtigung der Anforderungen, die sich aus Art und Umfang der Instandhaltungs- und Änderungsarbeiten ergeben, und unter Berücksichtigung der Arten und Muster des Luftfahrtgeräts, die Gegenstand der Instandhaltung oder Änderung sind, mindestens enthalten:

1. Einen Organisationsplan des luftfahrttechnischen Betriebs;
2. Festlegung der Verantwortungsbereiche für das technische Personal;
3. Angaben und Unterlagen über die Durchführung der Wartungsarbeiten sowie kleiner Reparaturen und kleiner Änderungen;
4. Angaben über das Verfahren für die technische Bereitstellung zum Flug;
5. Angaben und Unterlagen über die Durchführung der Grund- und Teilüberholungen, der großen Reparaturen und großen Änderungen;

6. Angaben und Unterlagen über die Durchführung und Bescheinigung der Nachprüfungen nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät;
7. Angaben über die Führung der Prüf- und Betriebsaufzeichnungen;
8. Angaben über die Durchführung und Auswertung der Wägungen der Luftfahrzeuge;
9. Angaben und Unterlagen für die ordnungsgemäße Durchführung eines anerkannten Verfahrens der fortlaufenden Nachprüfung.

(3) Luftfahrtunternehmen, die für die Instandhaltung und Änderung ihres Luftfahrtgeräts einen eigenen luftfahrttechnischen Betrieb nicht unterhalten, haben in Ergänzung des Technischen Betriebshandbuches des mit der Instandhaltung und Änderung des Luftfahrtgeräts beauftragten luftfahrttechnischen Betriebs ein eigenes Technisches Betriebshandbuch zu erstellen, das die Angaben nach Absatz 2, soweit sie für das Zusammenwirken der flugbetrieblichen und technischen Dienste erforderlich sind, enthalten muß.

(4) Das Technische Betriebshandbuch ist der Zulassungsbehörde für das Luftfahrtgerät auf Verlangen vorzulegen. Die Zulassungsbehörde kann verlangen, daß ihr die Änderungen und Ergänzungen angezeigt werden. Die Zulassungsbehörde kann jederzeit Änderungen und Ergänzungen des Technischen Betriebshandbuches verlangen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgeräts erforderlich ist.

§ 17

Technische Dienste der Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen

(1) Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen haben die Instandhaltung und Änderung der in Betrieb befindlichen Flugzeuge, Drehflügler und Luftschiffe geeigneten eigenen oder anderen Betrieben zu übertragen, die als luftfahrttechnischer Betrieb nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät anerkannt sind. Die Übertragung bedarf der Zustimmung der Genehmigungs- oder Erlaubnisbehörde für das Luftfahrtunternehmen oder die Luftfahrerschule. Änderungen sind nur mit Zustimmung der Genehmigungs- oder Erlaubnisbehörde zulässig. § 31 Abs. 2 Buchstabe b der Prüfordnung für Luftfahrtgerät und § 9 Abs. 2 bleiben unberührt.

(2) Anerkannte luftfahrttechnische Betriebe, die Luftfahrzeuge von Luftfahrtunternehmen oder Luftfahrerschulen instandhalten, haben der zuständigen Genehmigungs- oder Erlaubnisbehörde das Technische Betriebshandbuch jederzeit auf Verlangen vorzulegen.

Vierter Abschnitt

Ausrüstung der Luftfahrzeuge

§ 18

Ausrüstung

Zur Ausrüstung der Luftfahrzeuge gehören die Grund-ausrüstung, die in den Bauvorschriften geregelt ist, die Flugsicherungsausrüstung, die in der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge geregelt ist, und die Ergänzungsausrüstung nach den folgenden Vorschriften (§§ 19 bis 22).

§ 19

Ergänzungsausrüstung, die durch den Verwendungszweck erforderlich ist

(1) Luftfahrzeuge, die für die Beförderung von Personen oder Sachen verwendet werden, müssen ausgerüstet sein mit:

1. Einem Sitz für jede Person und einem Anschnallgurt für jeden Sitz; zwei Kinder mit einem Höchstalter bis zu zwei Jahren oder ein Kind mit einem Höchstalter bis zu zwei Jahren und ein Erwachsener können auf einem Sitz untergebracht werden; in Flugzeugen, die nicht in der Lufttüchtigkeitsgruppe Verkehrsflugzeuge zugelassen sind, und sonstigen Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Fluggewicht bis zu 5700 kg können zwei Kinder mit einem Höchstalter bis zu 10 Jahren auf einem Sitz untergebracht werden, wenn da-

durch die Sicherheit und Ordnung nicht gefährdet wird; Freiballone sind von den Vorschriften dieser Nummer ausgenommen;

2. Einrichtungen, Sicherheits- und Rettungsgeräten zum Schutz der Insassen in Notlagen und bei Unfällen;
3. Einrichtungen und Geräten, die es ermöglichen, den Insassen Verhaltensmaßregeln zu erteilen;
4. Einrichtungen, die zur Sicherung der beförderten Sachen erforderlich sind.

(2) Luftfahrzeuge, die für Luftarbeit verwendet werden, müssen mit Geräten und Einrichtungen, die eine sichere Durchführung der Arbeitsflüge ermöglichen, ausgerüstet sein.

§ 20

Ergänzungsausrüstung, die durch die Betriebsart erforderlich ist

(1) Für Flüge nach Instrumentenflugregeln, für kontrollierte Flüge nach Sichtflugregeln und für Flüge nach Sichtflugregeln über geschlossenen Wolkendecken müssen die Luftfahrzeuge mit den für eine sichere Durchführung der Flüge unter den zu erwartenden Betriebsbedingungen und vorgeschriebenen Landeverfahren erforderlichen Flugüberwachungs- und Navigationsgeräten und Flugregelsystemen ausgerüstet sein. Das gleiche gilt für Wolkentrübe mit Segelflugzeugen.

(2) Für Kunstflüge müssen die Luftfahrzeuge mit einem vierteiligen Anschnallgurt für jeden Insassen ausgerüstet sein.

§ 21

Ergänzungsausrüstung, die durch äußere Betriebsbedingungen erforderlich ist

(1) Für Flüge über Wasser, bei denen im Falle einer Störung mit einer Notlandung auf dem Wasser zu rechnen ist, und für Flüge über unerschlossenen Gebieten, bei denen im Falle einer Störung mit einer Notlandung auf nicht vorbereitetem Gelände zu rechnen ist, müssen die Luftfahrzeuge entsprechend den zu erwartenden Verhältnissen mit den erforderlichen Rettungs- und Signalmitteln ausgerüstet sein.

(2) Für Flüge über 6000 m (20 000 Fuß) NN müssen Luftfahrzeuge für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Druckkabine ausgerüstet sein. Luftfahrzeuge mit Druckkabine müssen mit einer Sauerstoffanlage und Atemgeräten ausgestattet sein und für Flüge über 3000 m (10 000 Fuß) NN einen angemessenen Sauerstoffvorrat mitführen. Für Flüge über 7600 m (25 000 Fuß) NN müssen alle diensthabenden Mitglieder der Flugbesatzung schnell anlegbare Sauerstoffmasken griffbereit haben. Flugzeuge mit Druckkabine, die nach dem 1. Juli 1962 erstmals zugelassen sind und für Flüge über 7600 m (25 000 Fuß) NN eingesetzt werden sollen, müssen mit einer Warnanlage für gefährlichen Druckabfall ausgerüstet sein. Luftfahrzeuge ohne Druckkabine müssen mit einer Sauerstoffanlage und Atemgeräten sowie einem angemessenen Sauerstoffvorrat ausgestattet sein, wenn sie mehr als 30 Minuten in Höhen über 3600 m (12 000 Fuß) NN, im gewerbsmäßigen Luftverkehr in Höhen über 3000 m (10 000 Fuß) NN, fliegen oder wenn sie 4000 m (13 000 Fuß) NN übersteigen.

(3) Für Flüge unter Wetterbedingungen, bei denen Vereisung zu erwarten ist, müssen alle Luftfahrzeuge mit Einrichtungen zur Verhütung oder zur Beobachtung und Beseitigung von Eisansatz ausgerüstet sein.

(4) Für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht sind Luftfahrzeuge zusätzlich zu den Lichtern, die nach der Luftverkehrs-Ordnung zu führen sind, mit einer Instrumentenbeleuchtung auszurüsten. Für Flüge nach Instrumentenflugregeln bei Nacht müssen Luftfahrzeuge außerdem mit Landescheinwerfern, Beleuchtungsanlagen für die Führer-, Fluggast- und Frachträume sowie mit elektrischen Handlampen, die unabhängig vom Bordnetz sind, ausgerüstet sein.

§ 22

Zusätzliche Ergänzungsausrüstung

Die Zulassungsbehörde kann zusätzliche Geräte oder Anlagen, die für die Sicherheit des Luftverkehrs erforder-

lich sind, für die Ausrüstung der Luftfahrzeuge vorschreiben. Das gilt auch für Geräte, die zur Ermittlung von Unfallursachen beitragen können.

Fünfter Abschnitt

Allgemeine Flugbetriebsvorschriften

1. Flugbetrieb

§ 23

Verwendung des Luftfahrzeugs

Ein Luftfahrzeug darf nur in Übereinstimmung mit dem im Lufttüchtigkeitszeugnis eingetragenen Verwendungszweck (Kategorie) betrieben werden.

§ 24

Betriebsgrenzen für Luftfahrzeuge

(1) Ein Luftfahrzeug darf nur in Übereinstimmung mit den im zugehörigen Flughandbuch und in anderen Betriebsanweisungen angegebenen Leistungsdaten und festgelegten Betriebsgrenzen betrieben werden. Das Flughandbuch ist an Bord des Luftfahrzeugs mitzuführen.

(2) Für jeden Flug ist zu prüfen, ob das Abfluggewicht begrenzt werden muß oder ob der Flug überhaupt durchgeführt werden kann. Hierbei sind, soweit erforderlich, alle die Leistung des Luftfahrzeugs beeinflussenden Faktoren, insbesondere Gewicht des Luftfahrzeugs, Luftdruck, Temperatur und Wind sowie Höhe, Beschaffenheit und Zustand der Start- und Landebahnen, zu berücksichtigen.

(3) Luftfahrzeuge, deren Tragflächen, Rotorblätter, Steuerflächen oder Propeller einen die Flugsicherheit gefährdenden Eis-, Reif- oder Schneebeleg aufweisen, dürfen nicht starten.

§ 25

Verlust der Lufttüchtigkeit

(1) Werden beim Betrieb des zugelassenen Luftfahrzeugs Mängel festgestellt, die seine Lufttüchtigkeit beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, oder bestehen begründete Zweifel an der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, kann die Zulassungsbehörde das Luftfahrzeug bis zum Nachweis der Lufttüchtigkeit nach den Vorschriften der Prüfordnung für Luftfahrtgerät für luftuntüchtig erklären.

(2) Ein Luftfahrzeug, das luftuntüchtig ist oder von der Zulassungsbehörde für luftuntüchtig erklärt worden ist, darf nicht in Betrieb genommen werden. Die Inbetriebnahme für Zwecke der Nachprüfung ist zulässig.

(3) Die Zulassungsbehörde kann auf Antrag des Halters in Ausnahmefällen für ein luftuntüchtiges Luftfahrzeug die Erlaubnis erteilen, das Luftfahrzeug im Flug auf einen Flugplatz zu überführen, auf dem die für die Wiederherstellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Reparaturen durchgeführt werden können. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

§ 26

Ausfall von Ausrüstungsteilen

(1) Sind bei Antritt eines Fluges vorgeschriebene Anlagen, Geräte oder Bauteile der Ausrüstung des Luftfahrzeugs nicht betriebsbereit, darf der Flug nicht durchgeführt werden. Die Zulassungsbehörde kann allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen, wenn der Flug auch bei Ausfall von vorgeschriebenen Anlagen, Geräten oder Bauteilen der Ausrüstung des Luftfahrzeugs sicher durchgeführt werden kann. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden und befristet werden. Der Halter des Luftfahrzeugs kann eine Mindestausrüstungsliste erstellen, die den Luftfahrzeugführer ermächtigt, Flüge mit ausgefallenen Anlagen, Geräten oder Bauteilen der Ausrüstung durchzuführen. Die Liste bedarf der Zustimmung der Zulassungsbehörde.

(2) Fallen nach Antritt eines Fluges Anlagen, Geräte oder Bauteile der Ausrüstung des Luftfahrzeugs ganz oder teilweise aus, so hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer unter Berücksichtigung aller Umstände, unter denen der Flug durchzuführen ist, zu entscheiden, ob der Flug fortgesetzt werden kann oder zur Behebung des Schadens abgebrochen werden muß.

§ 27

Kontrollen nach Klarlisten

Der Luftfahrzeugführer hat vor, bei und nach dem Flug sowie in Notfällen an Hand von Klarlisten die Kontrollen vorzunehmen, die für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind.

§ 28

Anzeigepflicht

Der Luftfahrzeugführer hat dem Halter des Luftfahrzeugs die bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs festgestellten Mängel des Luftfahrzeugs unverzüglich anzuzeigen.

§ 29

Betriebsstoffmengen

Motorgetriebene Luftfahrzeuge müssen eine ausreichende Betriebsstoffmenge mitführen, die unter Berücksichtigung der Wetterbedingungen und der zu erwartenden Verzögerungen die sichere Durchführung des Fluges gewährleistet. Darüber hinaus muß eine Betriebsstoffreserve mitgeführt werden, die für unvorhergesehene Fälle und für den Flug zum Ausweichflugplatz zur Verfügung steht, sofern ein Ausweichflugplatz im Flugplan angegeben ist.

§ 30

Bordbuch

(1) Für jedes Luftfahrzeug ist ein Bordbuch zu führen.

(2) Das Bordbuch ist den für die Nachprüfung des Luftfahrzeugs nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät zuständigen Stellen bei der Prüfung vorzulegen. Die zuständigen Luftfahrtbehörden können die Einsicht in das Bordbuch jederzeit verlangen.

(3) Das Bordbuch muß enthalten:

1. Das Staatszugehörigkeits- und Eintragszeichen;
2. Art, Muster, Geräte- und Werknummer des Luftfahrzeugs;
3. für die durchgeführten Flüge
 - a) Ort, Tag, Zeit (GMT) des Abfluges und der Landung sowie die Betriebszeit; die an einem Tage während des Flugbetriebs auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung durchgeführten Flüge können unter Angabe der Anzahl der Flüge und der gesamten Betriebszeit eingetragen werden,
 - b) Name des verantwortlichen Luftfahrzeugführers,
 - c) Anzahl der zur Besatzung gehörenden Personen,
 - d) Anzahl der Fluggäste,
 - e) technische Störungen und besondere Vorkommnisse während des Fluges,
 - f) Gesamtbetriebszeit und Betriebszeit nach der letzten Grundüberholung;
4. Angaben über die Instandhaltung und Nachprüfung des Luftfahrzeugs nach § 15 Abs. 2 Nr. 1 Buchstaben b und c.

(4) Für die Führung des Bordbuches ist der Halter verantwortlich. Daneben ist der verantwortliche Luftfahrzeugführer für die seinen Flug betreffenden Angaben nach Absatz 3 Nr. 3 Buchstaben a bis e verantwortlich. Die Eintragungen nach Absatz 3 Nr. 3 sind alsbald und dauerhaft vorzunehmen und von den dafür verantwortlichen Personen abzuzeichnen. Die Bordbücher sind zwei Jahre nach dem Tage der letzten Eintragung aufzubewahren.

(5) Das Bordbuch ist an Bord des Luftfahrzeugs mitzuführen.

§ 31

Flugdurchführungsplan

Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln hat der Luftfahrzeugführer einen Flugdurchführungsplan zu erstellen, aus dem ersichtlich ist, daß der Flug ordnungsgemäß vorbereitet wurde und sicher durchgeführt werden kann.

2. Flugbesatzung

§ 32

Zusammensetzung der Flugbesatzung

(1) Die Zusammensetzung der Flugbesatzung eines Luftfahrzeugs muß mindestens den im Flughandbuch und in anderen Betriebsanweisungen enthaltenen Forderungen entsprechen.

(2) Für Flüge nach Instrumentenflugregeln muß die Flugbesatzung mindestens aus zwei Luftfahrzeugführern mit Berechtigung für Flüge nach Instrumentenflugregeln bestehen.

(3) Abweichend von Absatz 2 kann an Stelle eines zweiten Luftfahrzeugführers mit Berechtigung für Flüge nach Instrumentenflugregeln tätig werden, wer die Berechtigung besitzt, den Flugfunkverkehr in englischer Sprache bei Flügen nach Instrumentenflugregeln auszuüben.

(4) Abweichend von Absatz 2 ist bei Luftfahrzeugen, die mit einem Flugregler ausgerüstet sind, der zweite Luftfahrzeugführer nicht erforderlich, wenn der verantwortliche Luftfahrzeugführer durch den Flugregler so entlastet wird, daß er das Luftfahrzeug sicher führen und bedienen kann.

§ 33

Verhalten der Besatzung im Flugbetrieb

Die Besatzungsmitglieder müssen sich während des Starts und der Landung auf ihrem Platz befinden und durch Anschnallgurte gesichert sein. Für die diensthabenden Mitglieder der Flugbesatzung gilt dies auch während des Fluges. Sie dürfen ihren Platz während des Fluges nur verlassen, wenn es zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendig oder aus sonstigen Gründen unvermeidbar ist und die sichere Durchführung des Fluges nicht beeinträchtigt wird.

§ 34

Flugerfahrung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers

(1) Ein Luftfahrzeugführer darf ein Luftfahrzeug nur dann als verantwortlicher Luftfahrzeugführer führen, wenn er mit dem Betriebsverhalten und den Einrichtungen des Luftfahrzeugs vertraut ist.

(2) Ein Luftfahrzeugführer, der ein Luftfahrzeug, in dem sich Fluggäste befinden, als verantwortlicher Luftfahrzeugführer führt, muß innerhalb der vorhergehenden 90 Tage mindestens drei Starts und Landungen mit einem Luftfahrzeug desselben oder eines ähnlichen Musters ausgeführt haben. Das gilt nicht für Führer von Freilärlonen.

(3) Für einen Flug nach Sichtflugregeln bei Nacht gilt Absatz 2 mit der Maßgabe, daß der Luftfahrzeugführer von den drei Starts und Landungen mindestens zwei bei Nacht durchgeführt haben muß.

(4) Soll ein Flug mit Fluggästen nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden, so muß der verantwortliche Luftfahrzeugführer innerhalb der vorhergehenden sechs Monate mindestens drei Flüge unter tatsächlichen oder angenommenen Instrumentenflugbedingungen durchgeführt haben. Hiervon können zwei Flüge auf einem Übungsgerät für Instrumentenflug durchgeführt sein. Die Flüge können durch einen Prüfungsflug vor einem von der für die Erteilung der Erlaubnis zum Führen des Luftfahrzeugs zuständigen Erlaubnisbehörde bestimmten Sachverständigen ersetzt werden.

§ 35

Flugerfahrung des zweiten Luftfahrzeugführers

Ein Luftfahrzeugführer, der in einem Luftfahrzeug, in dem sich Fluggäste befinden, als zweiter Luftfahrzeugführer beim Start oder bei der Landung tätig wird, muß innerhalb der vorhergehenden 90 Tage als erster oder zweiter Luftfahrzeugführer in einem Luftfahrzeug desselben oder eines ähnlichen Musters geflogen sein oder auf andere Weise seine Befähigung als zweiter Luftfahrzeugführer dieses Musters erworben haben.

Sechster Abschnitt**Besondere Flugbetriebsvorschriften****1. Betrieb von Luftfahrzeugen in Luftfahrtunternehmen**

§ 36

Überwachung

Der Unternehmer ist verpflichtet, den Flugbetrieb zu überwachen. Das Verfahren der Überwachung bedarf der Zustimmung der Aufsichtsbehörde.

§ 37

Flugbetriebshandbuch

(1) Der Unternehmer hat als Dienstanweisung und Arbeitsunterlage für das Flugbetriebspersonal ein Flugbetriebshandbuch zu erstellen und auf dem neuesten Stand zu halten. Es kann aus mehreren Teilen bestehen. Die zur Durchführung des Fluges notwendigen Teile des Flugbetriebshandbuches sind an Bord des Luftfahrzeugs mitzuführen.

(2) Das Flugbetriebshandbuch muß alle für die sichere Durchführung und Überwachung des Flugbetriebs erforderlichen Angaben enthalten.

(3) Das Flugbetriebshandbuch ist der Aufsichtsbehörde auf Verlangen vorzulegen. Diese ist berechtigt, Änderungen und Ergänzungen zu verlangen.

§ 38

Betriebsleiter

(1) Der Unternehmer hat unbeschadet seiner eigenen Verantwortung einen technischen Betriebsleiter und einen Flugbetriebsleiter zu bestellen, wenn es der Umfang des Unternehmens erfordert. Beide Aufgaben können von einer Person wahrgenommen werden. Die Geschäfts- und Verantwortungsbereiche der Betriebsleiter sind schriftlich festzulegen.

(2) Die Bestellung der Betriebsleiter bedarf der Zustimmung durch die Aufsichtsbehörde.

§ 39

Anzeigespflicht

Der Unternehmer hat sicherzustellen, daß beim Flugbetrieb festgestellte Mängel der Bodeneinrichtungen und -dienste unverzüglich der zuständigen Stelle angezeigt werden.

§ 40

Flugbetriebspersonal

(1) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß eine nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung erlaubnispflichtige Tätigkeit nur von Personen ausgeübt wird, die eine gültige Erlaubnis nach der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal besitzen.

(2) Der Unternehmer muß das Personal eingehend in die ihm übertragenen Aufgaben und Pflichten einweisen. Das gilt insbesondere bei Einführung neuer Luftfahrzeugmuster und für Flüge auf neuen Strecken.

§ 41

Zusammensetzung der Besatzung

(1) Der Unternehmer hat für jeden Flug den verantwortlichen Luftfahrzeugführer und die Flugbesatzung zu bestimmen. Mitglieder der Flugbesatzung mit einem Alter über 60 Jahre sollen nicht eingesetzt werden.

(2) Die im Flughandbuch vorgeschriebene Mindestflugbesatzung ist durch weitere Besatzungsmitglieder zu verstärken, soweit es unter Berücksichtigung der Betriebsart, der Flugdauer zwischen Punkten, an denen die Flugbesatzungen gewechselt werden, oder aus anderen Gründen notwendig ist.

(3) Der Unternehmer darf einen Luftfahrer, der durch seinen Gesundheitszustand oder infolge seiner körperlichen und geistigen Verfassung in der Wahrnehmung seiner Aufgaben offensichtlich behindert ist, nicht als Mitglied einer Flugbesatzung tätig werden lassen.

(4) Flugbegleiter sind einzusetzen, soweit es für die Sicherheit der Fluggäste erforderlich ist.

(5) Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln findet § 32 Abs. 3 und 4 keine Anwendung. Die Genehmigungsbehörde kann bei einfachen Betriebsbedingungen Ausnahmen zulassen.

§ 42

Anforderungen an die Besatzungsmitglieder

(1) Der Unternehmer darf einen Luftfahrzeugführer nur dann als verantwortlichen Luftfahrzeugführer bestimmen, wenn dieser genügende Kenntnisse über die Flugstrecke und die zu benutzenden Flugplätze besitzt. Der Unternehmer hat über jeden verantwortlichen Luftfahrzeugführer Aufzeichnungen zu führen, aus denen ersichtlich ist, auf welche Weise diese Kenntnisse erworben wurden.

(2) Der Unternehmer muß ein der Verwendung der Luftfahrzeuge entsprechendes Schulungsprogramm für die Flugbesatzung festlegen, das sich auf die Schulung am Boden und im Fluge erstreckt, und das dazu erforderliche Personal und Gerät bereitstellen.

(3) Der Unternehmer darf einen Luftfahrzeugführer nur einsetzen, wenn dieser vor Beginn seiner Tätigkeit und danach jeweils innerhalb von 12 Monaten zweimal auf ausreichende fliegerische Fähigkeiten, insbesondere der Durchführung von Notverfahren, überprüft worden ist. Zwischen den Überprüfungen muß ein Zeitraum von mindestens vier Monaten liegen. Die Überprüfungen sind von der Aufsichtsbehörde oder einem von ihr bestimmten Sachverständigen abzunehmen. Die Aufsichtsbehörde kann Überprüfungsflüge zur Verlängerung einer Musterberechtigung nach den Vorschriften der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal als Überprüfungsflüge im Sinne dieser Vorschrift anerkennen.

(4) Der Unternehmer darf einen Flugzeugführer im Linien- oder linienähnlichen Verkehr nur dann erstmals als verantwortlichen Führer eines Flugzeugs, das in der Lufttüchtigkeitsgruppe Verkehrsflugzeuge zugelassen ist, einsetzen, wenn dieser innerhalb der letzten 24 Monate eine Flugzeit von mindestens 300 Stunden als zweiter Flugzeugführer im Linien- oder linienähnlichen Verkehr, davon 50 Stunden, bei denen die Tätigkeit des verantwortlichen Flugzeugführers unter dessen Aufsicht ausgeübt worden ist, erfüllt hat.

(5) Alle Besatzungsmitglieder sind im Gebrauch der an Bord befindlichen Rettungs- und Sicherheitsgeräte in regelmäßigen Zeitabständen zu unterweisen. Für den Notfall sind jedem Besatzungsmitglied bestimmte Aufgaben zuweisen. Die Genehmigungsbehörde kann den Nachweis verlangen, daß eine Räumung des Luftfahrzeugs von den Fluggästen im Notfall in ausreichend kurzer Zeit möglich ist.

(6) Der Unternehmer hat für die Mitglieder der Besatzung die höchstzulässigen Flugzeiten und Flugdienstzeiten sowie angemessene Ruhezeiten festzulegen. Die Regelung muß den hierzu erlassenen Vorschriften des Luftfahrt-Bundesamtes entsprechen und gewährleisten, daß die sichere Flugdurchführung nicht gefährdet wird. Die Regelung bedarf der Anerkennung durch die Aufsichtsbehörde. Für die Durchführung hat der Unternehmer zu sorgen; er hat über die von der Flugbesatzung geleisteten Flugstunden fortlaufende Aufzeichnungen zu führen.

(7) Der Unternehmer muß sicherstellen, daß bei Flügen in das Ausland die Besatzungsmitglieder die Gesetze, Vorschriften und Flugverfahren des überflogenen Gebiets kennen, soweit sie ihre dienstlichen Verrichtungen betreffen.

§ 43

Aufenthalt im Führerraum

(1) Im Führerraum dürfen sich außer der Flugbesatzung andere Mitglieder der Besatzung und Angehörige der Luftfahrtbehörden und des Unternehmens aufhalten, wenn die Wahrnehmung dienstlicher Aufgaben es erfordert. Anderen Personen darf der verantwortliche Luftfahrzeugführer den Aufenthalt nur gestatten, wenn er sich selbst im Führerraum befindet.

(2) Angehörige der Genehmigungs- oder Aufsichtsbehörde sowie der für die Erteilung der Erlaubnisse der Flugbesatzung zuständigen Erlaubnisbehörde können verlangen, daß der verantwortliche Luftfahrzeugführer ihnen einen Sitz im Führerraum, der nicht von einem diensthabenden Mitglied der Mindestflugbesatzung in Anspruch genommen wird, zuweist, wenn die Wahrnehmung dienstlicher Aufgaben es erfordert.

§ 44

Aufgaben des Flugdienstberaters

(1) Der Unternehmer kann einen Flugdienstberater für die Wahrnehmung der folgenden Aufgaben bestellen:

1. Unterstützung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers bei der Flugvorbereitung;

2. Versorgung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers auf der Strecke mit Informationen, die für die sichere Durchführung des Fluges von Bedeutung sein können;
3. Einleitung von Maßnahmen, die im Flugbetriebshandbuch für Notfälle vorgesehen sind.

(2) Der Flugdienstberater darf nur für Verkehrsgebiete eingesetzt werden, für die er über ausreichende Kenntnisse der Bodendienste und -einrichtungen, der zu beachtenden Gesetze und Vorschriften und der anzuwendenden Verfahren sowie der eingesetzten Luftfahrzeugmuster verfügt.

(3) Der Unternehmer hat für den Flugdienstberater die höchstzulässigen Dienstzeiten sowie angemessenen Ruhezeiten entsprechend § 42 Abs. 6 festzulegen.

§ 45

Flugdurchführungsplan

Der Unternehmer hat einen Flugdurchführungsplan für Flüge nach Instrumentenflugregeln und für Streckenflüge von mehr als 100 Kilometer, die nicht nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden, zu erstellen. Der Unternehmer hat den Flugdurchführungsplan und die zu seiner Erstellung notwendigen Unterlagen 6 Monate aufzubewahren.

§ 46

Betriebsstoffmengen

Der Unternehmer ist verpflichtet, Aufzeichnungen über die auf jedem Flug mitgeführten Betriebsstoffmengen zu führen. Der Unternehmer hat die Aufzeichnungen 6 Monate aufzubewahren.

§ 47

Mindestausrüstungsliste

Der Unternehmer hat für alle Luftfahrzeuge, die von ihm betrieben werden, Mindestausrüstungslisten zu erstellen. In den Listen sind die Anlagen, Geräte oder Bauteile, die vor Antritt des Fluges ausgefallen sein können, ohne daß die sichere Durchführung des Fluges beeinträchtigt wird, aufzuführen sowie die hierdurch notwendigen Betriebsbeschränkungen festzulegen. Die Listen bedürfen der Zustimmung der Aufsichtsbehörde.

§ 48

Klarlisten

Der Unternehmer hat für alle Luftfahrzeuge, die von ihm betrieben werden, Klarlisten zu erstellen, die von der Flugbesatzung vor, bei und nach dem Flug sowie in Notfällen zu benutzen sind. Die Klarlisten müssen sicherstellen, daß die im Flugbetriebshandbuch und in den zum Luftfahrzeug gehörenden Betriebsanweisungen festgelegten Betriebsverfahren angewendet werden.

§ 49

Mindestflughöhen und Flughafen-Wettermindestbedingungen

Im Linien- oder linienähnlichen Verkehr hat der Unternehmer für jede Flugstrecke Mindestflughöhen und für jeden anzufliegenden Flughafen Wettermindestbedingungen festzulegen. Für sonstige Flüge mit Flugzeugen, die in der Lufttüchtigkeitsgruppe Verkehrsflugzeuge zugelassen sind, und für Flüge nach Instrumentenflugregeln hat er das Verfahren festzulegen, nach dem die Wettermindestbedingungen für die anzufliegenden Flughäfen und die Mindestflughöhen für die Flugstrecken zu ermitteln sind. Das Verfahren bedarf der Zustimmung der Aufsichtsbehörde.

§ 50

Wettermindestbedingungen

(1) Ein Flug nach Sichtflugregeln darf nur dann angetreten oder zum Bestimmungsflugplatz fortgesetzt werden, wenn nach den letzten Informationen die in der Luftverkehrs-Ordnung vorgeschriebenen Mindestwerte für Flüge nach Sichtflugregeln auf der Flugstrecke erfüllt sind.

(2) Ein Flug nach Instrumentenflugregeln darf nur dann angetreten oder zum Bestimmungsflugplatz fortgesetzt werden, wenn nach den letzten Informationen die

Wetterbedingungen zu der voraussichtlichen Ankunftszeit auf dem Bestimmungsflugplatz oder auf wenigstens einem Ausweichflugplatz den Wettermindestbedingungen nach § 49 entsprechen.

(3) Ein Flug unter Wetterbedingungen, bei denen Vereisung zu erwarten ist, darf nur dann angetreten oder zum Bestimmungsflugplatz fortgesetzt werden, wenn das Luftfahrzeug mit betriebsbereiten Einrichtungen zur Verhütung oder zur Beobachtung und Beseitigung von Eisansatz ausgerüstet ist.

§ 51

Such- und Rettungsdienst

Der Unternehmer muß Aufzeichnungen führen, nach denen er jederzeit in der Lage ist, den Organen des Such- und Rettungsdienstes unverzüglich für jedes im Betrieb befindliche Luftfahrzeug Angaben über Art, Zahl und Beschaffenheit der mitgeführten Not- und Rettungsausrüstung zu machen.

§ 52

Fluggäste

(1) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß die Fluggäste über die Benutzung der für sie bestimmten Sicherheits- und Rettungsgeräte unterrichtet und in Notfällen angewiesen werden, wie sie sich zu verhalten haben.

(2) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß Personen, die an Bord des Luftfahrzeugs die Sicherheit und Ordnung gefährden können, von der Beförderung ausgeschlossen werden.

(3) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß lebende Tiere, welche die Räumung des Luftfahrzeugs in Notfällen behindern, oder gefährden können, von der Beförderung in den Fluggasträumen ausgeschlossen werden.

§ 53

Einmotorige Flugzeuge

(1) Einmotorige Flugzeuge dürfen nur unter Sichtflugwetterbedingungen und nur auf Strecken eingesetzt werden, auf denen ausreichende Möglichkeiten zur Notlandung bestehen. Für Flüge über Wasser dürfen einmotorige Flugzeuge nur eingesetzt werden, wenn sie über eine ausreichende Ausrüstung zur Rettung der Insassen verfügen und eine Notlandung auf dem Wasser in einer Entfernung von weniger als 10 km von der nächsten Küste möglich ist.

(2) Absatz 1 gilt auch für zweimotorige Flugzeuge, die nach Ausfall eines Motors nicht in der Lage sind, den Flug zu dem Bestimmungsflugplatz oder einem Ausweichflugplatz fortzusetzen.

2. Arbeitsflüge

§ 54

Arbeitsflüge

Der Halter des Luftfahrzeugs hat dafür zu sorgen, daß bei der Durchführung von Arbeitsflügen die Besatzungsmitglieder die Sicherheitsvorschriften kennen und alle Sicherheitsvorkehrungen eingehalten werden, die zur Abwendung der von dem Arbeitsflug ausgehenden besonderen Gefahren erforderlich sind.

3. Einsatz von berufsmäßig tätigen Luftfahrzeugführern außerhalb von Luftfahrtunternehmen

§ 55

Einsatz von berufsmäßig tätigen Luftfahrzeugführern außerhalb von Luftfahrtunternehmen

Wer außerhalb von Luftfahrtunternehmen berufsmäßig tätige Luftfahrzeugführer beschäftigt, hat die Pflichten nach § 41 Abs. 1 Satz 1 und Absatz 3, § 42 Abs. 6, §§ 49 und 52. Die §§ 43 und 50 gelten entsprechend. An die Stelle der Aufsichtsbehörde nach § 42 Abs. 6 tritt für Flugzeuge und Drehflügler bis zu 5700 Kilogramm höchstzulässigem Fluggewicht die zuständige Behörde des Landes, im übrigen das Luftfahrt-Bundesamt. Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln findet § 32 Abs. 3 und 4 keine Anwendung. Die zuständige Behörde des Landes kann bei Flugzeugen und Drehflüglern bis zu 5700 Kilogramm höchstzulässigem Fluggewicht, das Luftfahrt-Bundesamt

bei Flugzeugen und Drehflüglern mit mehr als 5700 Kilogramm höchstzulässigem Fluggewicht bei einfachen Betriebsbedingungen Ausnahmen zulassen.

Siebter Abschnitt

Bußgeld- und Schlußvorschriften

§ 56

Durchführungsvorschriften

Das Luftfahrt-Bundesamt wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Einzelheiten zu regeln, die zur Durchführung der in dieser Verordnung enthaltenen Verhaltensvorschriften nach § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes und der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften dieser Verordnung zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung notwendig sind. Das Luftfahrt-Bundesamt hat dabei die Grundsätze internationaler Regelungen, insbesondere die Richtlinien und Empfehlungen der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, zu berücksichtigen.

§ 57

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Halter von Luftfahrtgerät oder Betriebsleiter entgegen
 - a) § 3 Luftfahrtgerät nicht in einem solchen Zustand erhält oder nicht so betreibt, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird,
 - b) § 4 Abs. 2 Satz 3 einer ihm erteilten Auflage zuwiderhandelt;
 - c) § 11 Abs. 1 Prüfflüge nicht oder nicht ordnungsgemäß vornimmt oder Aufzeichnungen darüber nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt;
 - d) § 14 Abs. 2 Luftfahrtgerät betreibt, ohne die in der Lufttüchtigkeitsanweisung angeordneten Maßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt zu haben;
 - e) § 15 Betriebsaufzeichnungen nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt, den zuständigen Luftfahrtbehörden auf Verlangen nicht vorlegt oder nicht aufbewahrt;
 - f) § 32, § 34 oder § 35 den Betrieb eines Luftfahrzeugs ohne die vorgeschriebene Besatzung zuläßt;
2. als Halter von Luftfahrtgerät, Betriebsleiter oder Luftfahrzeugführer entgegen
 - a) § 4 Abs. 1 oder Abs. 2 Satz 1 Luftfahrtgerät oder Teile von Luftfahrtgerät über die zulässigen Betriebszeiten hinaus betreibt oder führt;
 - b) § 23 ein Luftfahrzeug nicht in Übereinstimmung mit dem im Lufttüchtigkeitszeugnis eingetragenen Verwendungszweck betreibt;
 - c) § 24 Abs. 1 Satz 1 ein Luftfahrzeug nicht in Übereinstimmung mit den im zugehörigen Flughandbuch oder in anderen Betriebsanweisungen angegebenen Leistungsdaten oder festgelegten Betriebsgrenzen betreibt;
 - d) § 25 Abs. 2 ein luftuntüchtiges oder für luftuntüchtig erklärtes Luftfahrtgerät in Betrieb nimmt;
 - e) § 25 Abs. 3 Satz 2 bei einem Überführungsflug Auflagen der Zulassungsbehörde nicht beachtet;
 - f) § 30 das vorgeschriebene Bordbuch nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt, nicht mindestens zwei Jahre aufbewahrt, nicht an Bord mitführt oder der zuständigen Luftfahrtbehörde die Einsicht in das Bordbuch verweigert;
3. als Luftfahrzeugführer entgegen
 - a) § 24 Abs. 1 Satz 2 das Flughandbuch nicht an Bord mitführt;
 - b) § 24 Abs. 3 ein Luftfahrzeug mit Eis-, Reif- oder Schneebelag startet;
 - c) § 26 Abs. 1 trotz des Ausfalls von Ausrüstungsteilen einen Flug durchführt;
 - d) § 27 die Kontrollen nach der Klarliste nicht, nicht richtig oder nicht vollständig durchführt;
 - e) § 28 dem Halter Mängel des Luftfahrzeugs nicht unverzüglich anzeigt;
 - f) § 29 im Luftfahrzeug nicht genügend Betriebsstoff einschließlich der Betriebsstoffreserve mitführt;
 - g) § 32 ein Luftfahrzeug ohne die vorgeschriebene Besatzung führt;
 - h) § 34 oder § 35 ohne die erforderliche Flugerfahrung tätig wird;
 - i) § 37 Abs. 1 Satz 3 die zur Durchführung des Fluges notwendigen Teile des Flugbetriebshandbuchs nicht an Bord mitführt;
 - j) § 31 einen Flugdurchführungsplan nicht, nicht richtig oder nicht vollständig erstellt;
 - k) § 43 Abs. 1 Satz 2 anderen Personen den Aufenthalt im Führerraum gestattet, ohne selbst im Führerraum zu sein;
 - l) § 43 Abs. 2 einem Angehörigen der zuständigen Luftfahrtbehörde einen Sitz im Führerraum nicht zuweist;
 - m) § 50 einen Flug antritt oder zum Bestimmungs- oder Ausweichflugplatz fortsetzt, obwohl die Wettermindestbedingungen nicht erfüllt sind;
4. als Inhaber eines anerkannten luftfahrttechnischen Betriebs oder als Luftfahrtunternehmer entgegen § 16 ein Technisches Betriebshandbuch nicht erstellt, der zuständigen Luftfahrtbehörde auf Verlangen nicht vorlegt oder die von ihr verlangten Änderungen oder Ergänzungen nicht vornimmt;
5. als Luftfahrtunternehmer, Inhaber einer Luftfahrerschule oder Betriebsleiter entgegen § 17 Abs. 1 die Instandhaltung oder Änderung eines Luftfahrzeugs einem dieser Vorschrift nicht entsprechenden Betrieb überträgt oder die Übertragung oder Änderungen ohne Zustimmung der Genehmigungs- oder Erlaubnisbehörde vornimmt;
6. als Luftfahrtunternehmer oder Betriebsleiter entgegen
 - a) § 37 ein Flugbetriebshandbuch nicht, nicht richtig oder nicht vollständig erstellt oder es auf Verlangen der Aufsichtsbehörde nicht vorlegt, ändert oder ergänzt;
 - b) § 40 Abs. 1 die Ausübung einer erlaubnispflichtigen Tätigkeit ohne gültige Erlaubnis zuläßt;
 - c) § 40 Abs. 2 das Flugbetriebspersonal nicht oder nicht ausreichend einweist;
 - d) § 41 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 bis 5 die Flugbesatzung nicht vollständig zusammensetzt;
 - e) § 42 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 oder 4 einen Luftfahrzeugführer bestimmt oder einsetzt;
 - f) § 42 Abs. 1 Satz 2 keine oder keine ausreichenden Aufzeichnungen über die verantwortlichen Luftfahrzeugführer führt;
 - g) § 45 einen Flugdurchführungsplan nicht, nicht richtig oder nicht vollständig erstellt oder ihn oder die Unterlagen nicht aufbewahrt;
 - h) § 46 Aufzeichnungen nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt oder nicht aufbewahrt;
 - i) § 47 die Mindestausrüstungslisten oder § 48 die Klarlisten nicht, nicht richtig oder nicht vollständig erstellt;
 - j) § 49 die Mindestflughöhen oder Flughafen-Wettermindestbedingungen oder das Verfahren für ihre Ermittlung nicht, nicht richtig oder nicht vollständig festlegt;
 - k) § 51 Aufzeichnungen für den Such- und Rettungsdienst nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt;
 - l) § 52 die darin bezeichneten Pflichten zum Schutz der Fluggäste nicht erfüllt;
 - m) § 53 ein- oder zweimotorige Flugzeuge einsetzt;

7. als Besatzungsmitglied eines Luftfahrzeugs entgegen § 33 sich nicht durch Anschnallgurte sichert oder seinen Platz verläßt;
8. entgegen § 9 Abs. 6 anzeigepflichtige Mängel der Zulassungsbehörde nicht unverzüglich anzeigt;
9. der Vorschrift des § 11 Abs. 2 über die Mitnahme oder Teilnahme von Personen bei Prüfflügen zuwiderhandelt;
10. sich entgegen § 43 Abs. 1 im Führerraum aufhält;
11. beim Einsatz von berufsmäßig tätigen Luftfahrzeugführern außerhalb von Luftfahrtunternehmen den in § 55 genannten Pflichten nach § 41 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3, § 49 oder § 52 zuwiderhandelt.

§ 58

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (6. Änderung) vom 25. Juli 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 529) auch im Land Berlin. Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

§ 59

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. April 1970 in Kraft.

Bonn, den 4. März 1970

Der Bundesminister für Verkehr
Georg Leber

(VkB1 1970 S. 204)

Nr. 103 Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide

Bonn, den 19. März 1970
L 4 - 421 - 1 - 2028 N/70

Nachfolgend wird die durch den Regierungspräsidenten in Düsseldorf der Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide e. V., 422 Dinslaken, Postfach 261, erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Landeplatzes des allgemeinen Verkehrs gemäß § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 der LuftVZO bekanntgemacht. Sie ersetzt die für dasselbe Gelände erteilte bisherige Genehmigung.

1. Bezeichnung: Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide
2. Lage: 1,9 NM nordöstlich Kirchhellen
3. Bezugspunkt:
 - a) geographische Lage: 51° 37' 03" Nord
06° 51' 50" Ost
 - b) Höhe: 213 Fuß (65 m) über NN
4. Zugelassene Luftfahrzeuge:
 - a) Flugzeuge bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 2 000 kg
 - b) Drehflügler bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 5 700 kg
 - c) Motorsegler
 - d) Segelflugzeuge
5. Zweck: allgemeiner Verkehr
6. Start- und Landebahn:
 - a) Richtung: 270°/090°
 - b) Länge: 500 m

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Fauli

(VkB1 1970 S. 213)

Nr. 104 Landeplatz Norden-Hage

Bonn, den 20. März 1970
L 4 - 421 - 1 - 2027 N/70

Der Niedersächsische Minister für Wirtschaft und Verkehr hat die Herrn Focko Saul, 295 Leer/Ostfriesland, Gross-Straße 56, erteilte Genehmigung zur Anlegung und

zum Betrieb des Landeplatzes Hage-Hilgenbur (VkB1 1968 S. 184 lfd. Nr. 142 in Verbindung mit VkB1 1968 S. 29 lfd. Nr. 18) geändert und gleichzeitig neu gefaßt.

Nachfolgend wird die Neufassung der Genehmigung gemäß § 52 Abs. 3 in Verbindung mit § 42 Abs. 4 der LuftVZO bekanntgemacht:

1. Bezeichnung: Landeplatz Norden-Hage
 2. Lage: 5 km östlich von Norden
 3. Bezugspunkt:
 - a) geographische Lage: 53° 35' 40" Nord
07° 15' 42" Ost
 - b) Höhe: 2,5 m über NN
 4. Zugelassene Luftfahrzeuge:
 - a) Flugzeuge mit einem zulässigen Höchstgewicht (MPW) bis 2 000 kg sowie der Baumuster Do 27, Do 28, BN 2 und Twinotter
 - b) Hubschrauber mit einem zulässigen Höchstgewicht (MPW) bis 5 700 kg
 - c) Motorsegler
 5. Zweck: allgemeiner Verkehr
 6. Start- und Landebahn:
 - a) Richtung: 170°/350° rw
 - b) Länge: 630 m
 7. Start- und Landefläche für Hubschrauber: 30 m x 30 m
- Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schmidt-Ott

(VkB1 1970 S. 213)

Personalnachrichten

Nr. 105 Stellenausschreibung

Bonn, den 5. März 1970
Z 4 — 11 VA 70 II

Die Bundesverkehrsverwaltung nimmt zum nächstmöglichen Zeitpunkt

eine Nachwuchskraft

für die Laufbahn des gehobenen technischen Dienstes — Fachgebiet Schiffsmaschinendienst — in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung an.

Anforderungen:

Prüfung zum Schiffingenieur I; Besitz eines gültigen Befähigungszeugnisses als Schiffingenieur I (Patent C 6); eine nach Erwerb des Patents C 6 abgeleistete hauptberufliche Tätigkeit von mindestens zwei Jahren, davon mindestens einem Jahr im öffentlichen Dienst, die die Eignung zur selbständigen Tätigkeit in einem Amt der Laufbahn des gehobenen technischen Dienstes — Fachgebiet Schiffsmaschinendienst — vermittelt hat; gesundheitliche Eignung für den Beamtenstand; uneingeschränkte Versetzungsbereitschaft; volle Seefähigkeit für den Maschinendienst.

Erwünscht sind:

Überdurchschnittliche Prüfungsergebnisse; Erfahrungen im Maschinendienst auf Schiffen und schwimmenden Geräten des öffentlichen Dienstes.

Höchstalter; 45 Jahre.

Bewerbungen sind unter Angabe der Kennziffer

Z 4 - 11 VA 70 II

bis zum 1. Mai 1970 - von Angehörigen der Bundesverkehrsverwaltung auf dem Dienstwege - an den Bundesminister für Verkehr
53 Bonn, Sternstraße 100

zu richten.

Beizufügen sind ein handgeschriebener und selbst unterzeichneter Lebenslauf, ein amtliches Führungszeugnis, zwei Paßbilder aus neuerer Zeit, eine Erklärung, daß uneingeschränkte Versetzungsbereitschaft für den Fall der Annahme als Nachwuchskraft besteht, amtlich beglaubigte Ablichtungen oder Abschriften der Geburtsurkunde, der Zeugnisse über das Bestehen der Prüfung zum Schiffsin-

genieur I, des Patents C 6 und von Zeugnissen über bisherige berufliche Tätigkeiten sowie der Nachweis der Seefähigkeit.

Persönliche Vorstellung **nur** nach vorheriger Aufforderung.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Hesse

(VkB1 1970 S. 213)

Nr. 106 Stellenausschreibung

Bonn, den 3. März 1970
Z 4 - 36 - VA 70

Bei der Bundeswasser- und Schifffahrtsverwaltung sollen zum 1. August 1970 einige Regierungsinspektor-Anwärter zur späteren Verwendung in der gesamten Bundesverkehrsverwaltung (ohne Deutsche Bundesbahn) eingestellt werden.

Kennziffer: Z 4 — 36 VA 70

Die Bewerber und Bewerberinnen müssen

1. die gesetzlichen Voraussetzungen für die Ernennung zum Beamten erfüllen,
2. mindestens 18 Jahre alt sein,
3. a) zum Zeitpunkt ihrer Einstellung das Reifezeugnis einer höheren Lehranstalt oder das Abschlußzeugnis einer Wirtschaftsoberschule besitzen, oder
b) das Zeugnis über den erfolgreichen Besuch einer Mittelschule oder eine entsprechende Schulbildung besitzen und nachweisen, daß sie die Zeit nach der

Schulentlassung in einer für den erstrebten Beruf förderlichen Tätigkeit verbracht haben, z. B. durch eine abgeschlossene Verwaltungs-, Bank- oder kaufmännische Lehre oder durch erfolgreichen Besuch einer zweijährigen höheren Handelsschule, oder

- c) das Abschlußzeugnis des Aufbaulehrgangs der Bundeswehrfachschule oder der Grenzschutzfachschule besitzen (möglichst mit Zulassungsschein).

Kenntnisse in der englischen oder französischen Sprache sind erwünscht.

Die Anwärter werden während des dreijährigen Vorbereitungsdienstes bei einer der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen in Kiel, Hamburg, Bremen, Münster, Hannover, Würzburg oder Stuttgart und bei Dienststellen der allgemeinen und inneren Verwaltung praktisch und theoretisch ausgebildet. Sie erhalten einen Unterhaltszuschuß von z. Z. 522,— DM monatlich (Verheiratete 697,— DM).

Bewerbungen sind bis zum 20. April 1970 unter Angabe obiger Kennziffer und Beifügung eines handgeschriebenen Lebenslaufes, begl. Zeugnisabschriften und eines Lichtbildes zu richten an

den Bundesminister für Verkehr
53 Bonn
Sternstraße 100

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Hesse

(VkB1 1970 S. 214)