

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBI)

INHALTSVERZEICHNIS

39. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. November 1985

Heft 21

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBI 1985	Seite
Stellenausschreibung			
210	15. 11. 1985	Stellenausschreibung	662
211	16. 10. 1985	Auszeichnung	662
212	25. 10. 1985	Auszeichnung	662
Allgemeine Angelegenheiten			
213	30. 10. 1985	Eisenbahn-Gefahrgutausnahmeverordnung vom 16. August 1985 (BGBl. S. 1651) Straßen-Gefahrgutausnahmeverordnung vom 25. September 1985 (BGBl. I S. 1925)	662
Straßenverkehr			
214	17. 10. 1985	Erste Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)....	694
215	18. 10. 1985	Bekanntmachung Nr. 21/85 über Sonderabmachungen nach § 22 a des Güterkraftverkehrsgesetzes	731
216	23. 10. 1985	Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 7/85	733
Binnenschifffahrt			
217	15. 10. 1985	Hinweis Verordnung Nr. 16/85 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 29. August 1985	733
218	15. 10. 1985	Hinweis Verordnung Nr. 17/85 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 20. September 1985	734
219	21. 10. 1985	Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatentes	734

Nr.	Datum	VkBI 1985	Seite
Seeverkehr			
220	14. 10. 1985	Richtlinien für die Durchführung von Sicherheitslehrgängen	734
Straßenbau			
221	10. 10. 1985	Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen – RSA – Ausgabe 1980; Überarbeitung der Abschnitte 3.5 und 4.2	737
222	11. 10. 1985	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 16/85 Sachgebiet 2: Bemessung und Gestaltung der Bundesfernstraßen	743
223	18. 10. 1985	Merkblatt über die Verwendung von industriellen Nebenprodukten im Straßenbau Teil: Nebengestein der Steinkohle, Ausgabe 1984 Teil: Schmelzkammergranulat, Ausgabe 1984 Teil: Wiederverwendung von Baustoffen, Ausgabe 1985	753
Aufgebote (nicht in Ausgabe B)			
223 a	15. 11. 1985	Aufbietung von verlorenen Fahrzeugscheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	
223 b	15. 11. 1985	Aufbietung verllorener Fahrzeugbriefe 756a – 756rrrrrrrr	
Nichtamtlicher Teil			
Mittellungen und Berichte aus Industrie, Handel und Organisationen der Verkehrswirtschaft			754

AMTLICHER TEIL

Personalmeldungen

Nr. 210 Stellenausschreibung

Im
Bundesverkehrsministerium
in Bonn

sind in der Abteilung Straßenbau zwei Dienstposten für

Referenten

(Besoldungsgruppe A 13/A 14 BBesO nach Maßgabe der Qualifikation und Berufserfahrung)

für die Arbeitsgebiete

- a) Gebietsaufgaben für Baden-Württemberg (Planung und Bau von Bundesfernstraßen)
- b) Brücken- und Ingenieurbau zu besetzen.

Neben den allgemein für eine Tätigkeit bei einer obersten Bundesbehörde geforderten Voraussetzungen werden erwartet

- ein abgeschlossenes Hochschulstudium des Bauingenieurwesens,
- die Befähigung zum höheren bautechnischen Verwaltungsdienst,
- Fähigkeit zu selbständiger, konstruktiver und systematischer Arbeit,

außerdem

gründliche Kenntnisse und praktische Erfahrungen im Straßenbau und in der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen,

bei a) mehrjährige Berufserfahrungen bei einer Straßenbauverwaltung;

bei b) gründliche Kenntnisse und praktische Erfahrungen im Brücken- und konstruktiven Ingenieurbau, insbesondere im Stahlbeton- und Spannbetonbrückenbau, englische oder französische Sprachenkenntnisse sowie Erfahrungen bei einer Straßenbauverwaltung sind erwünscht.

Bewerbungen mit tabellarischem Lebenslauf, Übersicht über Ausbildungs- und beruflichen Werdegang, Lichtbild und beglaubigten Zeugnisabschriften werden bis 20. 12. 1985 erbeten an den

Bundesminister für Verkehr
– Personalreferat –
Postfach 20 01 00
5300 Bonn 2.

Persönliche Vorstellung nur nach Aufforderung.

(VkB I 1985 S. 662)

Nr. 211 Auszeichnung

Bonn, den 16. Oktober 1985
Z 11/04.06.02

Der Herr Bundespräsident hat am 16. September 1985

Herrn Heinz Steffen

Vorsitzender des Hauptpersonalrates beim Bundesminister
für Verkehr
Wesel

in Anerkennung seiner besonderen Verdienste das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Zender

(VkB I 1985 S. 662)

Nr. 212 Auszeichnung

Bonn, den 25. Oktober 1985
Z 11/04.06.02

Der Herr Bundespräsident hat am 23. September 1985

Herrn Jakob Hohmann

Sachgebietsleiter bei der Deutschen Lufthansa AG
Köln

in Anerkennung seiner besonderen Verdienste das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Zender

(VkB I 1985 S. 662)

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 213 Eisenbahn-Gefahrgutausnahmerechtsverordnung vom 16. August 1985 (BGBl. I S. 1651)

Straßen-Gefahrgutausnahmerechtsverordnung vom 25. September 1985 (BGBl. I S. 1925)

Bonn, den 30. Oktober 1985
A 13/26.10.70-05
A 13/26.20.70-10

Hiermit mache ich bekannt,

- a) den Wortlaut der Eisenbahn-Gefahrgutausnahmerechtsverordnung vom 16. August 1985 (BGBl. I S. 1651) und
- b) den Wortlaut der Straßen-Gefahrgutausnahmerechtsverordnung vom 25. September 1985 (BGBl. I S. 1925).

Die Begründung des Erfordernisses von Ausnahmen ist beigegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Hinz

Eisenbahn-Gefahrgutausnahmerechtsverordnung

Vom 16. August 1985

Auf Grund des § 6 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121) wird nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden verordnet:

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt die gegenüber der Gefahrgutverordnung Eisenbahn vom 22. Juli 1985 (BGBl. I S. 1560) zulässigen Abweichungen. Sie gilt für innerstaatliche Beförderungen gefährlicher Güter mit Eisenbahnen.

§ 2

Zulassung zur Beförderung

(1) Abweichend von § 1 Abs. 2, § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 bis 5, §§ 5 und 6, § 9 Abs. 1 bis 3 und der Anlage der Gefahrgutverordnung Eisenbahn dürfen gefährliche Güter mit Eisenbahnen befördert werden, wenn sie die Voraussetzungen und Bedingungen der in der Anlage aufgeführten Ausnahmen erfüllen.

(2) Die in der Anlage ohne nähere Bezeichnung angeführten Paragraphen, Anhänge, Klassen und Randnummern sind solche der Gefahrgutverordnung Eisenbahn sowie der Anlage dazu.

§ 3

Geltung von Ausnahmen des Seeschiffsverkehrs

(1) Abweichend von § 3 Abs. 1 und § 5 der Gefahrgutverordnung Eisenbahn dürfen gefährliche Güter von und nach einem deutschen Seehafen mit Eisenbahnen befördert werden, wenn sie die Voraussetzungen und Bedingungen einer Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs. 1 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen vom 5. Juli 1978 (BGBl. I S. 1017), geändert durch die Verordnung vom 27. Juli 1982 (BGBl. I S. 1113), erfüllen und wenn die Beförderung mit einem Seeschiff vorausging oder folgt.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 ist vom Absender ein Abdruck der Ausnahmegenehmigung dem Frachtbrief beizugeben. Der Absender hat im Frachtbrief zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben die Nummer der Ausnahmegenehmigung für den Seeverkehr wie folgt anzugeben:

„AG Nr. See ...“.

§ 4

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 14 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auch im Land Berlin.

§ 5

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Eisenbahn-Gefahrgutausnahmegenehmigung vom 12. Dezember 1984 (BGBl. I S. 1536), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. April 1985 (BGBl. I S. 719), außer Kraft.

Bonn, den 16. August 1985

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Heldmann

Anlage

(zu § 2 Abs. 1)

Ausnahme Nr. E 1

(Beförderung bestimmter Stoffe
als Expreßgut mit der Eisenbahn)

1 Abweichend von den §§ 3 und 4 in Verbindung mit der Anlage Randnummern 650, 651, 651 a, 662, 664, 665, 666, 670 und 672 dürfen ansteckungsgefährliche Stoffe, die nicht unter die Randnummer 651 Ziffern 1 bis 10 fallen, als Stoffe der Klasse 6.2 und ekelerregende Stoffe der Klasse 6.2 Ziffer 11 sowie leere Verpackungen, die vorgenannte Stoffe enthalten haben, unter nachfolgenden Bedingungen als Expreßgut mit der Eisenbahn befördert werden:

Gruppe I:

Die vorgenannten ansteckungsgefährlichen Stoffe und die ekelerregenden Stoffe der Ziffer 11,

Gruppe II:

Die festen vorgenannten ansteckungsgefährlichen Stoffe und die festen Stoffe der Ziffer 11,

Gruppe III:

a) Die entleerten Gefäße der Verpackungen zu I und II

b) Blut- und Milchproben,

ausgenommen jeweils Proben und Kulturen von Krankheitserregern sowie ansteckungsgefährliche Abfälle aus Krankenhäusern und anderen Einrichtungen des Gesundheitswesens.

2 Verpackung**2.1 Verpackung für Stoffe der Gruppe I**

Die Stoffe sind in zusammengesetzte Verpackungen zu verpacken.

2.1.1 Innenverpackung

Die Stoffe sind bis zu höchstens 200 g oder 200 cm³ in dicht zu verschließende Spezialgefäße aus Glas, Porzellan, Metall oder geeignetem Kunststoff oder flüssigkeitsdicht zu verschließende Beutel aus geeignetem Kunststoff zu verpacken.

2.1.2 Außenverpackung

2.1.2.1 Diese Gefäße oder Beutel sind einzeln mit geeigneten Saugstoffen, deren Menge genügen muß, die gesamte Flüssigkeit aufzusaugen, in eine Kiste aus Naturholz (Typ 4C1), aus Sperrholz (Typ 4D1) oder aus Holzfaser-

- werkstoffen (Typ 4F1 gemäß Anhang V) einzusetzen.
- 2.1.2.2 Die Gefäße dürfen auch zu mehreren in eine innen mit Schaumstoff gepolsterte Holzkiste (Codierung siehe Nummer 2.1.2.1) eingesetzt werden, wenn sie in einem der jeweiligen Gefäßbauart angepaßten Spezialgestell bruch sicher untergebracht sind. Hinsichtlich der Saugstoffe gelten die Vorschriften der Nummer 2.1.2.1.
- 2.1.2.3 Die Stoffe dürfen in Mengen bis zu 200 g oder 200 cm³ auch in ein Spezialgefäß aus Glas mit flüssigkeitsdichtem Schraubverschluß verpackt werden, das in ein Metallgefäß mit fest schließendem Überwurfdeckel einzubetten ist. Das Metallgefäß ist in eine widerstandsfähige, feste Papphülse mit Metallschraubdeckeln einzusetzen.
- 2.1.3 Abfertigungsbeschränkung
Ein Versandstück darf nicht schwerer sein als 30 kg.
- 2.1.4 Baumusterprüfung
Die Eignung der Verpackungen mit Innenverpackung(en) gemäß Nummer 2.1.2 muß durch eine Baumusterprüfung gemäß Anhang V nachgewiesen sein. Es sind die Bedingungen für Stoffe der Verpackungsgruppe II anzuwenden.
- 2.1.5 Zulassung und Kennzeichnung
- 2.1.5.1 Die Bauart der Verpackungen muß gemäß Anhang V zugelassen sein.
- 2.1.5.2 Jede auf Grund der zugelassenen Bauart hergestellte Außenverpackung muß gemäß Anhang V gekennzeichnet sein.
- 2.2 Verpackung für Stoffe der Gruppe II
Die Stoffe sind in zusammengesetzte Verpackungen zu verpacken.
- 2.2.1 Innenverpackung
Die Stoffe sind in Mengen von höchstens 200 g in zwei ineinandergesetzte dicht zu verschließende Beutel aus geeignetem Kunststoff mit einer Mindestwanddicke von 0,05 mm zu verpacken.
- 2.2.2 Außenverpackung
Die Beutel sind mit geeigneten Füllstoffen in eine Kiste aus Pappe (Typ 4G1 gemäß Anhang V) einzusetzen.
- 2.2.3 Abfertigungsbeschränkung
Ein Versandstück darf nicht schwerer sein als 30 kg.
- 2.2.4 Baumusterprüfung, Zulassung und Kennzeichnung
Siehe Nummern 2.1.4 und 2.1.5
- 2.3 Freistellung der Gegenstände der Gruppe III Buchstabe a
Die Gegenstände sind den Vorschriften der Gefahrgutverordnung Eisenbahn nicht unterstellt, wenn sie vor ihrer Auflieferung zur Beförderung gründlich gereinigt und sterilisiert sind.
- 2.4 Freistellung der Stoffe der Gruppe III Buchstabe b
Die Stoffe sind den Vorschriften der Gefahrgutverordnung Eisenbahn nicht unterstellt, wenn sie in Mengen bis zu 1 l in flüssigkeitsdicht zu verschließende Gefäße aus Metall oder geeignetem Kunststoff verpackt und mit geeigneten Saugstoffen in ausreichender Menge in vollwandige Schutzbehälter eingesetzt sind.
- 3 **Sonstige Vorschriften**
Für Versandstücke mit zerbrechlichen Gefäßen sind die Vorschriften der Randnummer 664 Abs. 1 entsprechend anzuwenden.
- 4 **Angaben in der Expresgutkarte**
Zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben ist zu vermerken:
a) bei Stoffen der Gruppen I und II:
„Verpackung zugelassen, Ausnahme Nr. E 1“.
Zusätzlich ist unter der Inhaltsangabe der Vermerk „In den Güterhallen und in den Wagen getrennt von Nahrungs- und Genußmitteln lagern!“ in roter Schrift anzubringen oder rot zu unterstreichen.
b) bei Gegenständen und Stoffen der Gruppe III:
„Von den Vorschriften der GGVE freigestellt, Ausnahme Nr. E 1“.
- 5 **Übergangsvorschriften**
Die auf Grund der Ausnahmegenehmigung Nr. E 372 (2. Neufassung vom 22. November 1983) geprüften und zugelassenen Verpackungen dürfen noch bis zum 31. Dezember 1986 weiterverwendet werden.
- Ausnahme Nr. E 2**
(Beförderung gefährlicher Güter über den Hindenburgdamm von und nach Sylt)
- 1 Abweichend von § 3 und § 4 Abs. 2 in Verbindung mit der Anlage Randnummern 1, 2 (5) und 12 dürfen nachfolgend genannte gefährliche Güter unter den in den nachfolgenden

Abschnitten angeführten Bedingungen im Übersetzverkehr mit der Eisenbahn über den Hindenburgdamm zwischen Niebüll und Westerland (Sylt) befördert werden:

Klasse	Ziffer	Benennung
1 c bis 8	alle	Gefährliche Stoffe und Gegenstände in Versandstücken in gedeckten und bedeckten Straßenfahrzeugen
2	3 b) 3 c) 4 b)	verflüssigte Gase,
3	3 b) 31 c) 32 c)	Benzine, Kerosin, Heizöle, Dieseltreiböle in Straßentankfahrzeugen und Straßenfahrzeugen mit Aufsetztanks

2 Verladung

2.1 Versandstücke

2.1.1 Die Versandstücke sind zur Beförderung zugelassen, wenn sie

- a) den Vorschriften der Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) in der jeweils gültigen Fassung oder
- b) dem Europäischen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in der jeweils gültigen Fassung entsprechen oder
- c) gemäß den Vorschriften der Straßen-Gefahrgutausnahmereverordnung in der jeweils gültigen Fassung oder
- d) gemäß den Vorschriften einer gültigen Vereinbarung gemäß Randnummer 2010 des ADR oder
- e) gemäß den Vorschriften einer gültigen Ausnahme, die nach § 5 der GGVS von einer nach Landesrecht zuständigen Behörde erteilt wurde, zugelassen sind und entsprechend gekennzeichnet und in gedeckten oder bedeckten Straßenfahrzeugen vorschriftsgemäß verladen sind.

2.1.2 Die Deutsche Bundesbahn trägt dafür Sorge, daß die Straßen-Gefahrgutausnahmereverordnung und die ADR-Ausnahmereverordnung in der jeweils gültigen Fassung bei den zuständigen Abfertigungsstellen vorliegen.

2.1.3 Bei Beförderungen, die gemäß gültigen Ausnahmen der nach Landesrecht zuständigen Behörden nach § 5 GGVS zugelassen sind, ist ein Abdruck der jeweiligen Ausnahme bei der Abfertigungsstelle der Deutschen Bundesbahn vorzulegen.

2.2 Straßentankfahrzeuge, Straßenfahrzeuge mit Aufsetztanks

Die Straßentankfahrzeuge, Straßenfahrzeuge mit Aufsetztanks müssen

- a) den Vorschriften der Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) oder
- b) den Vorschriften des Europäischen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)

in der jeweils gültigen Fassung entsprechen.

2.3 Erlaubnispflichtige Güter

Beförderung von Gütern, die in dem in § 7 GGVS festgelegten Rahmen erlaubnispflichtig sind, sind nicht zugelassen.

3 Sonstige Vorschriften

3.1 Beladungsvorschriften

Die Beladungsvorschriften des Ausnahmetarifs (AT) 471 des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs in der jeweils gültigen Fassung sind anzuwenden.

3.2 Zwischenwagen

Zwischen den Güterwagen, auf denen mit gefährlichen Gütern beladene Straßenfahrzeuge verladen sind, und den übrigen Güterwagen, auf denen sich Personenkraftfahrzeuge oder mit Fahrgästen besetzte Busse befinden, ist mindestens ein unbeladener Güterwagen oder ein Güterwagen, der mit einem Straßenfahrzeug ohne gefährliches Gut beladen ist, zu befördern.

3.3 Schriftliche Weisungen

Schriftliche Weisungen sind in den Straßenfahrzeugen gemäß den Vorschriften der Randnummer 10 385 der GGVS oder des ADR mitzuführen. Von den Fahrern der Straßenfahrzeuge sind die vorgeschriebenen schriftlichen Weisungen – versehen mit dem polizeilichen Kennzeichen des Straßenfahrzeuges – dem Zugführer vor Abfahrt des Zuges zu übergeben. Dieser hat sie während der Eisenbahnbeförderung mitzuführen.

3.4 Gefahrzettel

Soweit sich an den Straßenfahrzeugen außen keine Gefahrzettel befinden, sind diese in den Zettelhaltern der Güterwagen anzubringen.

3.5 Beförderungsausschluß

Die Beförderung von Straßenfahrzeugen mit gefährlichen Gütern in Versandstücken, Straßentankfahrzeugen und Straßenfahrzeugen mit Aufsetztanks ist ausgeschlossen, wenn während der Beförderungsdauer mit einer Windstärke von 10 oder mehr (nach Beaufort-Skala) gerechnet werden kann.

3.6 Straßenfahrzeuge mit leeren, ungereinigten Tanks

Die Vorschriften dieser Ausnahme sind auch bei der Beförderung von Straßenfahrzeugen mit leeren, ungereinigten Tanks anzuwenden.

4 Angaben im Begleitpapier

Die Bezeichnung des gefährlichen Gutes im Begleitpapier nach AT 471 muß den Vorschriften der Randnummer 1/1 entsprechen.

Ausnahme Nr. E 3

(Beförderung

bestimmter Peroxid-Lösungen
in zusammengesetzten Verpackungen)

1 Abweichend von § 3 in Verbindung mit der Anlage Randnummern 1/1, 550 und 551 dürfen Lösungen (Härterlösungen) von

- a) Cyclohexanonperoxid als Lösung mit mindestens 30 % Phlegmatisierungsmitteln (Stoff der Ziffer 9 Buchstabe d) in einer Menge von höchstens 18 % in Lösungen,
- b) Cumolhydroperoxid (Stoff der Ziffer 10) in einer Menge von höchstens 30 % in Lösungen,
- c) Methyläthylketonperoxide mit mindestens 50 % Phlegmatisierungsmitteln (Stoffe der Ziffer 34) in einer Menge von höchstens 18 % in Lösungen,
- d) Gemische der in den Buchstaben a bis c genannten organischen Peroxide der Ziffer 9 Buchstabe d, Ziffern 10 oder 34 in einer Gesamtmenge von höchstens 18 % in Lösungen in indifferenten Lösemitteln wie Äthylacetat, Toluol, Methylenchlorid oder Äthylglykolacetat (dabei dürfen die in Nummer 1 Buchstaben a bis d aufgeführten Härterlösungen einen Zusatz von höchstens 15 % Collodiumwolle oder solchen Kunstharzen, die gegen die organischen Peroxide indifferent sind, enthalten),

als Stoffe der Klasse 5.2 in der in Nummer 2 beschriebenen Verpackung unter den Bedingungen der nachfolgenden Abschnitte befördert werden.

2 Verpackung

2.1 Die Stoffe sind in zusammengesetzte Verpackungen zu verpacken.

2.1.1 Innenverpackung

Die in Nummer 1 Buchstaben a bis d genannten Härterlösungen sind in Gefäße aus Weißblech oder aus verzinnem oder lackiertem Stahlblech zu verpacken.

2.1.2 Außenverpackung

Es sind zu verwenden: Kisten

- aus Stahl (Typ 4A1),
- aus Aluminium (Typ 4B1),
- aus Naturholz (Typ 4C1),
- aus Sperrholz (Typ 4D1),
- aus Holzfaserwerkstoff (Typ 4F1) oder
- aus Pappe (Typ 4G1 gemäß Anhang V).

2.2 Fässer aus Stahl

Die Härterlösungen dürfen auch in Fässer aus Stahl mit einer Innenauskleidung aus geeignetem Kunststoff (Typ 1A1) verpackt werden.

2.3 Baumusterprüfung

Die Eignung der Verpackungen gegebenenfalls mit Innenverpackung(en) muß durch eine Baumusterprüfung gemäß Anhang V nachgewiesen sein. Es sind die Bedingungen für Stoffe der Verpackungsgruppe II anzuwenden.

2.4 Zulassung und Kennzeichnung

2.4.1 Die Bauart der Verpackungen muß gemäß Anhang V zugelassen sein.

2.4.2 Jede auf Grund der zugelassenen Bauart hergestellte (Außen) Verpackung muß gemäß Anhang V gekennzeichnet sein.

2.5 Abfertigungsbeschränkung

Ein Versandstück darf nicht schwerer sein als 30 kg.

3 Sonstige Vorschriften

3.1 Die für flüssige, nicht explosive organische Peroxide der Gruppe A zu beachtenden Vorschriften sind entsprechend anzuwenden.

3.2 Bei Lösemitteln mit einem Flammpunkt unter 21 °C sind die Versandstücke zusätzlich mit einem Gefahrzettel nach Muster 3 des Anhangs IX zu kennzeichnen.

4 Angaben im Frachtbrief

Zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben ist zu vermerken:

„...“), 5.2, GGVE, Ausnahme Nr. E 3“.

5 Übergangsvorschriften

Die auf Grund der Ausnahmegenehmigung Nr. E 147 (2. Neufassung vom 1. Februar 1984) geprüften, zugelassenen und gekennzeichneten Verpackungen dürfen bis zum 31. Dezember 1986 weiterverwendet werden.

Ausnahme Nr. E 4

(Spediteure als Absender bei

Gefahrgutbeförderungen mit der Eisenbahn
auf Grund von Ausnahmegenehmigungen)

1 Abweichend von § 5 Abs. 1 dürfen Spediteure als Absender unter den nachfolgend genannten Bedingungen Gefahrgüter, deren Beförderung nur auf Grund von Ausnahmegenehmigungen gemäß § 5 zulässig ist, auf Grund dieser Ausnahmegenehmigungen mit der Eisenbahn versenden, wenn ihr Auftraggeber (Versender) unter Angabe der Versandbahnhöfe für die jeweilige Ausnahmegenehmigung bei der Deutschen Bundesbahn, Ressort Absatz, Zentralstelle Mk 441, Rhabanusstraße 3, 6500 Mainz 1, registriert ist.

*) Stoffbezeichnung wie in Nummer 1 angegeben, bei den in Buchstabe d genannten Stoffen noch zusätzlich „organisches Peroxid“.

- 2 Werden die Sendungen auf einem für die jeweilige Ausnahmegenehmigung registrierten Versandbahnhof aufgeliefert, so ist im Frachtbrief unter den vorgeschriebenen Angaben zusätzlich die dem Auftraggeber (Versender) von der Deutschen Bundesbahn erteilte Registriernummer und die Nummer dieser Ausnahme wie folgt zu vermerken:

„Registriert ZVL/ZA Mk 441 Nr. . . . , Ausnahme Nr. E 4“.

- 3 Werden die Sendungen nicht auf einem für die jeweilige Ausnahmegenehmigung registrierten Versandbahnhof aufgeliefert, ist zusätzlich zu den Vermerken gemäß Nummer 2 ein Abdruck der jeweiligen Ausnahmegenehmigung der Abfertigung der Deutschen Bundesbahn vorzulegen.

Ausnahme Nr. E 5

(Zuordnungskriterien zur Klasse 6.1)

- 1 Abweichend von § 3 in Verbindung mit der Anlage Fußnote 1) zu Randnummer 600 dürfen bis zum 30. April 1986 für die Zuordnung von giftigen Stoffen zur Klasse 6.1 auch die in der Fußnote 1) zur Randnummer 2600 der Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) vom 22. Juli 1985 (BGBl. I S. 1550) vorgeschriebenen Einstufungskriterien angewandt werden.

- 2 In den Fällen des Absatzes 1 ist im Beförderungspapier zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben zu vermerken:

„Ausnahme Nr. E 5“.

Ausnahme Nr. E 6

(Verkleinerte Gefahrzettel)

- 1 Abweichend von § 4 Abs. 2 Nr. 3 in Verbindung mit der Anlage Randnummer 1900 dürfen bis zum 31. Dezember 1987 bei Versandstücken mit Stoffen und Gegenständen der Klassen 1, 2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.2 und 7, auf denen die Gefahrzettel nach Anhang IX in der vorgeschriebenen Größe (Seitenlänge 100 mm) infolge der Beschaffenheit oder der Abmessungen des Versandstückes nicht vorschriftsgemäß angebracht werden können, verkleinerte Gefahrzettel mit einer Seitenlänge von mindestens 50 mm verwendet werden.

- 2 In den Fällen des Absatzes 1 ist im Beförderungspapier unter den vorgeschriebenen Angaben zu vermerken:

„Ausnahme Nr. E 6“.

Ausnahme Nr. E 7

(Beförderung von Feuerlöschern mit Stickstoff oder Kohlendioxid als Treibmittel)

- 1 Abweichend von § 3 in Verbindung mit der Anlage Randnummern 200 und 201 sind

Dauerdruckfeuerlöscher mit Halogenkohlenwasserstoffen (Halonen) oder Trockenlöschpulver als Löschmittel und Stickstoff der Ziffer 1 Buchstabe a als Treibmittel oder mit Kohlendioxid der Ziffer 7 Buchstabe a als Lösch- und Treibmittel unter nachfolgenden Bedingungen von den Beförderungsvorschriften freigestellt.

2 Bau der Dauerdruckfeuerlöscher und Verpackung

- 2.1 Die Dauerdruckfeuerlöscher müssen den Vorschriften der Druckbehälterverordnung in der jeweils gültigen Fassung entsprechen.

- 2.2 Der Verschluß und die Bedienungseinrichtung sind so zu sichern, daß ein Austreten des Inhalts während der Beförderung ausgeschlossen ist.

- 2.3 Kann die Bedingung gemäß Nummer 2.2 nicht erfüllt werden, so sind die Feuerlöscher durch Einlagen aus Pappe oder auf andere geeignete Weise voneinander getrennt in vollwandige Verpackungen, Gitterboxpaletten oder Kleincontainer einzusetzen. Auf Dauerdruckfeuerlöschern in nach oben offenen Gitterboxpaletten ist eine geeignete Abdeckplatte zu befestigen.

3 Abfertigungsbeschränkung

Ein Versandstück darf nicht schwerer sein als 400 kg, bei Beförderung als Expreßgut nicht schwerer als 50 kg.

4 Angaben im Beförderungspapier

Zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben ist zu vermerken:

„Ausnahme Nr. E 7“.

Ausnahme Nr. E 8

(Beförderung von polychlorierten Biphenylen in Transformatoren und Kondensatoren)

- 1 Abweichend von § 4 Abs. 2 in Verbindung mit der Anlage Randnummer 1/2 und 606 dürfen bis zum 31. Dezember 1987 polychlorierte Biphenyle (PCB) der Klasse 6.1 Ziffer 17 Buchstabe b assimiliert unter folgenden Bedingungen befördert werden.

2 Verpackungen und Beförderungsmittel

- 2.1 Verpackung und Transportgefäße

Der Stoff darf in Kondensatoren und Transformatoren, in denen er als Kühlmittel enthalten ist, ohne Schutzverpackung verpackt sein, sofern auf Grund der Bauart und Abmessungen der Transformatoren und Kondensatoren eine Verpackung gemäß Randnummer 606 nicht möglich ist.

- 2.1.1 Das Kühlmittelsystem muß während der Beförderung dicht sein (vgl. § 4, Sicherheitspflichten). Stoßempfindliche Teile der Transformatoren und Kondensatoren sind durch geeignete

- nete Maßnahmen besonders zu schützen. Dabei müssen die Füllstandskontrolleinrichtungen ablesbar bleiben.
- 2.2 Beförderungsmittel**
- 2.2.1** Als Stückgut sind die Transformatoren und Kondensatoren in Kleincontainern oder Gitterboxpaletten einzustellen.
- 2.2.2** Im Wagenladungsverkehr sind die Transformatoren und Kondensatoren in
- gedeckten Güterwagen,
 - Großcontainern oder, sofern sie die Abmessungen der vorgenannten Beförderungsmittel überschreiten, mit
 - geeigneten offenen Güterwagen
- zu befördern.
- 3 Sonstige Vorschriften**
- 3.1** Jede Beförderung ist den beteiligten Eisenbahnen rechtzeitig anzumelden. Die Eisenbahnen prüfen und legen je nach Bauart im Benehmen mit dem Absender die geeignete Beförderungsweise (Stückgut oder Wagenladung) fest. Sie können dazu zusätzliche Bedingungen vorschreiben.
- 3.2** Auf die Transformatoren und Kondensatoren dürfen keine anderen Güter gestapelt werden. Sie sind so zu sichern, daß sie nicht verrutschen, verkanten, umfallen oder durch herunterfallende Gegenstände beschädigt werden können.
- 3.3** Jeder Sendung sind vom Absender schriftliche Weisungen (Unfallmerkblätter) gemäß Randnummer 1/2 beizugeben.
- Darin ist zusätzlich anzugeben:
- a) bei den nach Randnummer 1/2 Abs. 1 Nr. 3 zu machenden Angaben:
„Im Brandfall kann es zur Bildung von hochgiftigem Dioxin kommen.“
 - b) bei den nach Randnummer 1/2 Abs. 1 Nr. 4 zu machenden Angaben:
„Unverzüglich Bahngelände sichern, andere Personen warnen und Unbefugte fernhalten. Unverzüglich die zuständige Umweltschutzbehörde über den Unfall oder Zwischenfall verständigen (falls die Umweltschutzbehörde nicht bekannt ist, muß die Polizei oder Feuerwehr gebeten werden, diese Behörde zu informieren).“
 - c) bei den nach Randnummer 1/2 Abs. 1 Nr. 5 zu machenden Angaben:
„Falls polychlorierte Biphenyle (PCB) nach einem Unfall in das Erdreich eindringen, müssen sie restlos mit dem verunreinigten Boden entfernt werden.“
- 3.4** Im Wagenladungsverkehr ist das Abstoßen und Ablaufen der Güterwagen mit Transformatoren und Kondensatoren ohne Schutzverpackung verboten, sofern keine Güterwagen mit Stoßverzeereinrichtungen eingesetzt werden.
- 3.5** Die Güterwagen mit Abstoß- und Ablaufverbot sind vom Absender an beiden Längsseiten im oder neben dem Zettelhalterkasten zusätzlich mit einem roten Dreieckzettel (3 rote Dreiecke mit schwarzem Ausrufezeichen) zu kennzeichnen. Die Zettel werden von den Eisenbahnen zur Verfügung gestellt.
- 3.6** Die übrigen für Stoffe der Klasse 6.1 Ziffer 17 Buchstabe b geltenden Vorschriften sind entsprechend anzuwenden.
- 4 Angaben im Frachtbrief**
- Zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben ist zu vermerken:
„Ausnahme Nr. E 8“.
- Ausnahme Nr. E 9**
(Beförderung von säuregefüllten oder teilentleerten Altalkumulatoren)
- 1** Abweichend von § 4 Abs. 2 in Verbindung mit der Anlage Randnummern 6 und 806 dürfen schwefelsäuregefüllte oder teilentleerte Altalkumulatoren (gebrauchte Kraftfahrzeugbatterien) der Klasse 8 Ziffer 1 Buchstabe b unter nachfolgenden Bedingungen in loser Schüttung in Containern und Wechselbehältern auf Eisenbahnwaggons befördert werden.
- 2 Bau und Ausrüstung**
- 2.1** Die Container und die Wechselbehälter müssen aus säurebeständigem Stahl bestehen.
- 2.2** Die Container und die Wechselbehälter sind mit einer Haube aus säurebeständigem Stahl flüssigkeitsdicht abzudecken. Container oder Wechselbehälter mit im oberen Teil (mindestens $\frac{2}{3}$ der Bordwandhöhe) senkrechten Wänden dürfen auch mit einer säurebeständigen Plane abgedeckt werden, die mindestens 10 cm über die Bordwände überlappt und so befestigt ist, daß sie bei der Beförderung dicht mit den Bordwänden abschließt.
- 2.3** Vorhandene Klappen und Verschlüsse müssen mit säurebeständigen Dichtungen flüssigkeitsdicht verschlossen sein.
- 2.4** Die Säurebeständigkeit muß für Schwefelsäure in Konzentrationen bis 45 % gewährleistet sein.
- 2.5** Die Container und die Wechselbehälter sind erstmals vor Inbetriebnahme einer Bauprüfung und einer inneren und äußeren Untersuchung insbesondere hinsichtlich der Säurebeständigkeit und einer Dichtheitsprüfung mit Wasser zu unterziehen. Die Container und die Wechselbehälter sind wiederkehrend mindestens alle $2\frac{1}{2}$ Jahre erneut einer inneren und äußeren Untersuchung und einer Dichtheitsprüfung mit Wasser zu unterziehen. Die Prüfungen sind von Sachverständigen nach Anhang X Abschnitt 1.5.5 vorzunehmen. Diese haben über die Prüfungen Bescheinigungen

auszustellen. In den Bescheinigungen ist die Nummer dieser Ausnahme wie folgt anzugeben:

„Ausnahme Nr. E 9“.

- 2.6 Die Bauart der Container und der Wechselbehälter muß von der Bundesanstalt für Materialprüfung für den Eisenbahnverkehr zugelassen sein.

3 Sonstige Vorschriften

- 3.1 Die Container und die Wechselbehälter, ihre Hauben oder Planen und Dichtungen sind vor jeder Bereitstellung zur Beladung auf Schäden, die ihre Flüssigkeitsdichtigkeit oder Säurebeständigkeit beeinträchtigen, zu untersuchen. Schadhafte Container und Wechselbehälter dürfen nicht bereitgestellt werden.

- 3.2 Die Container und die Wechselbehälter dürfen nicht über die Höhe der niedrigsten Bordwand hinaus beladen sein.

- 3.3 Aus den Containern und den Wechselbehältern darf bei Umschlagvorgängen Schiene/Straße oder Straße/Schiene auch bei dadurch bedingten Schrägstellungen keine Flüssigkeit austreten.

- 3.4 Die Dichtungen der Container und der Wechselbehälter sind nach jeder Entladung vor Verschluß so zu reinigen, daß Flüssigkeitsdichtigkeit und Säurebeständigkeit gewährleistet sind.

- 3.5 Die Container und die Wechselbehälter müssen den UIC-Merkblättern 590, 592-1, 592-2 und 592-4 der internationalen Organisation der Eisenbahnen (UIC) entsprechen.

- 3.6 Die Bescheinigungen nach Nummer 2.5 hat der Absender auf Verlangen den zuständigen Eisenbahndienststellen vorzulegen.

- 3.7 Die sonstigen für Schwefelsäure der Ziffer 1 Buchstabe b geltenden Vorschriften sowie die Vorschriften über die Verladung von Containern oder Wechselbehältern auf Eisenbahngüterwagen sind entsprechend anzuwenden.

- 3.8 Die Container und die Wechselbehälter sind mit Warntafeln ohne Kennzeichnungsnummer nach Anhang VIII zu kennzeichnen.

4 Angaben im Frachtbrief

Zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben ist zu vermerken:

„Ausnahme Nr. E 9“.

Ausnahme Nr. E 10 (Freitragende Kunststoffgefäße)

- 1 Abweichend von § 4 Abs. 2 Nr. 1 in Verbindung mit der Anlage Randnummern 302, 305, 306, 307, 602, 605, 606, 607, 802, 805, 806, 807 dürfen bis zum 30. April 1990 die Stoffe, die in der Ausnahmegenehmigung Nr. E 2/81 (Verkehrsblatt 1984, S. 118) namentlich genannt

sind, unter den nachfolgenden Bedingungen auch in freitragenden Kunststoffgefäßen befördert werden, die nicht nach einem nach Anhang V zugelassenen Baumuster hergestellt und gekennzeichnet sind.

2 Verpackung

- 2.1 Die Stoffe sind in freitragende Kunststoffgefäße, die nach einem nach Nummer 2.2 geprüften und zugelassenen Baumuster bis zum 31. Dezember 1986 hergestellt und gekennzeichnet sind, mit einem Fassungsraum, wie er in der Ausnahmegenehmigung Nr. E 2/81 im einzelnen angegeben ist, zu verpacken.

2.2 Baumusterprüfung

- 2.2.1 Die Eignung der Kunststoffgefäße muß durch eine Baumusterprüfung gemäß den „Richtlinien für die Baumusterprüfung und Zulassung von freitragenden Kunststoffgefäßen zur Beförderung gefährlicher Stoffe (RfK)“ vom 8. März 1976 (Verkehrsblatt 1976 S. 258) bis zum 31. Dezember 1985 nachgewiesen sein.

3 Sonstige Vorschriften

- 3.1 Vor der Beladung von Versandstücken mit Wasserstoffperoxid muß die Ladefläche völlig gereinigt werden. Besonders mit Fett und Öl verunreinigte Gegenstände sowie brennbare Gegenstände wie Reste von Verpackungsmaterial sind vollständig zu entfernen.

- 3.2 Kunststoffgefäße für Ameisensäure dürfen abweichend von Randnummer 808 auch mit einer Lüftungseinrichtung ausgerüstet sein, die so angeordnet sein muß, daß der Stoff nicht auslaufen kann.

- 3.3 Verschlüsse an Kunststoffgefäßen zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt bis 35 °C dürfen nicht aus Aluminium oder Aluminiumlegierung gefertigt sein.

4 Angaben im Frachtbrief

Zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben ist zu vermerken:

„Ausnahme Nr. E 10“.

Ausnahme Nr. E 11 (Beförderung von Hydrospeichern)

- 1 Abweichend von § 4 Abs. 2 Nr. 1 in Verbindung mit den Randnummern 200, 203, 212, 222 darf Stickstoff der Klasse 2 Ziffer 1 Buchstabe a unter nachfolgenden Bedingungen auch in als Hydrospeicher bezeichneten Druckbehältern befördert werden.

2 Verpackung

- 2.1 Die Druckbehälter müssen hinsichtlich Werkstoff, Bau und Ausrüstung und Kennzeichnung der Druckbehälterverordnung in der jeweils gültigen Fassung entsprechen.

- 2.2 Die Druckbehälter sind in Kisten aus Naturholz (Typ 4C1), aus Sperrholz (Typ 4D1), aus Holz-faserwerkstoffen (Typ 4F1), aus Pappe (Typ 4G1) oder aus Schaumstoffen – nicht wieder-verwendbar – (Typ 4H1 gemäß Anhang V) als Außenverpackung zu verpacken.
- 2.3 Baumusterprüfung
Die Eignung der Verpackungen mit Innen-verpackung(en) muß durch eine Baumuster-prüfung gemäß Anhang V nachgewiesen sein. Es sind die Bedingungen für Stoffe der Ver-packungsgruppe II anzuwenden.
- 2.4 Zulassung und Kennzeichnung
- 2.4.1 Die Bauart der Verpackungen muß gemäß Anhang V zugelassen sein.
- 2.4.2 Jede auf Grund der zugelassenen Bauart her-gestellte Außenverpackung muß gemäß Anhang V gekennzeichnet sein.
- 3 Sonstige Vorschriften
- 3.1 Die Druckbehälter müssen während der Beför-derung hermetisch dicht verschlossen sein.
- 3.2 Der Druck der Gasfüllung bei 15 °C darf den auf dem Behälter angegebenen, höchstzuläs-sigen Betriebsdruck und, sofern dieser Wert niedriger liegt, zwei Drittel ($\frac{2}{3}$) des Prüf-drucks, für den der Behälter bemessen und mit dem er geprüft wurde, nicht überschreiten.
- 3.3 Werden die Hydrospeicher in Collico-Kisten (in leerem Zustand zusammenfaltbare Kisten aus Stahl), rollbaren DB-Kleincontainern oder Gitterboxpaletten verpackt, so kann auf die Außenverpackung gemäß Nummer 2.3 ver-zichtet werden, wenn
- die Hydrospeicher durch geeignete Füll-stoffe gegen Bewegungen gegeneinander und gegen die Wände der Behälter gesichert sind,
 - bei oben offenen Gitterboxpaletten zusätz-lich eine geeignete, widerstandsfähige Abdeckung (z.B. Holzplatte) auf den Hydrospeichern befestigt wird.
- 4 Angaben im Frachtbrief
Zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben ist zu vermerken:
„Ausnahme Nr. E 11“.
- 5 Übergangsvorschriften
- 5.1 Abweichend von Nummer 2.3 dieser Aus-nahme dürfen bis zum 31. Dezember 1986 auch Außenverpackungen verwendet werden, die noch nicht baumustergeprüft sind, wenn sie baumustergeprüften Verpackungen gleich-wertig sind und der Absender die Gleichwertig-keit im Frachtbrief bescheinigt.
- 5.2 Die auf Grund der Ausnahmegenehmigung Nr. E 3/84 vom 3. September 1984 geprüften, zugelassenen und gekennzeichneten Verpak-kungen dürfen bis zum 30. April 1990 weiter-verwendet werden.

Ausnahme Nr. E 12
(Abteile bei Tanks von Tankcontainern)

- 1 Abweichend von der Anlage Anhang X Abschnitt 1.7.4 dürfen die Tanks von Tankcon-tainern auch mit Füllungsgraden von 80% und darunter befördert werden, wenn sie durch Trenn- oder Schwallwände in Abteile von höchstens 7500 l Rauminhalt unterteilt sind.
- 2 Angaben im Frachtbrief
Zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben ist zu vermerken:
„Ausnahme Nr. E 12“.

Ausnahme Nr. E 13
(Kubische Tankcontainer)

- 1 Abweichend von § 6 und § 9 Abs. 2 in Verbin-dung mit der Anlage Anhang X dürfen die im Kapitel II der nachfolgend genannten Richt-linien aufgeführten Stoffe der Klassen 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 6.2 und 8 unter nachfolgen-den Bedingungen in kubischen Tankcontai-nern (KTC) befördert werden.
- 2 Bau, Ausrüstung und Prüfung
Die KTC müssen in Bau und Ausrüstung den „Technischen Richtlinien für den Bau, die Prü-fung, die Zulassung, die Kennzeichnung und die Verwendung von kubischen Tankcontai-nern (KTC) aus metallischen Werkstoffen – TR KTC 001 –“ (Verkehrsblatt 1985, S. 422) ent-sprechen und gemäß den Vorschriften dieser Richtlinien baumustergeprüft, zugelassen und gekennzeichnet sein.
- 3 Sonstige Vorschriften
Die sonstigen für den jeweils beförderten Stoff geltenden Vorschriften sind entsprechend anzuwenden.
- 4 Angaben im Frachtbrief
Zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben ist zu vermerken:
„Ausnahme Nr. E 13“.
- 5 Übergangsvorschriften
- 5.1 Sind Baumuster von KTC bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung zugelassen worden, so dür-fen nach diesem Baumuster KTC bis zum 30. April 1990 gefertigt werden.
- 5.2 Die auf Grund von Ausnahmen nach zugelas-senen Baumustern gefertigten KTC dürfen noch bis zum 30. April 1990 für die Beförde-rung der zugelassenen Stoffe weiterverwen-det werden, wenn die festgelegten Auflagen und Nebenbestimmungen eingehalten sind. Diese Frist kann mit Zustimmung der Bundes-anstalt für Materialprüfung wiederkehrend um jeweils 5 Jahre verlängert werden.
- 5.3 Die Bestimmungen für wiederkehrende Prü-fungen nach den in Nummer 2 genannten Richtlinien Abschnitt 1.5.3 sind auch für KTC

anzuwenden, die nach den Bestimmungen in Nummer 5.1 gefertigt worden sind.

- 5.4 Stoffe, die als gefährliche Güter der Klassen 3, 6.1 und 8 zu behandeln sind und die den Vorschriften der Gefahrgutverordnung Eisenbahn in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Juni 1983 (BGBl. I S. 827) nicht unterstellt waren, dürfen bis längstens zum 30. April 1990 in den für sie geeigneten KTC weiterbefördert werden, sofern sie unter die Gruppen b und c der genannten Klassen fallen und nachweisbar auch vor dem Inkrafttreten der Gefahrgutverordnung Eisenbahn vom 22. Juli 1985 die entsprechenden KTC im Einsatz waren.

Ausnahme Nr. E 14

(Flexible Großpackmittel – flexible IBC *) –)

- 1 Abweichend von § 4 Abs. 2 in Verbindung der Anlage dürfen die im Kapitel II der nachfolgend genannten Richtlinien aufgeführten festen Stoffe der Klassen 4.1, 5.1, 6.1, 6.2 und 8 unter nachfolgenden Bedingungen in flexiblen IBC befördert werden.
- 2 **Anforderungen und Prüfungen**
Die flexiblen IBC müssen entsprechend den Vorschriften der „Technischen Richtlinien für den Bau, die Prüfung, die Zulassung, die Kennzeichnung und die Verwendung von flexiblen IBC – TR IBCf 001 –“ (Verkehrsblatt 1985 S. 422) hergestellt, baumustergeprüft, zugelassen und gekennzeichnet sein.
- 3 **Sonstige Vorschriften**
- 3.1 Die sonstigen für den jeweils beförderten Stoff geltenden Vorschriften sind entsprechend anzuwenden.
- 3.2 Die Beförderung ist nur als Wagen- oder Containerladung zugelassen.
- 4 **Angaben im Frachtbrief**
Zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben ist zu vermerken:
„Ausnahme Nr. E 14“.
- 5 **Übergangsvorschriften**
- 5.1 Sind Baumuster von flexiblen IBC bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung zugelassen worden, so dürfen nach diesem Baumuster flexible IBC bis zum 31. Dezember 1986 gefertigt werden.
- 5.2 Die auf Grund von Ausnahmen nach zugelassenen Baumustern gefertigten flexiblen IBC dürfen noch bis zum 30. April 1990 für die Beförderung der zugelassenen Stoffe weiterverwendet werden.
- 5.3 Stoffe, die als gefährliche Güter der Klassen 6.1 und 8 zu behandeln sind und den Vorschriften der Gefahrgutverordnung Eisenbahn in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Juni 1983 (BGBl. I S. 827) nicht unterstellt waren,

dürfen bis längstens 30. April 1990 in den für sie geeigneten flexiblen IBC weiterbefördert werden, sofern sie unter die Gruppen b oder c der genannten Klassen fallen und nachweisbar auch vor dem Inkrafttreten der Gefahrgutverordnung Eisenbahn vom 22. Juli 1985 die entsprechenden flexiblen IBC im Einsatz waren.

- 5.4 Die für die einzelnen flexiblen IBC festgelegte spezifische Gebrauchsdauer darf nicht überschritten werden.
- 5.5 Die flexiblen IBC nach den Nummern 5.2 und 5.3 dürfen nicht überstapelt werden.

Ausnahme Nr. E 15

(Transportgefäße aus Kunststoffen)

- 1 Abweichend von § 4 Abs. 2 in Verbindung mit der Anlage dürfen die im Kapitel II der nachfolgend genannten Richtlinien aufgeführten Stoffe der Klassen 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 6.2 und 8 unter nachfolgenden Bedingungen in Transportgefäßen aus Kunststoffen (TK) befördert werden.
- 2 **Bau, Ausrüstung und Prüfung**
Die TK müssen hinsichtlich Bau und Ausrüstung den „Technischen Richtlinien für den Bau, die Prüfung, die Zulassung, die Kennzeichnung und die Verwendung von Transportgefäßen aus Kunststoffen – TR TK 001 –“ (Verkehrsblatt 1985 S. 422) entsprechen und gemäß diesen Richtlinien geprüft, zugelassen und gekennzeichnet sein.
- 3 **Sonstige Vorschriften**
Die sonstigen für den jeweils beförderten Stoff geltenden Vorschriften sind entsprechend anzuwenden.
- 4 **Angaben im Frachtbrief**
Zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben ist zu vermerken:
„Ausnahme Nr. E 15“.
- 5 **Übergangsvorschriften**
- 5.1 Sind Baumuster von TK bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung zugelassen worden, so dürfen nach diesem Baumuster TK bis zum 30. April 1990 gefertigt werden.
- 5.2 Die auf Grund von Ausnahmen nach zugelassenen Baumustern gefertigten TK dürfen für die Beförderung der zugelassenen Stoffe bis zum Ablauf ihrer spezifischen Gebrauchsdauer verwendet werden.
- 5.3 Stoffe, die als gefährliche Güter der Klassen 3, 6.1 und 8 zu behandeln sind und die bisher den Vorschriften der Gefahrgutverordnung Eisenbahn in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Juni 1983 (BGBl. I S. 827) nicht unterstellt waren, dürfen bis längstens zum 30. April 1990 in den für sie geeigneten TK weiterbefördert werden, sofern sie unter die Gruppen

*) IBC – Intermediate Bulk Container

b oder c der genannten Klassen fallen und nachweisbar auch vor dem Inkrafttreten der Gefahrgutverordnung Eisenbahn vom 22. Juli 1985 die entsprechenden TK im Einsatz waren.

- 5.4 Die für die einzelnen TK festgelegte spezifische Gebrauchsdauer darf nicht überschritten werden.

Straßen-Gefahrgutausnahmeverordnung

Vom 25. September 1985

(2) Die in der Anlage 1 ohne nähere Bezeichnung angeführten Paragraphen, Anhänge, Klassen und Randnummern sind die der Gefahrgutverordnung Straße sowie der Anlagen dazu.

§ 3

Geltung von Ausnahmen des Eisenbahnverkehrs

(1) Abweichend von § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 3 und 6 in Verbindung mit der Anlage A der Gefahrgutverordnung Straße dürfen gefährliche Güter mit Straßenfahrzeugen befördert werden, wenn die Voraussetzungen und Bedingungen einer gemäß § 5 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung Eisenbahn vom 22. Juli 1985 (BGBl. I S. 1560) oder gemäß § 4 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung Eisenbahn vom 23. August 1979 (BGBl. I S. 1502), geändert durch die Verordnung vom 22. Juni 1983 (BGBl. I S. 789), erteilten Ausnahmegenehmigung oder die Voraussetzungen und Bedingungen einer in der Eisenbahn-Gefahrgutausnahmeverordnung vom 16. August 1985 (BGBl. I S. 1651) zugelassenen Ausnahme erfüllt sind und wenn

1. die Ausnahmegenehmigung oder die Ausnahme in der Anlage 2 aufgeführt ist oder

Auf Grund des § 6 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121) wird nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden verordnet:

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt gegenüber der Gefahrgutverordnung Straße vom 22. Juli 1985 (BGBl. I S. 1550) zulässige Abweichungen. Sie gilt für innerstaatliche Beförderungen gefährlicher Güter mit Straßenfahrzeugen.

§ 2

Zulassung zur Beförderung

(1) Abweichend von § 1 Abs. 1, § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 2, 3 und 6, § 6 Abs. 1 bis 9, § 7 Abs. 1, 3 und 4, § 9 Abs. 3 und den Anlagen A und B der Gefahrgutverordnung Straße dürfen gefährliche Güter mit Straßenfahrzeugen befördert werden, wenn die Voraussetzungen und Bedingungen der in der Anlage 1 enthaltenen Ausnahmen erfüllt sind.

2. es sich um die Beförderung von gefährlichen Gütern in Versandstücken oder Containern zum oder vom

nächsten geeigneten Bahnhof handelt und der Absender die Ausnahmegenehmigung oder die Ausnahme für die Eisenbahnbeförderung in Anspruch nehmen darf.

(2) Sofern in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 eine Ausnahmegenehmigung oder eine Ausnahme für Beförderungen mit Straßenfahrzeugen nur mit Einschränkungen oder nur unter zusätzlichen Bedingungen gilt, ist dies in Spalte 4 der Anlage 2 angegeben.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 hat der Absender im Beförderungspapier zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben die Nummer der Ausnahmegenehmigung oder der Ausnahme wie folgt anzugeben:

„AG Nr. E...“, oder gegebenenfalls „Ausnahme Nr. E...“.

Bei Beförderungen von Containern vom nächsten geeigneten Bahnhof zum Empfänger ist dieser Vermerk durch die jeweilige Abfertigungsstelle der Eisenbahn anzubringen.

§ 4

Geltung von Ausnahmen des Seeschiffsverkehrs

(1) Abweichend von § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 3 und 6 in Verbindung mit den Anlagen A und B der Gefahrgutverordnung Straße dürfen gefährliche Güter von und nach einem deutschen Seehafen mit Straßenfahrzeugen befördert werden, wenn die Voraussetzungen und Bedingungen einer Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs. 1 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen vom 5. Juli 1978 (BGBl. I S. 1017), geändert durch die Verordnung vom 27. Juli 1982 (BGBl. I S. 1113), erfüllt sind und wenn die Beförderung mit einem Seeschiff vorausging oder folgt.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 ist vom Absender ein Abdruck der Ausnahmegenehmigung dem Beförderungspapier beizugeben. Der Absender hat im Beförderungspapier zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben die Nummer der Ausnahmegenehmigung für den Seeverkehr wie folgt anzugeben:

„AG Nr. See ...“.

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 14 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auch im Land Berlin.

§ 6

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1985 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Straßen-Gefahrgutausnahmeverordnung vom 2. Oktober 1979 (BGBl. I S. 1609), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 25. April 1985 (BGBl. I S. 719), außer Kraft.

Bonn, den 25. September 1985

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Alfred Bayer

Anlage 1
(zu § 2)

Ausnahmen Nr. S 1 bis S 9
(bleiben frei)

Ausnahme Nr. S 10
(Gasgemische)

- 1

Abweichend von § 3 Abs. 1 in Verbindung mit Anlage A Randnummern 2200 und 2201 dürfen die in der Tabelle zu dieser Ausnahme aufgeführten Gasgemische unter Beachtung der für die in Spalte 2 dieser Tabelle angegebenen Ziffer geltenden Vorschriften unter folgenden Bedingungen als Stoffe der Klasse 2 befördert werden:
- 2

Verpackung

Die Stoffe sind in Druckgasflaschen aus Stahl – ausgenommen Flaschen aus Manganstahl – mit einem Inhalt von höchstens

3

4

50 Liter zu verpacken. Es sind die in der Spalte 3 der Tabelle angegebenen Mindestprüfdrücke und die in der Spalte 4 angegebenen Fülldrücke sowie die Druckbehälterverordnung in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Sonstige Vorschriften

Eine Erlaubnis nach § 7 ist nicht erforderlich.

Vermerk im Beförderungspapier

Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben zu vermerken:

„...¹⁾, 2, GGVS, Ausnahme Nr. S 10“.

¹⁾ Stoffbezeichnung wie in der Tabelle zu dieser Ausnahme (Spalte 1) angegeben.

Tabelle zur Ausnahme Nr. S 10

Gasgemisch	Ziffer	Mindestprüfdruck in MPa (bar) (Überdruck)	höchstzulässiger Fülldruck in MPa (bar)
1	2	3	4
0-10 Vol.-% Chlorwasserstoff in Wasserstoff	2 bt)	1,5 · p ₁₅ ²⁾	20 (200)
0-10 Vol.-% Schwefelwasserstoff in Wasserstoff	2 bt)	1,5 · p ₁₅	12 (120)
0-10 Vol.-% Ammoniak in Wasserstoff	2 bt)	1,5 · p ₁₅	5 (50)
0-5 Vol.-% i-Butan in Helium	2 b)	1,5 · p ₁₅	3,5 (35)
0-5 Vol.-% n-Butan in Helium	2 b)	1,5 · p ₁₅	2,5 (25)
13 Vol.-% Propan und 87 Vol.-% Methan	2 b)	1,5 · p ₁₅	4 (40)
180 ppm Acetylen in Wasserstoff	2 b)	1,5 · p ₁₅	15 (150)
14,5 Vol.-% Acetylen und 85,5 Vol.-% Wasserstoff	2 b)	1,5 · p ₁₅	1,5 (15)
14 Vol.-% Acetylen und 86 Vol.-% Wasserstoff	2 b)	1,5 · p ₁₅	1,6 (16)
9 Vol.-% Acetylen, 38,1 Vol.-% Wasserstoff, 29 Vol.-% Kohlenoxid, 9 Vol.-% Stickstoff, 9 Vol.-% Methan, 4 Vol.-% Kohlendioxid und 1,9 Vol.-% Äthylen	2 bt)	1,5 · p ₁₅	5 (50)
60 Vol.-% Acetylen, 13 Vol.-% Helium, 9 Vol.-% Kohlendioxid, 9 Vol.-% Stickstoff, 4,5 Vol.-% Äthylen und 4,5 Vol.-% Äthan	2 b)	1 (10)	0,15 (1,5)

²⁾ p₁₅ ist der Fülldruck bei +15°C.

Gasgemisch	Ziffer	Mindestprüfdruck in MPa (bar) (Überdruck)	höchstzulässiger Fülldruck in MPa (bar)
1	2	3	4
60 Vol.-% Acetylen, 9,5 Vol.-% Äthylen, 9,5 Vol.-% Äthan, 9 Vol.-% Kohlendioxid, 9 Vol.-% Stickstoff und 3 Vol.-% Helium	2 b)	1 (10)	0,15 (1,5)
0–3 Vol.-% Propan in Helium	2 a)	1,5 · p ₁₅	18,5 (185)
0–5 Vol.-% Difluordichlormethan in Stickstoff	2 a)	1,5 · p ₁₅	7 (70)
0–10 Vol.-% Chlorwasserstoff in Argon	2 at)	1,5 · p ₁₅	20 (200)
0–10 Vol.-% Chlorwasserstoff in Helium	2 at)	1,5 · p ₁₅	20 (200)
0–10 Vol.-% Chlorwasserstoff in Stickstoff	2 at)	1,5 · p ₁₅	20 (200)
0–10 Vol.-% Schwefelhexafluorid in Argon	2 a)	1,5 · p ₁₅	14,5 (145)
0–10 Vol.-% Schwefelhexafluorid in Helium	2 a)	1,5 · p ₁₅	14,5 (145)
0–10 Vol.-% Schwefelhexafluorid in Stickstoff	2 a)	1,5 · p ₁₅	14,5 (145)
0–10 Vol.-% Schwefelwasserstoff in Argon	2 bt)	1,5 · p ₁₅	12 (120)
0–10 Vol.-% Schwefelwasserstoff in Helium	2 bt)	1,5 · p ₁₅	12 (120)
0–10 Vol.-% Schwefelwasserstoff in Stickstoff	2 at)	1,5 · p ₁₅	12 (120)
0–10 Vol.-% Ammoniak in Argon	2 at)	1,5 · p ₁₅	5 (50)
0–10 Vol.-% Ammoniak in Helium	2 at)	1,5 · p ₁₅	5 (50)
0–10 Vol.-% Ammoniak in Stickstoff	2 at)	1,5 · p ₁₅	5 (50)

Ausnahmen Nr. S 11 bis S 18

(bleiben frei)

Ausnahme Nr. S 19

(Zusammenladung von Stoffen und Gegenständen der Klassen 1 a und 1 b)

1 Abweichend von § 4 Abs. 7 Nr. 2 in Verbindung mit Anlage B Randnummer 11 403 Abs. 1 Buchstabe a, Abs. 2 Buchstabe a und Abs. 3 Buchstabe a dürfen

a) Stoffe und Gegenstände der Anlage A Klasse 1 a Randnummer 2101 sowie Gegenstände der Anlage A Klasse 1 b Randnummer 2131, jeweils in Versandstücken, die mit einem Gefahrzettel nach Anlage A Anhang A.9 Muster Nr. 1 versehen sind,

2

b) mit Gegenständen der Anlage A Klasse 1 b Randnummer 2131 in Versandstücken, die mit zwei Gefahrzetteln nach Anlage A Anhang A.9 Muster Nr. 1 versehen sind,

zusammen auf einem Fahrzeug unter folgenden Bedingungen befördert werden:

Anforderungen an die Gegenstände nach Abschnitt 1 Buchstabe b

Die Gegenstände dürfen nur zusammen befördert werden, wenn sie nach folgenden Bekanntmachungen des Präsidenten der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) oder des Direktors des Bundesinstitutes für Chemisch-Technische Untersuchungen beim Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BICT) der Lagergruppe 1.4 angehören:

Bekanntmachung vom**6**

- 12. Juli 1978 (BANz. Nr. 144 vom 4. August 1978),
- 26. Februar 1980 (BANz. Nr. 49 vom 11. März 1980),
- 18. Juni 1980 (BANz. Nr. 117 vom 1. Juli 1980),
- 3. September 1980 (BANz. Nr. 183 vom 1. Oktober 1980),
- 8. Januar 1981 (BANz. Nr. 21 vom 31. Januar 1981),
- 28. September 1981 (BANz. Nr. 187 vom 7. Oktober 1981),
- 2. Februar 1984 (BANz. Nr. 30 vom 11. Februar 1984),
- 29. März 1984 (BANz. Nr. 82 vom 28. April 1984),
- 5. Oktober 1984 (BANz. Nr. 199 vom 19. Oktober 1984) und
- 19. April 1985 (BANz. Nr. 81 vom 30. April 1985).

3**Anforderungen an das Fahrzeug**

Die Stoffe und Gegenstände dürfen nur in Beförderungseinheiten B. III gemäß Anlage B Randnummer 11 205 Abs. 2 Buchstabe c befördert werden.

1**4****Anforderungen an den Laderaum**

Der Laderaum für die Gegenstände nach Abschnitt 1 Buchstabe b muß allseitig vom Laderaum für die Stoffe und Gegenstände nach Abschnitt 1 Buchstabe a durch eine Wand abgetrennt sein, deren Schutzwirkung gegenüber der Detonationsübertragung mindestens der einer fugenlosen Holzwand von 50 mm Dicke entsprechen muß.

5**Gleichwertigkeitsbescheinigung für andere Abtrennungen**

Werden andere Laderaumabtrennungen als die in Abschnitt 4 genannten verwendet, so ist eine Gleichwertigkeitsbescheinigung der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM), für den militärischen Bereich eine Gleichwertigkeitsbescheinigung des Bundesinstituts für Chemisch-Technische Untersuchungen beim Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BICT), über die Wirksamkeit der Abtrennung hinsichtlich der Verhinderung einer Detonationsübertragung erforderlich. In Zweifelsfällen ist die Wirksamkeit dieser Abtrennungen durch Versuche zu überprüfen.

2**Mitführen von Bescheinigungen**

Während der Beförderung ist

- eine schriftliche Erklärung des Fahrzeughalters, daß die Abtrennung der Laderäume aus einer fugenlosen Holzwand von mindestens 50 mm Dicke besteht und den Bedingungen dieser Ausnahme entspricht, oder
- eine Kopie der Gleichwertigkeitsbescheinigung der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) oder des Bundesinstituts für Chemisch-Technische Untersuchungen beim Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BICT)

mitzuführen.

Vermerk im Beförderungspapier

Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben zu vermerken:

„Ausnahme Nr. S 19“.

Ausnahmen Nr. S 20 bis S 25

(bleiben frei)

Ausnahme Nr. S 26

(Tanks

aus glasfaserverstärktem Kunststoff)

Abweichend von § 6 Abs. 1 bis 3 und § 9 Abs. 3 in Verbindung mit Anlage B Randnummer 10 121 Abs. 1 dürfen bestimmte

- entzündbare flüssige Stoffe der Klasse 3 Randnummer 2301,
- entzündend (oxydierend) wirkende Stoffe der Klasse 5.1 Randnummer 2501,
- giftige Stoffe der Klasse 6.1 Randnummer 2601,
- ätzende Stoffe der Klasse 8 Randnummer 2801

unter folgenden Bedingungen in Tanks (festverbundene Tanks, Aufsetztanks und Tankcontainer) aus glasfaserverstärktem ungesättigtem Polyesterharz oder glasfaserverstärkten Epoxidharz-Formstoffen (glasfaserverstärktem Kunststoff) befördert werden:

Die Tanks müssen den „Richtlinien für Tanks aus glasfaserverstärktem ungesättigtem Polyesterharz oder aus glasfaserverstärkten Epoxidharz-Formstoffen (glasfaserverstärktem Kunststoff) – TRT 001 –“ vom 25. Juli 1975 (Verkehrsblatt S. 430), zuletzt geändert durch Bekanntmachung vom 19. April 1984 (Verkehrsblatt S. 222), entsprechend gebaut, ausgerüstet, bauartgeprüft, zugelassen und gekennzeichnet sein.

- 3** Es dürfen nur die im Anhang I dieser Richtlinien aufgeführten Stoffe befördert werden.

- 4** Festverbundene Tanks, Aufsetztanks und Tankcontainer aus glasfaserverstärktem Kunststoff, die vor dem 1. Juni 1984 entsprechend der bis zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung der Ausnahme Nr. S 26 gebaut und in Verkehr gebracht worden sind, dürfen bis zum 30. April 1990 weiterverwendet werden. Die Frist kann mit Zustimmung der Bundesanstalt für Materialprüfung verlängert werden.

- 5** Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben zu vermerken:
„Ausnahme Nr. S 26“.

Ausnahme Nr. S 27

(bleibt frei)

Ausnahme Nr. S 28

(Zulassung eines Gasgemisches)

- 1** Abweichend von § 3 Abs. 1 in Verbindung mit Anlage A Randnummern 2200 und 2201 darf das Gasgemisch

- | | |
|------------------------|------|
| – Äthylenoxid | 12 % |
| – Dichlordifluormethan | 88 % |

unter folgenden Bedingungen als Stoff der Klasse 2 befördert werden:

2 Allgemeine Vorschriften

- 2.1** Die für Gase der Anlage A Randnummer 2201 Ziffer 4 Buchstabe c geltenden Vorschriften sind entsprechend zu beachten, soweit nachfolgend nicht besondere Bedingungen festgelegt sind.

- 2.2** Eine Erlaubnis nach § 7 ist nicht erforderlich.

3 Sonstige Vorschriften

- 3.1** Das Gemisch darf nur aus der flüssigen Phase entnommen werden.

- 3.2** Hinsichtlich des bei der Flüssigkeitsdruckprobe anzuwendenden inneren Drucks (Prüfüberdruck) und der höchstzulässigen Füllung gelten folgende Werte:

- 3.2.1** Prüfüberdruck = 1,8 MPa (18 bar),

- 3.2.2** Höchstzulässige Masse der Füllung je Liter Fassungsraum: 1,09 kg/l.

4 Vermerk im Beförderungspapier

Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben zu vermerken:

„Ausnahme Nr. S 28“.

Ausnahmen Nr. S 29 und S 30

(bleiben frei)

Ausnahme Nr. S 31

(Begleitpapiere
innerhalb der Seehafenstädte)

Abweichend von der Anlage A Randnummer 2002 Abs. 3 darf bei der Beförderung gefährlicher Güter innerhalb der Seehafenstädte als Begleitpapier auch ein Verladeschein (Schiffszettel) nach § 8 Abs. 4 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen vom 5. Juli 1978 (BGBl. I S. 1017), geändert durch die Verordnung vom 27. Juli 1982 (BGBl. I S. 1113), verwendet werden.

Ausnahmen Nr. S 32 bis S 55

(bleiben frei)

Ausnahme Nr. S 56

(Probe- und Einweisungsfahrten)

Abweichend von Anlage B Randnummer 10315 Abs. 1 dürfen Tankfahrzeuge oder Beförderungseinheiten zur Beförderung von Tanks (Aufsetztanks, Gefäßbatterien) oder von Tankcontainern auch von Fahrzeugführern gefahren werden, die nicht im Besitz einer von der Industrie- und Handelskammer ausgestellten Bescheinigung sind, wenn folgende Bedingungen eingehalten werden:

1. Das Fahrzeug muß sich auf einer Probefahrt mit einem Sachverständigen oder Prüfer nach § 9 Abs. 3 Nr. 2 bis 4 oder auf einer Fahrt für einen einzuweisenden Fahrzeugführer befinden.
2. Der Fahrzeugführer muß von einem Beifahrer begleitet werden, der im Besitz der vorgenannten Bescheinigung ist; der Beifahrer ist verantwortlich für die Beachtung der Gefahrgutvorschriften und für die Einhaltung der Vorsichtsmaßnahmen.

Ausnahme Nr. S 57

(Gefäße und Tanks
für Reinigungszwecke)

Abweichend von § 4 Abs. 3 und § 6 Abs. 1 bis 9 in Verbindung mit Anlage A Randnummer 2301 Ziffer 41 und Anlage B gilt die Gefahrgutverordnung Straße nicht für ungereinigte leere Gefäße und Tanks, die zum Zwecke der Reinigung anderer Tanks von nach § 19 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes zugelassenen Fachbetrieben genutzt werden, wenn in ihnen Heizöle oder Dieselöle der Klasse 3 Randnummer 2301 Ziffer 32 Buchstabe c nur zwischengelagert worden sind.

Ausnahmen Nr. S 58 und S 59

(bleiben frei)

3.3

Ausnahme Nr. S 60

(Beförderung
von polychlorierten Biphenylen
in Transformatoren und Kondensatoren)

1 Abweichend von § 4 Abs. 3 Nr. 1 in Verbindung mit Anlage A Randnummer 2606 dürfen bis zum 31. Dezember 1987 polychlorierte Biphenyle (PCB) der Anlage A Randnummer 2601 Ziffer 17 Buchstabe b (assimiliert) unter folgenden Bedingungen befördert werden.

2 Verpackungen, Transportgefäße und Beförderungsmittel

2.1 Verpackungen und Transportgefäße

Der Stoff darf in Transformatoren und Kondensatoren, in denen er als Kühlmittel enthalten ist, ohne Schutzverpackung verpackt sein, sofern diese auf Grund ihrer Bauart und Abmessungen nicht in Verpackungen gemäß Anlage A Randnummer 2606 verpackt werden können.

2.1.1 Das Kühlmittelsystem muß während der Beförderung dicht sein (vgl. § 4, – Sicherheitspflichten). Stoßempfindliche Teile der Transformatoren und Kondensatoren sind durch geeignete Maßnahmen besonders zu schützen. Dabei müssen die Füllstandskontrolleinrichtungen ablesbar bleiben.

2.2 Beförderungsmittel

Die Transformatoren und Kondensatoren dürfen in

- gedeckten oder bedeckten Straßenfahrzeugen oder in
- Großcontainern

befördert werden, sofern sie die Abmessungen der vorgenannten Beförderungsmittel nicht überschreiten.

3 Sonstige Vorschriften

3.1 Die Beförderung von PCB in Transformatoren und Kondensatoren ist erlaubnispflichtig nach § 7, wenn die Masse der mit einer Beförderungseinheit beförderten PCB mehr als 400 kg beträgt. PCB sind dann wie Stoffe der Liste II der Anlage B Anhang B.8 zu behandeln. Beträgt die Masse der mit einer Beförderungseinheit beförderten PCB mehr als 1 000 kg, so sind die PCB wie Stoffe der Liste I der Anlage B Anhang B.8 zu behandeln.

3.2 Auf die Transformatoren und Kondensatoren dürfen keine anderen Güter gestapelt werden. Sie sind so zu sichern, daß sie nicht verrutschen, verkanten, umfallen oder durch herunterfallende Gegenstände beschädigt werden können.

Abweichend von Anlage B Randnummer 10 385 sind schriftliche Weisungen bei jeder Beförderung von Transformatoren und Kondensatoren ohne Schutzverpackung mitzuführen.

In den schriftlichen Weisungen ist zusätzlich anzugeben:

a) bei den nach Anlage B Randnummer 10 385 Abs. 1 Nr. 3 zu machenden Angaben:

„Im Brandfall kann es zur Bildung von hochgiftigem Dioxin kommen.“,

b) bei den nach Anlage B Randnummer 10 385 Abs. 1 Nr. 4 zu machenden Angaben:

„Unverzüglich Straße sichern und andere Straßenbenutzer warnen sowie Unbefugte fernhalten. Unverzüglich die zuständige Umweltschutzbehörde über den Unfall oder Zwischenfall verständigen (falls die Umweltschutzbehörde nicht bekannt ist, muß die Polizei oder Feuerwehr gebeten werden, diese Behörde zu informieren).“,

c) bei den nach Anlage B Randnummer 10 385 Abs. 1 Nr. 5 zu machenden Angaben:

„Falls polychlorierte Biphenyle (PCB) nach einem Unfall in das Erdreich eindringen, müssen sie restlos mit dem unreinigten Boden entfernt werden.“

3.4

Die Fahrzeuge mit Transformatoren und Kondensatoren ohne Schutzverpackung sind abweichend von Anlage B Randnummer 10 500 auch dann mit Warntafeln zu kennzeichnen, wenn das Nettogewicht der mit einer Beförderungseinheit beförderten PCB 1 000 kg oder weniger beträgt.

3.5

Die übrigen für Stoffe der Anlage A Randnummer 2601 Ziffer 17 Buchstabe b geltenden Vorschriften sind entsprechend anzuwenden.

4

Vermerke im Beförderungspapier

Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben zu vermerken:

„Ausnahme Nr. S 60“.

Ausnahme Nr. S 61

(Beförderung von ansteckungsgefährlichen Abfällen sowie Anforderungen an die Verpackungen)

1

Abweichend von § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 3 in Verbindung mit Anlage A Randnummern 2650, 2651 und Anhang A.5 sowie in Verbindung mit Anlage B Randnummern 10 315, 10 385 und 10 500 dürfen ansteckungsgefährliche Abfälle aus Krankenhäusern, Tierkliniken und anderen Einrichtungen des Gesundheitswesens als Stoffe und Gegenstände der Anlage A Klasse 6.2 Randnummern 2650 und 2651 sowie ekel-

erregende Stoffe der Anlage A Randnummer 2651 Ziffer 11 unter nachfolgenden Bedingungen befördert werden.

2 Verpackungen und Transportgefäße

2.1 Verpackungen

2.1.1 Nicht wiederverwendbare Verpackungen für feste Abfälle (siehe Nummer 3.1)

- Fässer aus Kunststoff (Typ 1 H 2),
- Fässer aus Pappe (Typ 1 G), jeweils mit einem höchstzulässigen Fassungsraum von 250 l oder
- Kanister aus Kunststoff (Typ 3 H 2) mit einem höchstzulässigen Fassungsraum von 60 l oder
- Kisten aus Pappe (Typ 4 G) oder
- Kisten aus massiven Kunststoffen (Typ 4 H 2) jeweils mit einem höchstzulässigen Fassungsraum von 60 l

entsprechend Anlage A Anhang A.5 Randnummern 3525, 3526, 3530 und 3531.

2.1.2 Verpackungen für flüssige Abfälle

- Fässer aus Kunststoff (Typ 1 H 1),
- Kanister aus Kunststoff (Typ 3 H 1)

entsprechend Anlage A Anhang A.5 Randnummer 3526.

2.1.3 Zusätzliche Anforderungen an die Verpackung

2.1.3.1 Die Verpackungen müssen

- a) desinfizierbar sein,
- b) wasserdicht sein,
- c) durchdringfest gegenüber spitzen Kanülen von Spritzen mit einem Außendurchmesser von ca. 1 mm sein (z. B. DIN 13 097 Teil 2),
- d) mit Griffen, Griffband oder Hebevorrichtungen ausgerüstet sein.

Die Verschlüsse sowie die ggf. vorhandenen Lüftungseinrichtungen (siehe Nummer 2.1.3.3) müssen keimdicht sein.

Ein Öffnen der Verpackungen nach ordnungsgemäßem Verschuß muß visuell erkennbar sein.

2.1.3.2 Die Anforderungen der Buchstaben b und c sowie die Keimdichtheit sind von der zuständigen Behörde für die Bauartprüfung (siehe Nummer 2.1.4) zu prüfen.

2.1.3.3 Die Verpackungen müssen mit einer geeigneten Lüftungseinrichtung nach Anlage A Randnummer 3500 Abs. 8 versehen sein, welche die Keimdichtheit sicherstellt (siehe Nummern 2.1.3.1 und 2.1.3.2). Auf Lüftungseinrichtungen darf verzichtet werden,

- wenn die gefüllten Verpackungen vom Absender temperiert (höchstens + 15 °C) zur Beförderung übergeben werden oder

- wenn zwischen dem Verpacken und der Beendigung des Transports höchstens 48 Stunden liegen und die Verpackungen nicht der Sonneneinstrahlung oder starker Wärmeeinwirkung ausgesetzt werden.

2.1.4 Bauartprüfung

Die Eignung der Verpackungen muß durch eine Bauartprüfung gemäß Anlage A Anhang A.5 nachgewiesen sein.

Für stark ansteckungsgefährliche Abfälle (infektiöse Abfälle der Gruppe C der „Richtlinien für die Erkennung, Verhütung und Bekämpfung von Krankenhausinfektionen“ des Bundesgesundheitsamtes) sind die Bedingungen für Stoffe der Verpackungsgruppe II, für sonstige ansteckungsgefährliche Abfälle sind die Bedingungen für Stoffe der Verpackungsgruppe III anzuwenden. Werden die Abfälle nicht getrennt gesammelt, sind die Bedingungen der höheren Verpackungsgruppe maßgebend.

Folgende Abweichungen sind zulässig:

- Die Prüfungen nach Anlage A Randnummer 3551 Abs. 5 und 6 und Randnummer 3555 dürfen mit der Standardflüssigkeit Wasser durchgeführt werden.
- Die Prüfzeiten nach Anlage A Randnummer 3551 Abs. 5 und 6 und Randnummer 3555 Abs. 3 Satz 5 dürfen auf 14 Tage reduziert werden.

Zusätzlich sind folgende Prüfungen durchzuführen:

2.1.4.1 Zusätzliche Prüfungen

2.1.4.1.1 Prüfung der Keimdichtheit

Die Prüfung ist an 3 Prüfmustern je Bauart und Hersteller vorzunehmen. Es sind 2 Prüfverfahren zulässig:

2.1.4.1.1.1 Die Innenwände der Prüfmuster werden mit 0,1 ml/10 cm² Innenfläche mit einer Keimsuspension thermophiler Bakterien (*Bacillus stearo thermophilus*) mit 10⁷ log-Stufen KBE/ml*) im Sprühverfahren gleichmäßig benetzt.

Anschließend sind die Prüfmuster bei einer relativen Luftfeuchte von mindestens 80 % und Raumtemperatur vorschriftsgemäß zu verschließen, auf + 55 °C zu erhitzen und nach Erreichen dieser Temperatur 14 Tage unter diesen Bedingungen zu lagern.

Täglich sind an den Außenwänden der Prüfmuster Abklatschuntersuchungen mittels spezifischer Nährböden und an Deckelfugen, Bodenfugen, Verschlüssen sowie vorhandenen Lüftungseinrichtungen Abstrichuntersuchungen mittels steriler angefeuchteter Tupfer durchzuführen. Die Tupfer sind in mit 10 ml keimspezifischer Nährlösung gefüllte Reagenzgläser zu

*) KBE = Keim-Bildende-Einheiten

- geben und ebenso wie die Nährböden der Abklatschuntersuchungen bei + 55 °C mindestens 48 Stunden zu bebrüten. Bei Trübung der Nährlösung oder Veränderung der Nährböden sind Nachweistests für die Testkeime vorzunehmen.
- Nach Ende der 14tägigen Lagerzeit sind an den Innenwänden der Prüfmuster mindestens 3 Abklatschpräparate mit Rodac-Platten, die mit keimspezifischem Nährboden gefüllt sind, anzufertigen. Diese sind bei + 55 °C mindestens 48 Stunden zu bebrüten, anschließend müssen die eingegebenen Testkeime reisoliert werden können.
- Kriterien für das Bestehen der Prüfung:**
Die eingegebenen Testkeime müssen nach der Prüfzeit an den Innenwänden der Prüfmuster nachgewiesen werden. Bei den an den Außenseiten, Verschlüssen und vorhandenen Lüftungseinrichtungen vorgenommenen Untersuchungen dürfen keine Testkeime nachgewiesen sein.
- 2.1.4.1.1.2** Die Prüfungen nach Nummer 2.1.4.1.1.1 können auch bei + 37 °C mit Keimen von *Staphylococcus aureus* SG 511 in Traubenzuckerlösung durchgeführt werden.
- 2.1.4.1.2** Prüfung der Durchdringfestigkeit
- Die Prüfung ist bei Verpackungen nach Nummer 2.1.1 und Transportgefäßen aus Kunststoff nach Nummer 2.2 durchzuführen.
- Aus einem Prüfmuster werden aus Boden, Seitenwand und Deckel Proben entnommen. Auf jede Probe ist als Prüfkörper eine spitze Kanüle mit einem Außendurchmesser von ca. 1 mm (z. B. DIN 13 097 Teil 2) auf die Innenseite senkrecht aufzusetzen und mit einer geführten Masse von 0,5 kg 10 Minuten zu belasten.
- Die Prüfung ist an jeder Probe bei + 40 °C in einer relativen Luftfeuchtigkeit von mindestens 65 % durchzuführen.
- Kriterium für das Bestehen der Prüfung**
Der Prüfkörper darf die Proben nicht durchdringen.
- 2.1.4.1.3** Prüfung der Wasserdichtheit
- Drei Prüfmuster sind mit Wasser zu füllen und mindestens 24 Stunden lang auf der Seite mit Verschuß nach unten bei Raumtemperatur zu lagern.
- Kriterium für das Bestehen der Prüfung**
Bei keinem Prüfmuster darf Flüssigkeit austreten.
- 2.1.5** Zulassung und Kennzeichnung
- 2.1.5.1** Die Bauart der Verpackung muß gemäß Anlage A Anhang A.5 Randnummern 3500 Abs. 3 und 3550 zugelassen sein.
- 2.1.5.2** Jede auf Grund der zugelassenen Bauart hergestellte Verpackung muß gemäß
- Anlage A Anhang A.5 Randnummer 3512 und nach Nummer 3.3 gekennzeichnet sein.
- 2.2** Transportgefäße für mehrfache Verwendung
- Die Transportgefäße sind nur für feste Abfälle (siehe Nummer 3.1) zugelassen.
- 2.2.1** Innenverpackungen
- Die Abfälle sind in Mengen bis zu höchstens 25 kg in dicht zu verschließende Säcke aus geeignetem Kunststoff oder gleichwertige Innenverpackungen zu verpacken.
- 2.2.2** Transportgefäße
- Die Innenverpackungen sind in dichte vollwandige Transportgefäße aus Metall oder geeignetem Kunststoff mit einem höchstzulässigen Fassungsraum von 1 000 l mit dicht verschließbarem Deckel einzugeben. Die Anforderungen nach den Nummern 2.1.3.1 bis 2.1.3.3 sind für die Transportgefäße entsprechend anzuwenden. Bruttomaximale Masse eines Transportgefäßes: 400 kg. Transportgefäße aus Kunststoff dürfen höchstens 5 Jahre ab dem Monat der Herstellung verwendet werden.
- 2.2.3** Bauartprüfung
- Die Eignung der Transportgefäße mit Innenverpackungen muß durch eine Bauartprüfung nachgewiesen sein.
- Transportgefäße aus Metall sind einer Stapeldruckprüfung und einer Fallprüfung gemäß den Abschnitten 2.3 und 2.4 des Anhangs I der „Technischen Richtlinien für den Bau, die Prüfung, die Zulassung, die Kennzeichnung und die Verwendung von kubischen Tankcontainern (KTC) aus metallischen Werkstoffen – TR KTC 001 –“ (Verkehrsblatt 1985 S. 422), Transportgefäße aus Kunststoff sind einer Stapeldruckprüfung und einer Fallprüfung gemäß den Abschnitten 4.5 und 4.11 der „Technischen Richtlinien für den Bau, die Prüfung, die Zulassung, die Kennzeichnung und die Verwendung von Transportgefäßen aus Kunststoffen – TR TK 001 –“ (Verkehrsblatt 1985 S. 422) zu unterziehen.
- Es sind die Bedingungen für feste Stoffe der Verpackungsgruppe II der vorgenannten Richtlinien anzuwenden.
- Die zusätzlichen Prüfungen nach Nummer 2.1.4.1 sind auch bei der Bauartprüfung der Transportgefäße durchzuführen.
- 2.2.4** Zulassung und Kennzeichnung
- 2.2.4.1** Die Bauart der Transportgefäße muß von der zuständigen Behörde zugelassen sein.
- 2.2.4.2** Jedes auf Grund der zugelassenen Bauart hergestellte Transportgefäß muß wie folgt gekennzeichnet sein:
- mit dem Zeichen „GGVS“,

- mit dem Buchstaben „y“ für Verpackungsgruppe II,
- mit dem Buchstaben „S“,
- mit der Angabe der Bruttohöchstmasse in kg,
- mit dem Jahr der Herstellung (die letzten beiden Ziffern), bei Transportgefäßen aus Kunststoff zusätzlich mit dem Monat der Herstellung,
- mit dem Buchstaben „D“,
- entweder mit der Registriernummer und dem Namen oder Kurzzeichen des Herstellers oder aus einer anderen Kennzeichnung der Transportgefäße, wie sie von der zuständigen Behörde festgesetzt wurde und
- nach Nummer 3.3.

Die Kennzeichnung ist dann beispielsweise wie folgt zu fassen:

„GGVS/y/S/400/12-85/D/BAM 999“ zusätzlich der Aufschrift nach Nummer 3.3.

3 Sonstige Vorschriften

- 3.1 In Verpackungen nach Nummer 2.1.1 und Transportgefäße mit Innenverpackungen nach Nummer 2.2 für feste Abfälle dürfen auch flüssige Abfälle in geringer Menge (höchstens 5 % des höchstzulässigen Füllgewichts) eingefüllt werden, wenn geeignete Saugstoffe beigegeben werden. Die Saugstoffe müssen die Flüssigkeit vollständig aufsaugen.
- 3.2 Jedes Versandstück ist mit einem Gefahrezettel nach Anlage A Anhang A.9 Muster Nr. 6.1 A zu versehen.
- 3.3 Jedes Versandstück muß deutlich und haltbar folgende Aufschrift tragen:
„Höchstzulässiges Füllgewicht: ... kg“.
Das auf dem Versandstück angegebene Füllgewicht darf nicht überschritten werden.
- 3.4 Nicht temperierte Verpackungen und Transportgefäße dürfen vor der Beförderung längstens 4 Tage, temperierte Verpackungen und Transportgefäße (höchstens + 15 °C) längstens 7 Tage befüllt gelagert sein.
- 3.5 Versandstücke ohne Lüftungseinrichtung dürfen nur in temperierten Fahrzeugen (höchstens + 15 °C) befördert werden.
- 3.6 Den Versandstücken dürfen außen keine Spuren der gefährlichen Güter anhaften.
- 3.7 Abweichend von Anlage B Randnummer 10 385 sind schriftliche Weisungen bei jeder Beförderung mitzuführen.
- 3.8 Die Fahrzeuge sind mit orangefarbenen Warntafeln ohne Kennzeichnungsnummer nach Anlage B Randnummer 10 500 zu kennzeichnen.

3.9 Der Beförderer darf nur Fahrzeugführer einsetzen, die zusätzlich zu Anlage B Randnummer 10 315 Abs. 7 Satz 2 über die vom Beförderungsgut ausgehenden Gefahren und die Bedingungen dieser Ausnahme unterrichtet wurden.

4 Vermerke im Beförderungspapier

Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben zu vermerken:
„Ausnahme Nr. S 61“.

5 Übergangsvorschriften

5.1 Nicht bauartgeprüfte Verpackungen und Transportgefäße, die vollwandig, dicht verschließbar, formstabil und freitragend sind, dürfen unter Beachtung der übrigen Bestimmungen dieser Ausnahme bis zum 31. Dezember 1987 weiter verwendet werden. Die Anforderungen nach Nummer 2.1.3.1 brauchen nicht nachgewiesen zu sein.

5.2 Die Versandstücke brauchen bis zum 31. Dezember 1985 nicht nach Nummer 3.2 und bis zum 31. Dezember 1987 nicht nach Nummer 3.3 gekennzeichnet zu sein. Nummer 3.4 ist ab 1. Juli 1986 anzuwenden; bis dahin gelten folgende Fristen: 5 Tage für nicht temperierte und 14 Tage für temperierte Verpackungen und Transportgefäße.

Ausnahme Nr. S 62

(bleibt frei)

Ausnahme Nr. S 63

(Saug-Druck-Tanks)

1 Abweichend von § 6 Abs. 1 bis 3 und § 9 Abs. 3 in Verbindung mit Anlage B Anhang B.1 a Randnummer 211 172 Abs. 5 und Anhang B.1 b Randnummer 212 172 Abs. 4 dürfen gefährliche Güter mit einem Flammpunkt bis zu 100 °C der Klassen 3, 6.1 und 8, die zur Beförderung in festverbundenen Tanks (Tankfahrzeugen), Aufsetztanks oder Tankcontainern mit einem Berechnungsdruck bis zu 400 kPa (4 bar) zugelassen sind, in Saug-Druck-Tanks auch unter Verwendung von Druckluft entleert werden, wenn die Tanks explosionsdruckfest sind und hinsichtlich Bau und Ausrüstung den „Technischen Richtlinien Tanks – hier: TRT 011 Saug-Druck-Tanks“ (Verkehrsblatt 1984 S. 222) entsprechen.

Saug-Druck-Tanks sind festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks oder Tankcontainer im Sinne von Anlage B Randnummer 10 014 Abs. 1.

2 Abweichend von Anlage B Anhang B.1 a Randnummer 211 173 und Anhang B.1 b Randnummer 212 173 dürfen gefährliche Güter der Klassen 3, 5.1, 6.1 und 8 in Saug-

Druck-Tanks auch mit einem Füllungsgrad unter 80 % befördert werden.

Ausnahme Nr. S 66

(Beförderung von Kohlenstäuben in Tankfahrzeugen)

3 In die Baumusterzulassung nach § 6 Abs. 1 und in die Prüfbescheinigung nach § 6 Abs. 2 sind folgende Auflagen aufzunehmen:

- a) Bei Beförderung von Stoffen mit Flammpunkten bis zu 100 °C darf eine Vermischung mit entzündend (oxydierend) wirkenden Stoffen nicht erfolgen.
- b) Die Tanks sind nach jeder Benutzung zu reinigen und vor der erneuten Befüllung auf Schäden zu untersuchen. Dies gilt auch für die Armaturen und Dichtungen.
- c) Bei jeder Dichtheits- und Funktionsprüfung der Ausrüstungsteile ist durch den Sachverständigen zusätzlich eine innere Prüfung des Tanks durchzuführen.

4 Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben zu vermerken:

„Ausnahme Nr. S 63“.

Ausnahme Nr. S 64

(bleibt frei)

Ausnahme Nr. S 65

(Umschreibung von Schulungsnachweisen der Bundeswehr)

1 Abweichend von Anlage B Randnummer 10 315 Abs. 1 ist Soldaten und ehemaligen Soldaten der Bundeswehr von der für ihren Wohnsitz zuständigen Industrie- und Handelskammer auf Antrag bei Vorlage eines Nachweises über die bei der Bundeswehr erfolgreich abgeschlossene Schulung eine Bescheinigung nach Anlage B Anhang B.6 ohne nochmalige erfolgreiche Schulung entsprechend Anlage B Randnummer 10 315 auszustellen.

2 Für die Schulung der Bundeswehr bedarf es keiner gesonderten Lehrgangsanerkennung durch die Industrie- und Handelskammern. Der Bundesminister der Verteidigung sorgt dafür, daß die von der Bundeswehr durchgeführte Schulung den jeweiligen Anforderungen an die besondere Schulung der Fahrzeugführer nach Anlage B Randnummer 10 315 entspricht.

3 Die Bescheinigung darf nur für die in dem Nachweis der Bundeswehr ausgewiesenen Klassen ausgestellt werden. Maßgebend für die Berechnung der Geltungsdauer gemäß Anlage B Randnummer 10 315 Abs. 1 und 2 ist der Tag, an dem der Grundkurs eines Grundlehrgangs oder eines Fortbildungslehrgangs in der Bundeswehr erfolgreich abgeschlossen wurde.

1 Abweichend von § 6 Abs. 1 bis 3 in Verbindung mit der Anlage B Randnummern 211 127 Abs. 1 und 7, 211 131 Satz 1 und 211 420 bis 211 475 sowie abweichend von der Anlage B Randnummern 10 220 Abs. 1, 10 260 Abs. 2, 10 315 und 211 410 darf künstlich aufbereiteter Staub von Braunkohle und/oder Steinkohle der Klasse 4.1 Randnummer 2401, Ziffer 10 unter den folgenden Bedingungen in festverbundenen Tanks von Tankfahrzeugen befördert werden.

2 Bau, Ausrüstung und Prüfung der Tanks und der Tankfahrzeuge

2.1 Bau und Ausrüstung

2.1.1 Die Tanks müssen den Vorschriften der Anlage B Anhang B.1 a mit Ausnahme der Randnummern 211 131 Satz 1 sowie 211 420 bis 211 475 entsprechen.

2.1.2 Die Anforderungen der Anlage B Randnummer 10 220 Abs. 1 sind auf Fahrzeuge mit kippbaren Tanks, deren hintere Ausrüstungsteile mit einem besonderen Schutz versehen sind, der die Tanks in gleicher Weise schützt wie eine Stoßstange, nicht anzuwenden.

2.1.3 Tanks mit Untenentleerung dürfen abweichend von Anlage B Randnummer 211 131 Satz 1 anstatt mit zwei hintereinanderliegenden, voneinander unabhängigen Verschlüssen mit nur einem Verschuß (Auslaufstutzen mit Absperreinrichtung) versehen sein, wenn der Verschuß aus verformungsfähigem Werkstoff gebaut ist.

2.1.4 Die Tankfahrzeuge müssen Anlage B Randnummer 211 126 entsprechen und zusätzlich mit einem Erdungsband (Schleppband) mit einwandfreier elektrischer Verbindung zu den Tanks ausgerüstet sein.

2.1.5 Die Schutzausrüstung gemäß Anlage B Randnummer 10 260 Abs. 2 braucht nicht mitgeführt zu werden.

2.2 Prüfungen

2.2.1 Die Tanks und ihre Ausrüstungsteile sind erstmals vor Inbetriebnahme sowie ein Jahr nach der Inbetriebnahme und danach mindestens alle 3 Jahre wiederkehrend den Prüfungen gemäß Anlage B Randnummern 211 151 und 211 152 zu unterziehen.

2.2.2 Nach Reparaturen an Tanks und deren Befestigungseinrichtungen ist eine Prüfung nach Anlage B Randnummer 211 153 durchzuführen.

2.2.3 In der Prüfbescheinigung nach § 6 Abs. 2 ist zusätzlich zu vermerken:

„Ausnahme Nr. S 66“.

- | | | |
|--|--|--|
| <p>3 Sonstige Vorschriften</p> <p>3.1 Be- und Entladung</p> <p>3.1.1 Die Tanks sind mittels Schwerkraft soweit wie möglich und zulässig mit Füllgut zu befüllen.</p> <p>3.1.2 Hinsichtlich der Gefahren durch elektrostatische Aufladung ist das Merkblatt „Statische Elektrizität“ ZH 1/200 des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften zu beachten.</p> <p>3.1.3 Bei Beladung gemäß Nummer 3.1.1 und bei Entleerung mit Druckluft aus stationären Anlagen ist der Fahrzeugmotor während des Be- und Entladens der Tanks abzustellen. Entladung mit Druckluft aus fahrzeugeigenen Anlagen ist nur zulässig, wenn die Auspuffanlage des Fahrzeugmotors mindestens 5 m von Einfüll- und Entleerungsöffnungen sowie von Sicherheitsventilen entfernt ist.</p> <p>3.1.4 Als Bereich des Tankfahrzeuges für das Einhalten der Verbote der Anlage B Randnummern 10 353 und 10 374 ist eine Fläche mit einem Radius von 10 m um die Einfüll- bzw. Entleerungsöffnungen der Tanks sowie von zwei jeweils 10 m breiten Streifen auf beiden Seiten des Förderschlauches anzusehen.</p> <p>3.1.5 Während des Be- und Entladens ist der Aufenthalt in oder auf dem Tankfahrzeug einschließlich Zugfahrzeug – mit Ausnahme des unbedingt notwendigen Aufenthalts zur Bedienung der Be- und Entladeeinrichtungen am Fahrzeug – nicht zulässig. Darüber hinaus dürfen sich während des Entladens außer dem dafür verantwortlichen Personal keine weiteren Personen im Bereich des Tankfahrzeugs (siehe Nummer 3.1.4) befinden.</p> <p>3.1.6 Unmittelbar nach dem Beladen ist in die Tanks Schutzgas (Inertgas), z. B. Stickstoff oder Kohlendioxid, bis zu einem Überdruck von höchstens 30 kPa (0,3 bar) einzuleiten. Der Überdruck durch Schutzgas muß während der gesamten Beförderung durch eine Einspeisung aus mitgeführten Druckbehältern aufrechterhalten werden und mit Hilfe einer geeigneten Meßeinrichtung leicht feststellbar sein. Er darf 30 kPa (0,3 bar) nicht überschreiten und 1 kPa (0,01 bar) nicht unterschreiten. Die Methode und die Einrichtung für die Einspeisung des Schutzgases sowie für die Aufrechterhaltung des Überdrucks müssen von einem Sachverständigen nach § 9 Abs. 3 Nr. 2 geprüft und als wirksam bescheinigt worden sein. In dieser Bescheinigung muß der erforderliche Inhalt der mitzuführenden Druckbehälter angegeben sein. Die Druckbehälter müssen den Vorschriften der Klasse 2 entsprechen und am Tankfahrzeug sicher angebracht sein.</p> | <p>3.1.7</p> <p>3.1.8</p> <p>3.1.9</p> <p>3.1.10</p> <p>3.1.11</p> <p>3.1.12</p> <p>3.2</p> <p>3.2.1</p> <p>3.2.2</p> <p>3.2.3</p> | <p>Die Tankfahrzeuge sind jeweils an einer Entladestelle zu entladen. Kann das Tankfahrzeug nicht restlos entleert werden, ist der Tank nach dem Entladen bis zur erneuten Beladung luftdicht zu verschließen.</p> <p>Die Tanks dürfen mit Druckluft entladen werden. Die Temperatur der zum Entladen verwendeten Druckluft darf +80 °C nicht überschreiten. Der Förderdruck der Druckluft darf höchstens 200 kPa (2,0 bar) (Überdruck) betragen.</p> <p>Vor dem Entladen mit Druckluft ist ein Schutzgas (Inertgas) – z. B. Stickstoff oder Kohlendioxid – bis zu einem der Förderluft entsprechenden Druck (vergleiche Nummer 3.1.8) in die Tanks einzuleiten. Hierauf kann verzichtet werden, wenn durch ein von der für Ausnahmezulassungen nach § 5 Abs. 1 oder einer anderen nach Landesrecht zuständigen Behörde anerkanntes Verfahren sichergestellt ist, daß keine Glimmnester in die Tanks gelangt sind und der Verloader dies im Beförderungspapier nach Anlage A Randnummer 2002 Abs. 3 und 4 bestätigt hat.</p> <p>Vor der Durchführung der Maßnahme nach Nummer 3.1.9 ist festzustellen, ob der in Nummer 3.1.6 geforderte Mindestüberdruck noch besteht. Ist der Überdruck nicht mehr vorhanden, darf nur ein Schutzgas (Inertgas) zur pneumatischen Förderung (Entladung) verwendet werden.</p> <p>Das Sicherheitsventil in der Druckluftzuleitung muß von Halter oder Fahrzeugführer regelmäßig auf Funktionsfähigkeit geprüft werden.</p> <p>Die allgemeinen Betriebsvorschriften (Abschnitt 3) und die besonderen Vorschriften für das Beladen, Entladen und für die Handhabung (Abschnitt 4) des I. Teils der Anlage B sind zu beachten.</p> <p>Betriebs- und Beförderungsvorschriften</p> <p>Es darf nur Personal eingesetzt werden, das mit der Handhabung der Tankfahrzeuge und ihrer Ausrüstung sowie mit den besonderen Gefahren, die vom Füllgut ausgehen können, vertraut ist (siehe Randnummer 10 315 Abs. 7 Satz 2).</p> <p>Der Beförderer darf nur Fahrzeugführer einsetzen, die zusätzlich zu dem nach Anlage B Randnummer 10 315 für die Klasse 4.1 geforderten Grund- bzw. Fortbildungskurs über die besonderen Gefahren des Füllgutes und die Vorschriften dieser Ausnahme unterrichtet worden sind.</p> <p>Die Bescheinigung nach Nummer 3.1.6 ist während der Fahrt mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.</p> |
|--|--|--|

3.2.4 Bei Beförderung von leeren ungereinigten Tanks ist die Schutzgasaufgabe gemäß Nummer 3.1.6 nicht erforderlich.

3.2.5 Die Beförderung der beladenen Tankfahrzeuge im kombinierten Ladungsverkehr (Huckepackverkehr) mit der Eisenbahn ist nur zugelassen, wenn die Überlagerung mit Inertgas nach Nummer 3.1.6 durch eine automatische Regelungseinrichtung sichergestellt ist.

4 Vermerke im Beförderungspapier

Im Beförderungspapier ist zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben zu vermerken:

„Ausnahme Nr. S 66“.

5 Übergangsvorschriften

5.1 Tankfahrzeuge,

- deren Baumuster auf Grund von Ausnahmen der zuständigen Landesbehörden nach § 11 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung Straße in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juni 1983 (BGBl. I. S. 905) zugelassen ist,
- die bis zum 30. September 1985 in den Verkehr gebracht wurden und
- deren Verwendung auf Grund von Ausnahmen der zuständigen Landesbehörden nach § 11 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung Straße in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juni 1983 bis zum 30. September 1985 zugelassen war,

dürfen unter Beachtung der Vorschriften der Abschnitte 2 bis 4 dieser Ausnahme weiterverwendet werden.

5.2 Tankfahrzeuge,

- für die keine Baumusterzulassung erteilt wurde,
- die vor dem 1. Oktober 1984 erstmals in den Verkehr gebracht wurden und
- deren Verwendung auf Grund von Ausnahmen der zuständigen Landesbehörden nach § 11 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung Straße in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juni 1983 bis zum 30. September 1985 zugelassen war,

dürfen unter nachfolgenden Bedingungen bis zum 30. April 1990 weiterverwendet werden:

5.2.1 Die Erfüllung der Anforderungen der Anlage B Randnummer 211 127 Abs. 1 braucht nicht nachgewiesen zu sein.

5.2.2 Soweit der Tankwerkstoff Baustahl (s. Anlage B Fußnote 3 zu Randnummer 211 127) oder eine Aluminiumknetlegierung der Güte AlMg3 oder AlMg4, 5M ist,

müssen die Wände und Böden der Tanks abweichend folgende Minstdicken haben:

Tanks aus Baustahl: 4 mm

Tanks aus

Aluminiumknetlegierungen: 5 mm

Die Tanks müssen mit einem Druck von 260 kPa (2,6 bar) (Überdruck) geprüft werden. Dieser Prüfdruck ist auch als Berechnungsdruck nach Anlage B Randnummer 211 123 anzuwenden. Der höchste Betriebsdruck darf 200 kPa (2,0 bar) (Überdruck) nicht übersteigen.

Die Prüfung nach Anlage B Randnummer 211 150 des nach § 9 Abs. 3 Nr. 2 zuständigen Sachverständigen muß anstelle der Übereinstimmung des Tanks (Tankfahrzeugs) mit dem zugelassenen Baumuster die Übereinstimmung des Tanks (Tankfahrzeugs) mit den Vorschriften des Anhangs B.1 a und den übrigen Vorschriften der Anlage B in Verbindung mit dieser Ausnahme umfassen. Die Prüfungen nach Anlage B Randnummern 211 151 und 211 152 sind auch vor erstmaliger Inbetriebnahme durchzuführen. Die Prüfbescheinigung nach § 6 Abs. 2 darf nur 1 Jahr gültig sein.

5.2.4

Der Sachverständige nach § 9 Abs. 3 Nr. 2 darf die Gültigkeitsdauer einer Prüfbescheinigung nach § 6 Abs. 2 nur für jeweils 1 Jahr verlängern, wenn vorher der Tank und seine Befestigung einer inneren und äußeren Prüfung gemäß Anlage B Randnummern 211 151 und 211 152 unterzogen worden ist. Die innere Prüfung muß Oberflächenrißprüfungen an besonders beanspruchten Stellen des Tanks einschließen. Wenn die Oberflächenrißprüfungen ergeben, daß unter Berücksichtigung der zu erwartenden Beanspruchungen die Dichtheit des Tanks nicht mehr gewährleistet ist, darf die Prüfbescheinigung nicht verlängert werden.

5.2.5

Die Vorschriften der Nummern 5.2.1 bis 5.2.4 sind auch für Tankfahrzeuge anzuwenden, die auf Grund von Ausnahmen der zuständigen Landesbehörde nach § 11 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung Straße in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juni 1983 in dem Zeitraum vom 1. Juli 1984 bis zum 30. September 1985 erstmals in den Verkehr gebracht wurden, obwohl keine Baumusterzulassung vorlag.

5.2.6

Die sonstigen Bestimmungen der Abschnitte 2 bis 4 dieser Ausnahme sind entsprechend anzuwenden.

Ausnahme Nr. S 67

(Verlängerte Gültigkeit von Schulungsbescheinigungen)

Abweichend von Anlage B Randnummer 10 315 gelten die von der Industrie- und

Handelskammer auf Grund des § 12 der Gefahrgutverordnung Straße vom 23. August 1979 (BGBl. I S. 1509), geändert durch die Verordnung vom 20. Juni 1983 (BGBl. I S. 853), ausgestellten Bescheinigungen über eine erfolgreiche Teilnahme an Schulungskursen für Führer von Tankfahrzeugen oder Beförderungseinheiten zur Beförderung von Tanks oder von Tankcontainern, die längstens bis zum 31. März 1986 gültig sind, ohne die Teilnahme der Fahrzeugführer an einem Fortbildungslehrgang bis zum 30. Juni 1986 unverändert weiter.

- 2 Diese Ausnahme gilt auch für Bescheinigungen nach Anlage B Randnummer 10 315 in der grenzüberschreitenden Fassung. In diesen Fällen hat der Bescheinigungsinhaber (Fahrzeugführer) die verlängerte Gültigkeit bei der Industrie- und Handelskammer in seine Bescheinigung eintragen zu lassen.

Ausnahme Nr. S 68

(Beförderung von Analysenstandards mit 2, 3, 7, 8-Tetrachlordibenzo-1,4-dioxin [2, 3, 7, 8-TCDD] in zusammengesetzten Verpackungen)

- 1 Abweichend von § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 3 in Verbindung mit Anlage A Randnummern 2002 Abs. 12 a und 2601 Bem. 2 zur Ziffer 17 dürfen Analysenstandards mit einem Gehalt an 2, 3, 7, 8-TCDD von höchstens 10 mg/kg (10 ppm = parts per million) unter nachfolgenden Bedingungen mit Straßenfahrzeugen befördert werden.

2 Verpackung

Die Analysenstandards sind in zusammengesetzte Verpackungen zu verpacken.

2.1 Innenverpackung

Das 2, 3, 7, 8-TCDD ist in Konzentrationen bis höchstens 10 mg/kg (10 ppm) mit geeigneten Lösemitteln (z. B. Toluol, Methanol) in Mengen bis 1 ml in Glasampullen zu füllen. Je eine Glasampulle ist zugeschmolzen in ein Röhrchen aus Kunststoff mit Eindrückstopfen einzusetzen, verbleibende Freiräume sind mit geeigneten Saug- und Polsterstoffen (z. B. Vermiculite) auszufüllen. Je ein Kunststoffröhrchen ist dann mittig in eine Dose aus Metall mit Eindrückdeckel einzusetzen, verbleibende Freiräume sind mit geeigneten Saug- und Polsterstoffen (z. B. Vermiculite) auszufüllen.

2.2 Außenverpackung

Je eine dicht verschlossene Dose aus Metall ist mittig in eine Kiste aus Pappe einzusetzen, verbleibende Freiräume sind mit Polsterstoffen (z. B. Styropor) auszufüllen.

2.3

Die Kisten aus Pappe müssen die Anforderungen der Anlage A Randnummer 3530 Buchstaben a bis c erfüllen.

Bauartprüfung

Die Eignung der zusammengesetzten Verpackung muß durch eine Bauartprüfung nach folgenden Vorschriften nachgewiesen sein:

- Fallprüfung gemäß Anlage A Randnummer 3552 entsprechend den Vorschriften für Kisten aus Pappe, jedoch mit einer Fallhöhe von 9 m,
- Stapeldruckprüfung gemäß Anlage A Randnummer 3555 mit einem Auflagegewicht von 100 kg,
- Durchstoßprüfung gemäß Anlage A Randnummer 3636 Abs. 3.

Die Prüfungen gelten als bestanden, wenn das Kunststoffröhrchen nicht beschädigt und die Dose aus Metall nicht durchstoßen ist.

2.4

Zulassung und Kennzeichnung

2.4.1

Die Bauart der zusammengesetzten Verpackung muß gemäß Anhang A.5 Randnummer 3500 Abs. 3 und 3550 zugelassen sein, die Verwendung anderer als der in Nummer 2.1 genannten Innenverpackungen bedarf der Zustimmung der Bauartzulassungsbehörde.

2.4.2

Jede auf Grund der zugelassenen Bauart hergestellte Außenverpackung muß wie folgt gekennzeichnet sein:

- mit dem Symbol „GGVS“,
- der Codenummer „4 G“,
- der Bezeichnung „TCDD“,
- dem Jahr der Herstellung (die letzten beiden Ziffern),
- dem Buchstaben „D“,
- entweder aus einer Registriernummer und dem Namen oder Kurzzeichen des Herstellers oder aus einer anderen Kennzeichnung der Verpackung, wie sie von der zuständigen Behörde festgesetzt wurde.

Die Kennzeichnung ist dann beispielsweise wie folgt zu fassen:

„GGVS/4 G/TCDD/S/85/D/BAM 999“

2.5

Wiederverwendung

Eine Verpackung darf nur wiederverwendet werden, wenn der Versender vor Befüllung alle Verpackungsbestandteile überprüft und keine sichtbaren Beschädigungen festgestellt hat.

3

Sonstige Vorschriften

3.1

Jedes Versandstück ist mit je einem Gefahrzettel nach Anlage A Anhang A.9 Muster Nr. 6.1 und Nr. 12 zu kennzeichnen:

haben die verwendeten Lösemittel einen Flammpunkt von unter + 21 °C, so sind die Versandstücke zusätzlich mit einem Gefahrzettel nach Anlage A Anhang A.9 Muster Nr. 3 zu kennzeichnen, verkleinerte Gefahrzettel mit einer Seitenlänge von mindestens 50 mm dürfen verwendet werden.

3.2 Eine Zusammenpackung mit anderen Gefahrgütern oder sonstigen Gütern ist nicht zugelassen, eine Zusammenladung ist nur mit ungefährlichen Gütern zugelassen.

3.3 Die Versandstücke sind in Dienstkraftfahrzeugen (Pkw oder kleine Lieferwagen) zu befördern. Das Fahrzeug ist von einem sachkundigen Fahrzeugführer zu führen oder von einem sachkundigen Begleiter zu begleiten.

3.4 Mit einem Fahrzeug dürfen höchstens 10 Versandstücke gleichzeitig befördert werden.

3.5 Die Versandstücke sind so zu sichern, daß sie nicht verkanten, umfallen, verrutschen oder durch andere Gegenstände beschädigt werden können.

3.6 Abweichend von Anlage B Randnummer 10 385 sind schriftliche Weisungen bei jeder Beförderung mitzuführen.

3.7 Die Fahrzeuge sind abweichend von Anlage B Randnummer 10 500 bei jeder Beförderung mit Warntafeln ohne Kennzeichnungsnummer zu kennzeichnen.

3.8 Die Fahrzeuge haben den Beförderungsweg ohne verkehrsunabhängige Aufenthalte zurückzulegen.

3.9 Die Erlaubnis nach § 7 darf nur für Einzeltransporte erteilt werden. § 7 Abs. 3 ist nicht anzuwenden.

4 Vermerke im Beförderungspapier

Im Beförderungspapier nach Anlage A Randnummer 2002 Abs. 3 ist zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben zu vermerken:

- Tag und Uhrzeit der Beförderung (Beginn und Ende),
- Name des Fahrzeugführers sowie des Begleiters,
- die Nummer dieser Ausnahme, die wie folgt anzugeben ist: „Ausnahme Nr. S 68“.

Das Beförderungspapier ist vom Empfänger 2 Jahre aufzubewahren.

5 Übergangsvorschriften

Nicht bauartgeprüfte Verpackungen dürfen bis zum 31. Dezember 1987 weiterverwendet werden, wenn sie die sonstigen Vorschriften dieser Ausnahme erfüllen, einer

nach Nummer 2.3 bauartgeprüften Verpackung gleichwertig sind und der Versender die Gleichwertigkeit im Beförderungspapier bescheinigt.

Ausnahme Nr. S 69

(Beförderung von säuregefüllten oder teilentleerten Altakkumulatoren)

Abweichend von § 4 Abs. 3 Nr. 1 in Verbindung mit Anlage A Randnummer 2806 und Anlage B Randnummer 81 111 dürfen schwefelsäuregefüllte oder teilentleerte Altakkumulatoren (gebrauchte Kraftfahrzeugbatterien) der Anlage A Randnummer 2801 Ziffer 1 Buchstabe b unter nachfolgenden Bedingungen in loser Schüttung in besonders ausgerüsteten Straßenfahrzeugen, Containern oder Transportbehältern befördert werden.

Bau und Ausrüstung

Der Laderaum der Straßenfahrzeuge, die Container und die Transportbehälter müssen aus säurebeständigem gegen die zu erwartenden mechanischen Belastungen beständigem Stahl oder gleichwertigem Material bestehen. Die Gleichwertigkeit muß durch ein Gutachten der Bundesanstalt für Materialprüfung nachgewiesen sein.

Der Laderaum der Straßenfahrzeuge, die Container und die Transportbehälter sind mit einer Haube aus säurebeständigem Stahl oder gleichwertigem Material (siehe Nummer 2.1) flüssigkeitsdicht abzudecken. Die Laderäume von Straßenfahrzeugen, die Container und die Transportbehälter mit im oberen Teil (mindestens $\frac{2}{3}$ der Bordwandhöhe) senkrechten Wänden dürfen auch mit einer säurebeständigen Plane abgedeckt werden, die mindestens 10 cm über die Oberkante der Bordwände überlappt und so befestigt ist, daß sie bei der Beförderung dicht an den Bordwänden anliegt.

Vorhandene Klappen und Verschlüsse müssen mit säurebeständigen Dichtungen flüssigkeitsdicht verschlossen sein. Die Laderäume der Straßenfahrzeuge, die Container und die Transportbehälter müssen gegen eventuelle Restströme gesichert sein.

Die Straßenfahrzeuge – auch diejenigen für die Beförderung der Container oder der Transportbehälter – sind mit Feuerlöschmitteln nach Anlage B Randnummer 10 240 und 81 240 und mit zwei Warnleuchten nach Anlage B Randnummer 10 260 auszurüsten. Die Befestigungseinrichtungen der Straßenfahrzeuge sowie der Container und der Transportbehälter müssen der Anlage B Randnummer 211 127 Abs. 1 Satz 1 entsprechen.

- 2.5 Die zur Entladung der Fahrzeuge, Container oder Transportbehälter erforderlichen Kippeinrichtungen sind in geeigneter Weise gegen unbefugtes oder unbeabsichtigtes Betätigen zu sichern.
- 2.6 Teile von Brems- oder Beleuchtungsanlagen oder sonstige sicherheitsrelevante Teile der Straßenfahrzeuge, auf die beim Entladen Schwefelsäure tropfen kann, müssen säurebeständig oder durch säurebeständige Schutzeinrichtungen (z. B. ableitende Tropfbleche) geschützt sein.
- 2.7 Die Säurebeständigkeit muß für Schwefelsäure in Konzentrationen bis zu 45% gewährleistet sein.
- 2.8 Die Straßenfahrzeuge mit den wie vor beschriebenen Laderäumen, die Container und die Transportbehälter sind erstmals vor Inbetriebnahme einer Bauprüfung und einer inneren und äußeren Untersuchung insbesondere hinsichtlich der Säurebeständigkeit sowie der mechanischen Beanspruchung und einer Dichtheitsprüfung mit Wasser zu unterziehen. Die Straßenfahrzeuge mit wie vor beschriebenen Laderäumen, die Container und die Transportbehälter aus Stahl sind wiederkehrend mindestens alle 3 Jahre, solche aus anderem Material (siehe Nummer 2.1) mindestens alle 2 Jahre erneut einer inneren und äußeren Untersuchung und einer Dichtheitsprüfung mit Wasser zu unterziehen. Die Prüfungen sind von Sachverständigen nach § 9 Abs. 3 Nr. 2 vorzunehmen. Diese haben über die Prüfungen eine Bescheinigung auszustellen. In der Bescheinigung ist die Nummer dieser Ausnahme wie folgt anzugeben: „Ausnahme Nr. S 69“.
- 3 Sonstige Vorschriften**
- 3.1 Die Laderäume der Straßenfahrzeuge, die Container und die Transportbehälter, ihre Hauben und Dichtungen sind vom Halter oder Fahrzeugführer vor jeder Bereitstellung zur Beladung auf Schäden, die ihre Flüssigkeitsdichtigkeit oder Säurebeständigkeit beeinträchtigen, zu untersuchen; Planen sind entsprechend auf Schäden, die ihre Säurebeständigkeit beeinträchtigen, zu untersuchen. Fahrzeuge mit schadhafte Laderäumen, schadhafte Container und Transportbehälter einschließlich Hauben oder Planen dürfen nicht bereitgestellt werden.
- 3.2 Die Laderäume der Straßenfahrzeuge, die Container und die Wechselbehälter dürfen nicht über die Höhe der niedrigsten Bordwand hinaus beladen sein.
- 3.3 Bei Umschlagvorgängen (z. B. Selbstaufladung von Containern und Transportbehältern) darf auch bei dadurch bedingten Schrägstellungen keine Flüssigkeit austreten.
- 3.4 Die Dichtungen der Laderäume der Straßenfahrzeuge, der Container und der Transportbehälter sind nach jeder Entladung vor Verschluß so zu reinigen, daß Flüssigkeitsdichtigkeit und Säurebeständigkeit gewährleistet sind.
- 3.5 Die Bescheinigungen nach Nummer 2.8 für Straßenfahrzeuge mit wie vor ausgerüsteten Laderäumen sind bei der Beförderung mitzuführen und befugten Personen auf Verlangen vorzuzeigen.
- 3.6 Die Bescheinigungen nach Nummer 2.8 für die Container und die Transportbehälter brauchen nicht mitgeführt zu werden, wenn an den Containern und den Transportbehältern auf einem Schild aus nicht korrodierendem Metall dauerhaft und an einer leicht zugänglichen Stelle folgende Angaben eingestanz oder in einem ähnlichen Verfahren angebracht sind:
- Hersteller oder Herstellerzeichen,
 - Herstellungsnummer,
 - Baujahr,
 - Datum (Monat/Jahr) der erstmaligen und der zuletzt durchgeführten wiederkehrenden Prüfung nach Nummer 2.8,
 - Stempel des Sachverständigen, der die Prüfung vorgenommen hat.
- Folgende Angaben müssen auf den Laderäumen der Straßenfahrzeuge, den Containern und den Transportbehältern oder auf einer Tafel angegeben sein:
- Name des Eigentümers und des Betreibers (Benutzers),
 - Rauminhalt der Laderäume der Straßenfahrzeuge, der Container und der Transportbehälter in l gemessen bis zur Höhe der niedrigsten Bordwand,
 - Eigenmasse des Straßenfahrzeugs, des Containers und des Transportbehälters,
 - höchstzulässige Gesamtmasse.
- 3.7 Die Fahrzeuge sind mit Warntafeln ohne Kennzeichnungsnummer nach Anlage B Randnummer 10 500 zu kennzeichnen.
- 3.8 Abweichend von Anlage B Randnummer 10 835 sind schriftliche Weisungen bei jeder Beförderung mitzuführen.
- 3.9 Ab dem 1. Januar 1987 dürfen für Beförderungen im Rahmen dieser Ausnahme nur Fahrzeugführer eingesetzt werden, die im Besitz einer gültigen Bescheinigung nach Anlage B Randnummer 10 315 sind, wenn die Masse der mit einer Beförderungseinheit beförderten Alttakkumulatoren 3 000 kg oder mehr beträgt.

- 4 Vermerke im Beförderungspapier** 2.2.3 Für als Tankcontainer zu behandelnde Baumaschinen sind Bescheinigungen nach Anlage B Randnummer 212 154 Satz 2 bei jeder Beförderung mitzuführen. In der Bescheinigung ist die Nummer dieser Ausnahme wie folgt zu vermerken:
„Ausnahme Nr. S 69“.
- 5 Übergangsvorschriften**
- 5.1 Straßenfahrzeuge mit nach Nummer 2 ausgerüsteten Laderäumen sowie nach Nummer 2 ausgerüstete Container und Transportbehälter, welche noch nicht nach Nummer 2.8 geprüft sind, dürfen bis zur Prüfung – längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1986 – unter Beachtung der übrigen Vorschriften dieser Ausnahme weiterverwendet werden. 2.3 Fahrzeuge 2.3.1 Die Vorschriften der Anlage B mit Ausnahme der Randnummer 10 220 Abs. 1 sind anzuwenden.
- 5.2 Transportbehälter bis zu 1 000 l Rauminhalt, gemessen bis zur Höhe der niedrigsten Bordwand, die noch nicht nach Nummer 2.8 geprüft sind, dürfen bis zur Prüfung, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1987, weiterverwendet werden. **3 Sonstige Vorschriften** 3.1 Werden Baumaschinen mit Tankcontainern (siehe Nummer 2.2) mit anderen Straßenfahrzeugen befördert, so
– sind sie so zu sichern, daß die Vorschriften der Anlage B Randnummer 212 127 Abs. 1 erfüllt sind,
– ist die elektrische Ausrüstung der Baumaschinen auszuschalten,
– müssen die Gefäße oder festverbundenen Tanks mindestens 5 m entfernt von heißen Teilen (z. B. Motor, Auspuff) und von Fahrerhäusern ohne Schutzwand entfernt sein.
3.2 Die sonstigen für den jeweils beförderten Stoff geltenden Vorschriften sind entsprechend anzuwenden.
- Ausnahme Nr. S 70**
(Überführungsfahrten von Baumaschinen mit Gefäßen oder Tanks für brennbare Gase)
- 1 Abweichend von § 4 Abs. 3 und § 6 Abs. 1 bis 3 in Verbindung mit Anlage A Randnummer 2200 und Anlage B dürfen brennbare Gase der Anlage A Randnummer 2201 Ziffer 2 Buchstabe b, Ziffer 3 Buchstabe b und Ziffer 4 Buchstabe b in Gefäßen, festverbundenen Tanks oder Tankcontainern, von Baumaschinen (z. B. Straßenfräsen, Vorheizmaschinen, Remixer) bei Überführungsfahrten zu und von Einsatzstellen unter nachfolgenden Bedingungen befördert werden. **4 Übergangsvorschriften** 4.1 Baumaschinen mit festverbundenen Tanks oder Tankcontainern, welche bis zum 31. März 1986 erstmals in Verkehr gebracht werden und die Vorschriften der Nummer 2 nicht erfüllen, dürfen weiterhin befördert werden, wenn die Vorschriften der Druckbehälterverordnung in der jeweils gültigen Fassung erfüllt sind. 4.2 Ist die Fahrerhausrückwand selbstfahrender Baumaschinen nicht als Schutzwand ausgerüstet, so muß eine Wassersprühvorrichtung zur Kühlung der Gefäße oder der festverbundenen Tanks vorhanden sein.
- 2 Bau, Ausrüstung und Prüfung**
- 2.1 Gefäße Die Gefäße bis zu einem höchstzulässigen Fassungsraum von 1 000 l müssen den besonderen Vorschriften der Klasse 2 entsprechen.
- 2.2 Festverbundene Tanks und Tankcontainer **1** Abweichend von § 4 Abs. 3 und § 6 Abs. 1 bis 3 in Verbindung mit Anlage A Randnummern 2300 bis 2322 und Anlage B dürfen festverbundene ungereinigte leere Eichnormale für Benzin der Anlage A Randnummer 2301 Ziffer 3 Buchstabe b sowie Kerosin der Anlage A Randnummer 2301 Ziffer 31 Buchstabe c unter nachfolgenden Bedingungen mit Straßenfahrzeugen befördert werden. Bei Fassungsräumen bis 1 000 l sind die Beförderungsvorschriften für leere Gefäße der Anlage A Randnummer 2301 Ziffer 41, bei Fassungsräumen über 1 000 l
- 2.2.1 Selbstfahrende Baumaschinen sind wie Tankfahrzeuge, nicht selbstfahrende wie Tankcontainer zu behandeln.
Die festverbundenen Tanks oder Tankcontainer müssen den Vorschriften der Anhänge B.1 a oder B.1 b entsprechen.
- 2.2.2 Der Öffnungsdurchmesser von Peilrohren und Manometerstutzen darf 1,5 mm nicht überschreiten.

Ausnahme Nr. S 71

(Beförderung von Eichnormalen für Benzin und Kerosin)

die Beförderungsvorschriften für leere ungereinigte Tanks anzuwenden.

2 Ausrüstung und Prüfung der Eichnormale mit Fassungsräumen über 1000 l

2.1 Die Eichnormale müssen entleert und drucklos sein. Ihre Befüll- und Entleerungsöffnungen müssen dicht verschlossen sein.

2.2 Die Be- und Entlüftungsöffnungen müssen mit einer flammendurchschlagsicheren Armatur ausgerüstet sein.

2.3 Die Eichnormale sind erstmalig vor Inbetriebnahme sowie wiederkehrend mindestens alle 3 Jahre von einem Sachverständigen nach § 9 Abs. 3 Nr. 2 einer äußeren und ggf. inneren Besichtigung und einer Dichtheitsprüfung mit Wasser ohne Überdruck zu unterziehen. Über die Prüfung hat der Sachverständige eine Bescheinigung auszustellen, die bei jeder Beförderung mitzuführen ist.

3 Sonstige Vorschriften

3.1 Bei Beförderung von Eichnormalen mit Fassungsräumen über 1000 l dürfen abweichend von Anlage B Randnummer 10 315 nur Fahrzeugführer eingesetzt werden, die im Besitz einer gültigen Bescheinigung nach dieser Randnummer sind.

3.2 Schriftliche Weisungen nach Anlage B Randnummer 10 385 sind bei jeder Beförderung von Eichnormalen mit Fassungsräumen über 1000 l mitzuführen.

3.3 Die Eichnormale mit Fassungsräumen über 1000 l sind an beiden Seiten mit einem Gefahrzettel nach Anlage A Anhang A.9 Muster Nr. 3 zu kennzeichnen.

3.4 Die Fahrzeuge mit Eichnormalen mit Fassungsräumen über 1000 l sind mit Warn tafeln nach Anlage B Randnummer 10 500 zu kennzeichnen. Die Nummer der Kennzeichnung muß diejenige des Stoffes sein,

3.5

sich zuletzt im Eichnormal befunden hat (Prüfmedium).

Die übrigen Vorschriften der Anlagen A und B – mit Ausnahme der Randnummern 10 204, 10 417 und 211 126 – sind nicht anzuwenden.

Ausnahme Nr. S 72

(Beförderung von Eichnormalen für Heizöl und Dieselöl)

Abweichend von § 3 Abs. 1 in Verbindung mit Anlage A Randnummern 2300 und 2301 Ziffer 41 unterliegen ungereinigte leere Eichnormale für Heizöle und Dieselöle der Anlage A Randnummer 2301 Ziffer 32 Buchstabe c nicht den Vorschriften der Gefahrgutverordnung Straße, wenn sie entleert und drucklos sind.

Ausnahme Nr. S 73

(Anwendung der Vorschriften der Anlagen A und B auf Stoffe der Klasse 4.1 Ziffer 1)

Abweichend von § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 3 sind die Vorschriften der Anlagen A und B auf Stoffe der Anlage A Randnummer 2401 Ziffer 1 nicht anzuwenden.

Ausnahme Nr. S 74

(Erlaubnispflicht für die Beförderung von Schwefelsäure)

1

Abweichend von § 7 Abs. 1 in Verbindung mit Anlage B Anhang B.8 ist die Beförderung von Schwefelsäure der Anlage A Randnummer 2801 Ziffer 1 Buchstabe b nur in Konzentrationen über 85 % erlaubnispflichtig. Schwefelsäure der Anlage A Randnummer 2801 Ziffer 1 Buchstabe b in Konzentrationen bis zu 85 % gilt nicht als Gut der Liste II der Anlage B Anhang B.8.

2

Im Beförderungspapier ist die Nummer dieser Ausnahme wie folgt zu vermerken:

„Ausnahme Nr. S 74“.

Anlage 2
(zu § 3 Abs. 1)

**Geltung von Ausnahmen der Eisenbahn-Gefahrgutausnahmereverordnung
und von Ausnahmegenehmigungen gemäß der Gefahrgutverordnung Eisenbahn
für die Beförderung gefährlicher Güter mit Straßenfahrzeugen**

Teil 1

Die nachfolgend aufgeführten Ausnahmen der Eisenbahn-Gefahrgutausnahmereverordnung vom 16. August 1985 (BGBl. I S. 1651) gelten im Rahmen der in Spalte 4 aufgeführten Sondervorschriften sowie der in Spalte 6 jeweils angegebenen Geltungsdauer auch für Beförderungen gefährlicher Güter mit Straßenfahrzeugen.

Aus- nahme Nr.	Klasse	Stoffe oder Ziffern	Inhalt der Ausnahme und ggf. für den Straßenverkehr zu beachtende Einschrän- kungen und zusätzliche Bedingungen	Fundstelle	Geltungsdauer längstens bis
1	2	3	4	5	6
E 3	5.2	–	Zulassung der Beförderung bestimmter Peroxid-Lösungen in zusammengesetzten Verpackungen	BGBl. 1985 I S. 1651	unbefristet
E 6	1 2 4.1 4.2 4.3 5.1 5.2 6.2 7	alle	Zulassung von verkleinerten Gefahrgzetteln	BGBl. 1985 I S. 1651	31. 12. 1987
E 7	2	Stickstoff Kohlendioxid	Bedingte Freistellung von Feuerlöschern mit Stickstoff oder Kohlendioxid als Treibmittel von den Beförderungsvorschriften	BGBl. 1985 I S. 1651	unbefristet
E 10	3 6.1 8	bestimmte Stoffe	Übergangsweise Zulassung der Weiterverwendung nach den „Richtlinien für die Baumusterprüfung und Zulassung von freitragenden Kunststoffgefäßen zur Beförderung gefährlicher Stoffe (RfK)“ vom 8. März 1976 (Verkehrsblatt 1976 S. 258) baumustergeprüfter, zugelassener und gekennzeichneten Verpackungen. Die Bauart darf auch vom Bundesbahn-Zentralamt Minden zugelassen sein.	BGBl. 1985 I S. 1651	30. 4. 1990
E 11	2	Stickstoff	Zulassung der Beförderung von Hydrospeichern mit Stickstoff	BGBl. 1985 I S. 1651	unbefristet
E 13	3 4.1 4.2 4.3 5.1 6.1 6.2 8	bestimmte Stoffe	Zulassung der Beförderung bestimmter Stoffe in kubischen Tankcontainern (KTC) Zusätzliche Bedingungen: 1. Hinsichtlich der Übergangsvorschriften (Nummer 5.4 der Ausnahme) ist die Gefahrgutverordnung Straße in der Fassung vom 29. Juni 1983 (BGBl. I S. 905) heranzuziehen. 2. KTC mit Fassungsräumen von mehr als 1 000 l brauchen übergangsweise bis zum 31. Dezember 1985 nicht mit Warntafeln nach Anlage B Randnummer 10 500 Abs. 2 und 3 gekennzeichnet sein.	BGBl. 1985 I S. 1651	unbefristet

Aus- nahme Nr.	Klasse	Stoffe oder Ziffern	Inhalt der Ausnahme und ggf. für den Straßenverkehr zu beachtende Einschrän- kungen und zusätzliche Bedingungen	Fundstelle	Geltungsdauer längstens bis
1	2	3	4	5	6
E 14	4.1 5.1 6.1 6.2 8	bestimmte Stoffe	Zulassung der Beförderung bestimmter Stoffe in flexiblen Großpackmitteln (fle- xible IBC) Zusätzliche Bedingungen: 1. Die Beförderung ist nur als geschlos- sene Ladung in gedeckten oder bedeckten Straßenfahrzeugen oder als Containerladung zugelassen. 2. Hinsichtlich der Übergangsvorschrif- ten (Nummer 5.3 der Ausnahme) ist die Gefahrgutverordnung Straße in der Fassung vom 29. Juni 1983 (BGBl. I S. 905) heranzuziehen.	BGBl. 1985 I S. 1651	unbefristet
E 15	3 4.1 4.2 4.3 5.1 6.1 6.2 8	bestimmte Stoffe	Zulassung der Beförderung bestimmter Stoffe in Transportgefäßen aus Kunst- stoffen (TK) Zusätzliche Bedingungen: 1. Hinsichtlich der Übergangsvorschrif- ten (Nummer 5.3 der Ausnahme) ist die Gefahrgutverordnung Straße in der Fassung vom 29. Juni 1983 (BGBl. I S. 905) heranzuziehen. 2. TK mit Fassungsräumen von mehr als 1 000 l brauchen übergangsweise bis zum 31. Dezember 1985 nicht mit Warntafeln nach Anlage B Randnum- mer 10 500 Abs. 2 und 3 gekennzeich- net sein.	BGBl. 1985 I S. 1651	unbefristet

Teil 2

Die nachfolgend aufgeführten, auf Grund des § 5 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung Eisenbahn vom 22. Juli 1985 (BGBl. I S. 1560) sowie des § 4 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung Eisenbahn vom 23. August 1979 (BGBl. I S. 1502), geändert durch die Verordnung vom 22. Juni 1983 (BGBl. I S. 789), erteilten, Ausnahmegenehmigungen gelten im Rahmen der in Spalte 4 aufgeführten Sondervorschriften sowie der in Spalte 6 jeweils angegebenen Geltungsdauer auch für Beförderungen gefährlicher Güter mit Straßenfahrzeugen.

Aus- nahme- geneh- migung Nr. E	Klasse	Stoffe oder Ziffern	Inhalt der Ausnahmegenehmigung und ggf. für den Straßenverkehr zu beachtende Ein- schränkungen und zusätzliche Bedingungen	Fundstelle	Geltungsdauer längstens bis
1	2	3	4	5	6
1	3	bestimmte Stoffe	Übergangsweise Zulassung von bauart- geprüften Weißblechgefäßen	Verkehrsblatt 1984 S. 178	31. 12. 1986
254	4.3	2 b)	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1984 S. 534	31. 12. 1986
258	1 a	12 a)	Verpackungszulassung bei Beförderung in geschlossener Ladung	Verkehrsblatt 1983 S. 368	31. 12. 1985
281	4.3	–	Zulassung der Beförderung eines Gemi- sches aus 83 % Siliziumtetrachlorid und 17 % Siliziumchloroform (Trichlorsilan)	Verkehrsblatt 1984 S. 107	31. 12. 1986
304	1 a	12 a) 12 c)	Zulassung der Beförderung in Transport- gefäßen aus Kunststoffen	Verkehrsblatt 1985 S. 462	31. 1. 1988

Aus- nahme- geneh- migung Nr. E	Klasse	Stoffe oder Ziffern	Inhalt der Ausnahmegenehmigung und ggf. für den Straßenverkehr zu beachtende Ein- schränkungen und zusätzliche Bedingungen	Fundstelle	Geltungsdauer längstens bis
1	2	3	4	5	6
305	5.1	8	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1984 S. 174	31. 12. 1986
322	5.1	4 c)	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1984 S. 109	31. 12. 1986
324	1 a	–	Zulassung folgender Gemische aus a) 90 % Dinitrosopentamethylen-tetra- min mit mindestens 10 % Magnesiumoxid oder b) 75 % Dinitrosopentamethylen-tetra- min, 15 % Calciumcarbonat und 10 % verzweigtem, gesättigtem, alipathi- schem Kohlenwasserstoff von durch- schnittlichem Molgewicht 480 oder c) 75 bis 80 % Dinitrosopentamethylen- tetramin, 17 bis 20 % anorganischer inert Füllstoff und 3 bis 5 % Paraf- finöl	Verkehrsblatt 1981 S. 142	31. 12. 1985
343	1 c	–	Zulassung der Beförderung von Thermit- zündern in bestimmter Zusammenset- zung	Verkehrsblatt 1983 S. 368	31. 12. 1985
360	4.1 4.2 4.3 5.1 5.2	bestimmte Stoffe	Zulassung von Erleichterungen für die Zusammenpackung	Verkehrsblatt 1985 S. 462	31. 7. 1988
361	1 a 4.1	2 7 a)	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1981 S. 142	31. 12. 1985
374	1 b	5 a)	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1983 S. 368	31. 12. 1985
375	5.1	bestimmte Stoffe	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1984 S. 111	31. 12. 1986
392	2	bestimmte Gasgemische	Stoff- und Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1985 S. 462	31. 12. 1987
396	2	11	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1981 S. 190	31. 12. 1985
404	1 b	–	Zulassung der Beförderung von Druck- gasgeneratoren für Feuerlöscher mit Explosivstoffsatz in bestimmter Zusam- mensetzung	Verkehrsblatt 1981 S. 142	31. 12. 1985
409	1 c	–	Zulassung der Beförderung von Rauch- pulver in bestimmter Zusammensetzung zu Übungszwecken	Verkehrsblatt 1981 S. 142	31. 12. 1985
413	1 b	1 c)	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1983 S. 368	31. 12. 1985
417	1 b	5 a)	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1981 S. 142	31. 12. 1985
419	1 b	–	Zulassung der Beförderung von Zündver- zögerern für elektrische Sprengzeitzü- nder	Verkehrsblatt 1983 S. 368	31. 12. 1985
421	1 c	–	Zulassung der Beförderung eines Heiz- satzes für Gasgeneratoren in bestimmter Zusammensetzung	Verkehrsblatt 1983 S. 368	31. 12. 1985

Ausnahme-genehmigung Nr. E	Klasse	Stoffe oder Ziffern	Inhalt der Ausnahmegenehmigung und ggf. für den Straßenverkehr zu beachtende Einschränkungen und zusätzliche Bedingungen	Fundstelle	Geltungsdauer längstens bis
1	2	3	4	5	6
428	1 b	–	Zulassung der Beförderung von Sprengschnüren in einer bestimmten Verpackung Zusätzliche Bedingungen: Die für Gegenstände der Randnummer 2131 Ziffer 1 Buchstabe c zu beachtenden Vorschriften der Anlagen A und B sind entsprechend anzuwenden. Bei Mengen über 500 kg (Faktor 20) ist die Beförderung erlaubnispflichtig nach § 7.	Verkehrsblatt 1983 S. 368	31. 12. 1985
435	4.3	–	Zulassung der Beförderung von – Dimethylaminotrimethylstannan – Tris(dimethylamino)boran – Tetrakis(dimethylamino)titan in einer bestimmten Verpackung Zusätzliche Bedingungen: Die für Stoffe der Randnummer 2471 Ziffer 2 Buchstabe b zu beachtenden Vorschriften der Anlagen A und B sind entsprechend anzuwenden.	Verkehrsblatt 1984 S. 113	31. 12. 1986
462	2	4 bt)	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1985 S. 462	30. 6. 1987
464	1 b	–	Zulassung der Beförderung von Detonatoren für Munition	Verkehrsblatt 1983 S. 424	31. 12. 1985
471	4.2	–	Zulassung der Beförderung von Nickelkatalysatoren	Verkehrsblatt 1985 S.	31. 12. 1986
490	5.2	10 14 18	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1984 S. 177	31. 12. 1986
498	1 b	–	Zulassung der Beförderung von – Trennschrauben M 10 Zulassungszeichen BAM PT ₂ – 0013 – Trennschrauben M 12 Zulassungszeichen BAM PT ₂ – 0014	Verkehrsblatt 1983 S. 424	31. 12. 1985
512	1 a	11 c)	Verpackungszulassung für Preßkörper aus Schwarzpulver als Treibladungen für Vorderladerwaffen	Verkehrsblatt 1985 S. 462	31. 7. 1988
22/77	4.3	3	Verpackungszulassung Zusätzliche Bedingung: Die auf Grund der Ausnahme Nr. S 45 in der bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung gültigen Fassung geprüften, zugelassenen und gekennzeichneten Verpackungen dürfen bis zum 31. Dezember 1986 weiter verwendet werden.	Verkehrsblatt 1985 S. 462	31. 12. 1986
1/78	4.2	–	Zulassung der Beförderung von Raney-Nickel-Katalysatoren – in Wasser aufgeschlämmt – (Metalle in pyrophorer Form)	Verkehrsblatt 1985 S. 462	31. 12. 1986

Aus- nahme- geneh- migung Nr. E	Klasse	Stoffe oder Ziffern	Inhalt der Ausnahmegenehmigung und ggf. für den Straßenverkehr zu beachtende Ein- schränkungen und zusätzliche Bedingungen	Fundstelle	Geltungsdauer längstens bis
1	2	3	4	5	6
7/78	5.2	–	Zulassung der Beförderung einer Peres- sigsäure in bestimmter Zusammenset- zung	Verkehrsblatt 1985 S. 462	31. 5. 1988
11/78	1 b	5 a) 5 b)	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1983 S. 424	31. 12. 1985
28/78	4.2	–	Zulassung der Beförderung von Tributyl- phosphin	Verkehrsblatt 1985 S. 462	31. 12. 1986
34/78	1 a	–	Zulassung der Beförderung von 1,4-Di- nitrosobenzol	Verkehrsblatt 1983 S. 424	31. 12. 1985
36/78	1 a	–	Zulassung der Beförderung von Tetrazol- 1-Essigsäure	Verkehrsblatt 1983 S. 424	31. 12. 1985
5/80	1 c	–	Zulassung der Beförderung von Kraft- elementen (Auslöser, elektrisch)	Verkehrsblatt 1983 S. 424	31. 12. 1985
11/80	4.1	8	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1985 S. 462	31. 12. 1986
10/85	4.1 4.2 5.1	bestimmte Stoffe	Verpackungszulassung	Verkehrsblatt 1985 S. 462	31. 7. 1988

Begründung für das Erfordernis von Ausnahmen

Die neuen Gefahrgutverordnungen Straße und Eisenbahn (GGVS und GGVE) vom 22. 7. 1985 (BGBl. I S. 1550 bzw. S. 1560) bringen eine international abgestimmte Überarbeitung der Klassen

- 3 (entzündbare flüssige Stoffe),
- 6.1 (giftige Stoffe),
- 8 (ätzende Stoffe)

sowie der Anhänge

- A.5/V (Verpackungsvorschriften),
- B.5/VIII (Kennzeichnungsnummern),
- B.1 a/XI (Vorschriften für Tankfahrzeuge/Kesselwagen),
- B.1 b/X (Vorschriften für Tankcontainer).

Auf Grund dieser neuen Vorschriften können 128 bisher geltende Ausnahmen aufgehoben werden. Einige bisher bereits zugelassene Ausnahmen müssen auch weiterhin bestehen bleiben, da es sich um Regelungen von ausschließlich nationaler Bedeutung handelt, die aus Gründen der Harmonisierung des nationalen mit dem internationalen Recht (ADR/RID) und aus Gründen der Übersichtlichkeit und der Verwaltungsvereinfachung nicht in die GGVS/GGVE übernommen werden können.

In den nicht überarbeiteten Klassen

- 1 a (explosive Stoffe und Gegenstände),
- 1 b (mit explosiven Stoffen geladene Gegenstände),
- 1 c (Zündwaren, Feuerwerkskörper und ähnliche Güter),
- 2 (verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase),
- 4.1 (entzündbare feste Stoffe),
- 4.2 (selbstentzündliche Stoffe),
- 4.3 (Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln),
- 5.1 (entzündend [oxydierend] wirkende Stoffe),
- 5.2 (organische Peroxide),
- 7 (radioaktive Stoffe)

haben sich aber nur einige geringfügige Änderungen ergeben. Mit Ausnahme der Klassen 4.1 und 5.1 sind in diesen Klassen alle gefährlichen Stoffe und Gegenstände, die nicht namentlich aufgeführt und zur Beförderung zugelassen sind, automatisch von der Beförderung ausgeschlossen (Nur-Klassen-Prinzip) und können nur durch Ausnahmen zur Beförderung zugelassen werden; Aus-

nahmen werden daher bis zur Überarbeitung auch dieser Klassen unumgänglich bleiben, § 5 GGVS/GGVE und § 6 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter sehen die Möglichkeit der Ausnahme ausdrücklich vor.

Für einzelne zusätzliche Ausnahmeregelungen hat sich außerdem gestiegenes Verkehrsbedürfnis gezeigt oder es hat sich Bedürfnis für Ausnahmen in bisher nicht bundesweit oder noch nicht geregelten Bereichen gezeigt, so daß eine allgemeingültige Regelung im Wege der Ausnahmeregelung angebracht ist. Diese neu aufgenommenen Ausnahmen ersetzen eine Vielzahl für bestimmte Antragsteller erteilten Ausnahmegenehmigungen (Verwaltungsakte des BMV oder der nach Landesrecht zuständigen Behörden), die häufig auf neue Antragsteller erweitert werden mußten oder Parallelgenehmigungen erforderten.

Es handelt sich mithin in den neuen Ausnahmeregelungen um Ausnahmen,

- für die ausschließlich für innerstaatliche Beförderungen Verkehrsbedürfnis besteht,
- die neue Stoffe zur Beförderung zulassen, die im Rahmen der Regelverordnungen noch nicht zugelassen sind,
- die Regelungen enthalten, die in den internationalen Organisationen noch nicht beschlossen werden konnten.

Trotz der erstmaligen Zulassung einer begrenzten Anzahl von neuen Ausnahmen hat sich der Bestand an Ausnahmen nach Inkrafttreten der überarbeiteten GGVS/GGVE sowie nach Überarbeitung der zugehörigen Ausnahmeregelungen in etwa halbiert. Ausnahmeregelungen werden regelmäßig auf ihre Notwendigkeit und ihre sicherheitstechnische Vertretbarkeit überprüft. Stellt sich heraus, daß sich für nationale Abweichungen auch internationales Verkehrsbedürfnis ergeben hat und entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen wurden, so wurden und werden Anträge an die Gemeinsame Tagung RID/ADR zur Fortentwicklung des internationalen Rechts gestellt. Wird das Recht dann entsprechend fortentwickelt, so fließen die neuen Regelungen anschließend harmonisiert in die GGVE/GGVS ein und die Ausnahmen können entfallen.

(VkBl 1985 S. 662)

Straßenverkehr**Nr. 214 Erste Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)**

Bonn, den 17. Oktober 1985
StV 15/23.03.33-02-02

Nachstehend gebe ich bekannt:

1. Die Erste Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 11. Juli 1985 (BGBl II S. 862).
2. Die Bekanntmachung der Neufassung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 31. Juli 1985 (BGBl II S. 889).

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Keller

**Erste Verordnung
über die Inkraftsetzung von Änderungen
des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970
über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr
beschäftigten Fahrpersonals (AETR)**

Vom 11. Juli 1985

Auf Grund des Artikels 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 16. Dezember 1974 zum Europäischen Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (BGBl. 1974 II S. 1473) wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

§ 1

Die von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) in Genf in Übereinstimmung mit Artikel 23 des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (BGBl. 1974 II S. 1473) am 7. Juli 1980 angenommenen Änderungen des Übereinkommens werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Änderungen werden nachstehend veröffentlicht.

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 16. Dezember 1974 zu dem Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals auch im Land Berlin.

§ 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft; die in § 1 genannten Änderungen des Übereinkommens sind völkerrechtlich am 3. August 1983 wirksam geworden.

Bonn, den 11. Juli 1985

Der Bundesminister für Verkehr
Dr. W. Dollinger

Der Bundesminister
für Arbeit und Sozialordnung
Norbert Blüm

(Übersetzung)

1. Article 3 – Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-contracting States

Amend paragraph 1 to read:

"... provisions not less strict than those laid down in articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, in article 12 paragraphs 1, 2, 6 and 7 and in article 12^{bis} of this Agreement."

2. Insert new article as follows:

"Article 6^{bis} – Interruption of the daily rest period in the course of combined transport operations

Where a crew member engaged in the carriage of goods or passengers accompanies a vehicle which is transported by ferryboat or train, the daily rest period may be interrupted not more than once, provided the following conditions are fulfilled:

1. Article 3 – Application de certaines dispositions de l'Accord aux transports par route effectués par des véhicules en provenance d'Etats non Parties contractantes

Paragraph 1, lire:

"... des dispositions qui ne soient pas moins rigoureuses que celles formulées dans les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11, les paragraphes 1, 2, 6 et 7 de l'article 12, et l'article 12^{bis} du présent Accord."

2. Insérer un nouvel article comme suit:

"Article 6^{bis} – Interruption du repos journalier lors de transports combinés

Au cas où un membre d'équipage effectuant un transport de marchandises ou de voyageurs accompagne un véhicule transporté par ferryboat ou en train, le repos journalier peut être interrompu une seule fois, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

1. Artikel 3 – Anwendung von Bestimmungen des Übereinkommens auf den Straßenverkehr mit Fahrzeugen aus Nichtvertragsstaaten

Absatz 1 lautet:

"... mindestens ebenso strenge Bestimmungen an, wie in den Artikeln 5, 6, 7, 8, 9, 10 und 11, in Artikel 12 Absätze 1, 2, 6 und 7 sowie in Artikel 12 a vorgesehen sind."

2. Folgender neuer Artikel wird eingefügt:

„Artikel 6 a – Unterbrechung der Tagesruhezeit bei kombinierten Beförderungen

Begleitet ein Mitglied des Fahrpersonals im Güter- oder Personenverkehr ein Fahrzeug, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, so darf die Tagesruhezeit nur einmal unterbrochen werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

(a) That part of the daily rest period spent on land may be taken before or after the portion of the daily rest period taken on board the ferry-boat or the train;

(b) The period between the two portions of the daily rest period must be as short as possible and may on no account exceed one hour before embarkation or after disembarkation, customs formalities being included in the embarkation or disembarkation operation;

(c) During both portions of the rest period the crew member must have access to a bunk or couchette;

(d) Where a daily rest period is interrupted in this way, it shall be increased by two hours;

(e) Any time spent on board a ferry-boat or a train and not counted as part of the daily rest period shall be regarded as a break as defined in article 8."

a) la partie du repos journalier prise à terre peut se situer avant ou après la partie de repos journalier prise à bord du ferryboat ou du train,

b) la période entre les deux parties de repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser une heure avant l'embarquement ou après le débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement,

c) pendant les deux parties de repos journalier, le membre de l'équipage doit pouvoir disposer d'un lit ou d'une couchette,

d) au cas où un repos journalier est ainsi interrompu, celui-ci est augmenté de deux heures,

e) toute période passée à bord d'un ferryboat ou d'un train qui n'est pas prise en compte comme partie du repos journalier, est considérée comme une interruption au sens de l'article 8."

a) Der an Land verbrachte Teil der Tagesruhezeit kann vor oder nach dem auf dem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbrachten Teil der Tagesruhezeit liegen;

b) der Zeitraum zwischen den beiden Teilen der Tagesruhezeit muß so kurz wie möglich sein und darf auf keinen Fall vor der Verladung (Einschiffung) oder nach der Entladung (Ausschiffung) eine Stunde übersteigen, wobei der Vorgang der Verladung (Einschiffung) bzw. der Entladung (Ausschiffung) auch die Zollformalitäten umfaßt;

c) während der beiden Teile der Ruhezeit muß dem Mitglied des Fahrpersonals ein Bett oder eine besondere Schlafkabine zur Verfügung stehen;

d) wird die tägliche Ruhezeit auf diese Art unterbrochen, ist sie um zwei Stunden zu verlängern;

e) die gesamte auf einem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbrachte Zeit, die nicht als Teil der täglichen Ruhezeit angerechnet wird, gilt als Unterbrechung im Sinne des Artikels 8."

3. Article 10 – Manning

Beginning of article should read:

"Subject to the provisions of article 12^{bis} paragraph 2 of this Agreement, in the case of ..."

3. Article 10 – Composition de l'équipage

Début de l'article, lire:

"Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 12^{bis} du présent Accord, dans le cas ..."

3. Artikel 10 – Zusammensetzung des Fahrpersonals

Der Anfang dieses Artikels sollte lauten:

"Handelt es sich – vorbehaltlich der Bestimmung in Artikel 12 a Absatz 2 dieses Übereinkommens – für den Fall ..."

4. Article 11 – Exceptional cases

Amend the last sentence to read:

"... shall record in the individual control book or in the case mentioned in article 12^{bis}, as appropriate, in the record sheet and/or in the other control documents envisaged under paragraph 1 of the article, the nature of and ..."

4. Article 11 – Cas exceptionnels

Dernière phrase, lire:

"... dans le livret individuel de contrôle ou, pour le cas visé à l'article 12^{bis}, comme il convient, sur la feuille d'enregistrement et/ou dans les autres documents de contrôle prévus au paragraphe 1 dudit article."

4. Artikel 11 – Ausnahmefälle

Der letzte Satz ist wie folgt abzuändern:

"... hat Art und Grund der Abweichung im persönlichen Kontrollbuch oder in dem in Artikel 12 a genannten Fall auf dem Schaublatt und/oder in den anderen in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Kontrolldokumenten zu vermerken."

5. Insert new article as follows:

"Article 12^{bis} – Control device

1. If a Contracting Party prescribes or authorizes the installation and use on vehicles registered in its territory of a mechanical control device, such device may give rise to complete or partial exemption from the filling in of the individual control book mentioned in article 12, under the following conditions:

(a) The control device must be of a type either approved or recognized by one of the Contracting Parties;

5. Insérer un nouvel article comme suit:

"Article 12^{bis} – Dispositif de contrôle

1. Si une Partie contractante prescrit ou autorise l'installation et l'utilisation sur les véhicules immatriculés sur son territoire d'un appareil mécanique de contrôle, une dispense totale ou partielle de la tenue du livret individuel de contrôle visé à l'article 12 peut être accordée, aux conditions énoncées ci-après:

a) L'appareil de contrôle doit être d'un type soit homologué soit reconnu par une des Parties contractantes;

5. Folgender neuer Artikel wird eingefügt:

"Artikel 12 a – Kontrollgerät

1. Schreibt eine Vertragspartei für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge ein mechanisches Kontrollgerät vor, oder läßt sie den Einbau und die Benützung eines solchen Geräts zu, so kann von der Führung des in Artikel 12 vorgesehenen persönlichen Kontrollbuchs ganz oder teilweise unter folgenden Bedingungen verzichtet werden:

a) bei dem Kontrollgerät muß es sich entweder um einen von einer der Vertragsparteien zugelassenen oder anerkannten Typ handeln;

- (b) If the crew includes more than one person and if the recording is not made on separate sheets but on only one sheet, this must show clearly the part of the recording corresponding to each of the persons;
- (c) If the device provides for the recording of crew members' driving times, times spent performing occupational activities other than driving, and rest periods as well as vehicle speeds and distance covered, the keeping of the individual control book may be entirely dispensed with;
- (d) If the device provides only for recording driving time, time during which the vehicle is stationary, speed and distance covered, the exemption will only be partial and limited to the entries in the daily sheets of the said control book, the crew members being obliged to complete daily the appropriate columns of a weekly report conforming to the model sheet (e) appearing in the annex to this Agreement;
- (e) If the normal and appropriate use of a control device installed on a vehicle is not possible, each crew member shall enter by hand, using the appropriate graphic representation, the details corresponding to his occupational activities and rest periods on a record sheet, or on a daily sheet conforming to the model sheet (c) appearing in the annex to the Agreement;
- (f) When, by reason of their being away from the vehicle, the crew members are unable to make use of the device, they shall insert by hand, using the appropriate graphic representation, in the record sheet or a daily sheet conforming to the model sheet (c) envisaged in the annex to this Agreement, the various times corresponding to their occupational activities while they were away;
- b) Si l'équipage est composé de plus d'une personne et si l'enregistrement n'est pas fait sur des feuilles séparées, mais sur une seule feuille, celle-ci doit indiquer clairement la partie d'enregistrement qui correspond à chacune de ces personnes;
- c) Si l'appareil permet d'enregistrer les temps de conduite, les temps affectés à des activités professionnelles autres que la conduite, les temps de repos des membres de l'équipage, ainsi que la vitesse des véhicules et la distance parcourue, il n'y a plus aucune obligation de tenir le livret individuel de contrôle;
- d) Si l'appareil permet seulement d'enregistrer le temps de conduite, le temps pendant lequel le véhicule est à l'arrêt, la vitesse et la distance parcourue, la dispense n'est que partielle et ne s'applique qu'aux rubriques dans les feuillets quotidiens du livret de contrôle précité, et les membres de l'équipage sont tenus de remplir chaque jour les colonnes correspondantes d'un rapport hebdomadaire qui doit être conforme au modèle de feuillet e) figurant à l'annexe du présent Accord;
- e) S'il n'est pas possible d'utiliser normalement et de la manière appropriée un appareil de contrôle installé sur un véhicule, chaque membre de l'équipage doit inscrire à la main, en utilisant les symboles graphiques appropriés, les indications se rapportant à ses périodes d'activités professionnelles et de repos soit sur une feuille d'enregistrement, soit sur un feuillet quotidien conforme au modèle de feuillet c) figurant à l'annexe du présent Accord;
- f) Si du fait de leur éloignement du véhicule, les membres de l'équipage n'ont pas été en mesure d'utiliser l'appareil, ils doivent ajouter à la main, en utilisant les symboles graphiques appropriés, sur la feuille d'enregistrement ou sur un feuillet quotidien conforme au modèle c) figurant à l'annexe du présent Accord, les divers temps correspondant à leurs activités professionnelles au cours de la période où ils étaient éloignés du véhicule;
- b) besteht das Fahrpersonal aus mehr als einer Person und erfolgt die Aufzeichnung nicht auf gesonderten Schaublättern, sondern auf einem einzigen Blatt, so muß daraus eindeutig ersichtlich sein, welcher Teil der Eintragung auf jede dieser Person entfällt;
- c) ermöglicht das Kontrollgerät die Aufzeichnung der Lenkzeiten, der Zeiten beruflicher Tätigkeiten außer der Lenkzeit und der Ruhezeiten der Mitglieder des Fahrpersonals sowie der Geschwindigkeit des Fahrzeugs und der zurückgelegten Wegstrecke, so kann auf die Führung des persönlichen Kontrollbuches vollständig verzichtet werden;
- d) ermöglicht das Kontrollgerät lediglich die Aufzeichnung der Lenkzeit, der Standzeit des Fahrzeugs, der Geschwindigkeit und der zurückgelegten Wegstrecke, so gilt die Befreiung nur teilweise und ist nur auf die Eintragungen in den Tageskontrollblättern des genannten Kontrollbuches anzuwenden, wobei die Mitglieder des Fahrpersonals jeden Tag die entsprechenden Spalten des Wochenberichts ausfüllen müssen, der dem Muster (e) des Anhangs zu diesem Übereinkommen entspricht;
- e) ist die ordnungsgemäße Benützung eines im Fahrzeug eingebauten Kontrollgerätes nicht möglich, muß jedes Mitglied des Fahrpersonals handschriftlich unter Verwendung der entsprechenden Symbole die Angaben über seine Zeiten der beruflichen Tätigkeiten und seine Ruhezeiten auf dem Schaublatt oder dem Tageskontrollblatt vermerken, das dem Muster (c) des Anhangs zu diesem Übereinkommen entspricht;
- f) können die Mitglieder des Fahrpersonals infolge des Verlassens des Fahrzeugs das Kontrollgerät nicht benützen, so müssen sie die Zeitgruppen unter Verwendung der entsprechenden Symbole auf dem Schaublatt oder auf einem Tageskontrollblatt, das dem Muster (c) des Anhangs zu diesem Übereinkommen entspricht, über die Zeiten ihrer beruflichen Tätigkeiten, während der sie vom Fahrzeug entfernt waren, vermerken;

(g) The crew members must always have available, and be able to present for inspection, as appropriate, the record sheets and/or the other control documents filled in as provided under (c), (d), (e) and (f) of this paragraph, relating to the previous seven days;

(h) The crew members must ensure that the control device be activated and handled correctly and that, in case of malfunctioning, it be repaired as soon as possible.

2. If the control device within the meaning of paragraph 1 is installed and used on a vehicle registered in the territory of one of the Contracting Parties, the application of the provisions of article 10 of this Agreement to that vehicle shall not be required by the other Contracting Parties.

3. Undertakings shall keep, as appropriate, the record sheets and/or the other control documents filled in as provided under (c), (d), (e) and (f) of paragraph 1 of this article, for a period of not less than twelve months after the date of the last entry and shall produce them at the request of the control authorities."

6. Article 14 – Measures of enforcement of the Agreement

Amend paragraph 2 to read:

"... by spot checks of the record sheets and other control documents that the requirements of ..."

g) Les membres de l'équipage doivent toujours avoir avec eux et pouvoir présenter au contrôle selon le cas les feuilles d'enregistrement et/ou les autres documents de contrôle remplis conformément aux dispositions sous c), d), e) et f) du présent paragraphe, se rapportant aux sept jours précédents;

h) Les membres de l'équipage doivent veiller à ce que l'appareil de contrôle soit mis en fonction et manipulé correctement et que, en cas de défectuosité, il soit réparé le plus vite possible.

2. Si un appareil de contrôle au sens des dispositions du paragraphe 1 ci-dessus est installé et utilisé sur un véhicule immatriculé sur le territoire d'une des Parties contractantes, l'application des dispositions de l'article 10 du présent Accord audit véhicule ne peut être exigée par les autres Parties contractantes.

3. Les entreprises conserveront selon le cas les feuilles d'enregistrement et/ou les autres documents de contrôle remplis conformément aux dispositions sous c), d), e) et f) du paragraphe 1 du présent article, pendant une période de douze mois au moins après la date de la dernière inscription, et les présenteront, sur demande, aux agents chargés du contrôle."

6. Article 14 – Mesures pour assurer l'application de l'Accord

Paragraphe 2 lire:

"... par sondage des feuilles d'enregistrement et des autres documents de contrôle, le respect des prescriptions ..."

g) die Mitglieder des Fahrpersonals müssen stets die Schaublätter und/oder die sonstigen nach den Bestimmungen der Buchstaben c, d, e und f dieses Absatzes ausgefüllten Kontrolldokumente für die vorangegangenen sieben Tage mit sich führen und in der Lage sein, diese zur Kontrolle vorzulegen;

h) die Mitglieder des Fahrpersonals müssen für den ordnungsgemäßen Betrieb und das Bedienen des Kontrollgeräts sorgen; im Falle einer Betriebsstörung muß es so schnell wie möglich instandgesetzt werden.

2. Ist ein Kontrollgerät im Sinne des Absatzes 1 in einem Fahrzeug, das im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien zugelassen ist, eingebaut und wird es benutzt, so können die anderen Vertragsparteien die Anwendung des Artikels 10 dieses Übereinkommens auf das genannte Fahrzeug nicht verlangen.

3. Die Unternehmen haben die Schaublätter und/oder die sonstigen nach Absatz 1 Buchstaben c, d, e und f dieses Artikels ausgefüllten Kontrolldokumente für einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten nach dem Zeitpunkt der letzten Eintragung aufzubewahren und den Kontrollorganen auf Verlangen vorzulegen."

6. Artikel 14 – Durchführungsmaßnahmen

Absatz 2 lautet:

"... durch Stichproben die Schaublätter und die sonstigen Kontrolldokumente; ..."

**Europäisches Übereinkommen
über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr
beschäftigten Fahrpersonals
(AETR)**

**European Agreement
Concerning the Work of Crews of Vehicles
Engaged in International Road Transport
(AETR)**

**Accord européen
relatif au travail des équipages des véhicules
effectuant des transports internationaux par route
(AETR)**

(Übersetzung)

The contracting parties,

Being desirous of promoting the development and improvement of the international transport of passengers and goods by road,

Convinced of the need to increase the safety of road traffic, to make regulations governing certain conditions of employment in international road transport in accordance with the principles of the International Labour Organisation, and jointly to adopt certain measures to ensure the observance of those regulations,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement

- (a) "vehicle" means any motor vehicle or trailer; this term includes any combination of vehicles;
- (b) "motor vehicle" means any self-propelled road vehicle which is normally used for carrying persons or goods by road or for drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods; this term does not include agricultural tractors;
- (c) "trailer" means any vehicle designed to be drawn by a motor vehicle and includes semi-trailers;

Les parties contractantes,

Désireuses de favoriser le développement et l'amélioration des transports internationaux par route de voyageurs et de marchandises,

Convaincues de la nécessité d'accroître la sécurité de la circulation routière, de réglementer certaines conditions d'emploi dans les transports internationaux par route conformément aux principes de l'Organisation internationale du travail et d'arrêter de concert certaines mesures pour assurer le respect d'une telle réglementation,

Sont convenues de ce qui suit:

Article premier

Définitions

Au sens du présent Accord, on entend

- a) par «véhicule», toute automobile ou remorque; ce terme comprend tout ensemble de véhicules;
- b) par «automobile», tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion, circulant sur route par ses moyens propres et qui sert normalement au transport par route de personnes ou de marchandises ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises; ce terme n'englobe pas les tracteurs agricoles;
- c) par «remorque», tout véhicule destiné à être attelé à une automobile; ce terme englobe les semi-remorques;

Die Vertragsparteien –

von dem Wunsche geleitet, die Entwicklung und Verbesserung des internationalen Personen- und Güterverkehrs auf der Straße zu fördern,

überzeugt von der Notwendigkeit, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu erhöhen, bestimmte Arbeitsbedingungen im internationalen Straßenverkehr nach den Grundsätzen der Internationalen Arbeitsorganisation zu regeln und gemeinsam bestimmte Maßnahmen zu treffen, um die Beachtung dieser Regelungen zu sichern –

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet

- a) „Fahrzeug“ jedes Kraftfahrzeug oder jeden Anhänger; dieser Begriff schließt miteinander verbundene Fahrzeuge ein;
- b) „Kraftfahrzeug“ jedes mit eigener Kraft verkehrende Straßenfahrzeug mit Antriebsmotor, das üblicherweise auf der Straße der Beförderung von Personen oder Gütern oder dem Ziehen von Fahrzeugen dient, die für die Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden; dieser Begriff schließt landwirtschaftliche Zugmaschinen nicht ein;
- c) „Anhänger“ jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug angehängt zu werden; dieser Begriff schließt Sattelanhänger ein;

- (d) "semi-trailer" means any trailer designed to be coupled to a motor vehicle in such a way that part of it rests on the motor vehicle and that a substantial part of its weight and of the weight of its load is borne by the motor vehicle;
- (e) "combination of vehicles" means coupled vehicles which travel on the road as a unit;
- (f) "permissible maximum weight" means the maximum weight of the laden vehicle declared permissible by the competent authority of the State in which the vehicle is registered;
- (g) "road transport" ["carriage by road"] means
- (i) any journey by road of a vehicle, whether laden or not, intended for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat;
 - (ii) any journey by road of a vehicle, whether laden or not, intended for the carriage of goods;
 - (iii) any journey which involves both a journey as defined in either (i) or (ii) of this definition and, immediately before or after the said journey, the conveyance of the vehicle by sea, rail, air or inland waterway;
- (h) "international road transport" ["international carriage by road"] means road transport which involves the crossing of at least one frontier;
- (i) "regular passenger services" means services for the transport of passengers at specified intervals on specified routes; such services may take up or set down passengers at predetermined stopping points.
- d) par «semi-remorque», toute remorque destinée à être accouplée à une automobile de telle manière qu'elle repose en partie sur celle-ci et qu'une partie appréciable de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ladite automobile;
- e) par «ensemble de véhicules», des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;
- f) par «poids maximal autorisé», le poids maximal du véhicule chargé, déclaré admissible par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé;
- g) par «transport par route»,
- i) tout déplacement par route, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de personnes et comptant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises;
 - ii) tout déplacement par route, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de marchandises;
 - iii) tout déplacement qui comporte à la fois un déplacement visé en i) ou ii) de la présente définition et, immédiatement avant ou après ledit déplacement, le transport du véhicule par mer, chemin de fer, air ou voie navigable;
- h) par «transport international par route», tout transport par route qui comporte la traversée d'au moins une frontière;
- i) par «services réguliers de voyageurs», les services qui assurent le transport de personnes effectué selon une fréquence et sur une relation déterminées, ces services pouvant prendre et déposer des personnes à des arrêts préalablement fixés.
- d) „Sattelanhänger“ jeden Anhänger, der dazu bestimmt ist, mit einem Kraftfahrzeug so verbunden zu werden, daß er teilweise auf diesem aufliegt und daß ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird;
- e) „miteinander verbundene Fahrzeuge“ solche miteinander verbundenen Fahrzeuge, die am Straßenverkehr als Einheit teilnehmen;
- f) „höchstes zulässiges Gesamtgewicht“ das Höchstgewicht des beladenen Fahrzeugs, das von der zuständigen Behörde des Zulassungsstaats als zulässig erklärt wurde;
- g) „Straßenverkehr“
- i) jede Fahrt auf der Straße eines leeren oder besetzten Fahrzeugs zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz,
 - ii) jede Fahrt auf der Straße eines leeren oder beladenden Fahrzeugs zur Güterbeförderung,
 - iii) jede Fahrt im Sinne der Ziffern i oder ii dieser Begriffsbestimmung, und zwar auch dann, wenn die Beförderung des Fahrzeugs unmittelbar vor oder nach der erwähnten Fahrt auf dem See-, Schienen-, Luft- oder Binnenwasserweg erfolgt;
- h) „internationaler Straßenverkehr“ jeden Straßenverkehr, der mindestens einen Grenzübergang umfaßt;
- i) „Personenlinienverkehr“ Verkehrsdienste, welche die regelmäßige Beförderung von Personen in bestimmten Zeitabständen und auf bestimmten Verbindungen versehen, wobei Personen an vorher festgelegten Haltestellen ein- und aussteigen können.

Terms of carriage covering in particular operating schedules (timetable, frequency), tariffs and the obligation to carry shall be specified in operating rules or equivalent documents approved by the competent public authorities of the Contracting Parties and published by the carrier before they are put into effect, in so far as such terms are not already laid down in laws and regulations or in administrative provisions.

Any service by whatever person organized catering only for specific categories of passengers to the exclusion of others, such as a service for the carriage of workers to and from their place of work and of schoolchildren to and from school, shall also be treated as a regular ser-

Un règlement d'exploitation ou des documents en tenant lieu, approuvés par les pouvoirs publics compétents des Parties contractantes et publiés par le transporteur avant mise en application, définissent les conditions de transport, notamment la fréquence, les horaires, les tarifs et l'obligation de transporter, dans la mesure où ces conditions ne se trouvent pas précisées par un texte légal ou réglementaire.

Quel que soit l'organisateur des transports, sont également considérés comme services réguliers, ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de personnes à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au premier

Eine Betriebsregelung oder entsprechende Dokumente, die von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien genehmigt und vom Verkehrsunternehmer vor ihrer Anwendung veröffentlicht werden, bestimmen die Beförderungsbedingungen, insbesondere die Zahl der Fahrten, die Fahrpläne, die Tarife und die Beförderungspflicht, soweit diese Bedingungen nicht durch Gesetz oder Verordnung bestimmt sind.

Ferner gelten ohne Rücksicht auf den Veranstalter als Linienverkehr alle Verkehrsdienste, bei denen bestimmte Personengruppen unter Ausschluß von anderen Fahrgästen befördert werden, soweit diese Verkehrsdienste nach Maßgabe des Absatzes 1 dieser Begriffsbestimmung

vice in so far as it complies with the conditions set out in the first subparagraph of this definition.

alinéa de la présente définition, par exemple des services assurant le transport des travailleurs au lieu de travail et de ceux-ci vers leur domicile ou le transport des écoliers aux établissements d'enseignement et de ceux-ci vers leur domicile.

durchgeführt werden, zum Beispiel zur Beförderung von Arbeitnehmern zur Arbeitsstelle und von dort zu ihrem Wohnort oder zur Beförderung von Schülern zu den Unterrichtsstätten und von dort zu ihrem Wohnort.

(j) "driver" means any person, whether wage-earning or not, who drives the vehicle even for a short period, or who is carried on the vehicle in order to be available for driving if necessary;

j) par «conducteur», toute personne, salariée ou non, qui conduit le véhicule, même une courte période, ou qui est à bord du véhicule pour pouvoir le conduire, le cas échéant;

j) „Fahrer“ jede Person, gleichviel ob im Arbeitsverhältnis stehend oder nicht, die das Fahrzeug, sei es auch nur für kurze Zeit, selbst lenkt oder sich im Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können;

(k) "crew member" means the driver or either of the following, whether wage-earning or not

k) par «membre de l'équipage» ou «membre d'équipage», le conducteur ou une des personnes suivantes, que ce conducteur ou ces personnes soient salariés ou non:

k) „Mitglied des Fahrpersonals“ den Fahrer oder eine der nachstehenden Personen, gleichviel ob im Arbeitsverhältnis stehend oder nicht:

(i) a driver's mate, i.e. any person accompanying the driver in order to assist him in certain manoeuvres and habitually taking an effective part in the transport operations, though not a driver in the sense of paragraph (j) of this article;

i) le convoyeur, à savoir toute personne accompagnant le conducteur en vue d'assister celui-ci dans certaines manœuvres et prenant de façon habituelle une part effective aux opérations de transport, sans être un conducteur au sens du paragraphe j) du présent article;

i) „Beifahrer“ jede Person, die den Fahrer begleitet, um ihn bei bestimmten im Verkehr zu verrichtenden Tätigkeiten zu unterstützen, und die sich in der Regel an den Beförderungshandlungen tatsächlich beteiligt, ohne Fahrer im Sinne des Buchstabens j) dieses Artikels zu sein;

(ii) a conductor, i.e. any person who accompanies the driver of a vehicle engaged in the carriage of passengers and is responsible in particular for the issue or checking of tickets or other documents entitling passengers to travel on the vehicle;

ii) un receveur, c'est-à-dire toute personne qui accompagne le conducteur d'un véhicule transportant des personnes et qui est notamment chargée de délivrer ou de contrôler les billets ou d'autres documents donnant droit aux passagers de voyager dans le véhicule;

ii) „Schaffner“ jede Person, die den Fahrer eines zur Personenbeförderung eingesetzten Fahrzeugs begleitet und beauftragt ist, insbesondere die Fahrausweise oder sonstigen Ausweise die zur Fahrt berechtigen, zu verkaufen und zu kontrollieren;

(l) "week" means any period of seven consecutive days;

l) par «semaine», toute période de sept jours consécutifs;

l) „Woche“ jeden Zeitraum von sieben aufeinanderfolgenden Tagen;

(m) "daily rest period" means any uninterrupted period in accordance with article 6 of this Agreement during which a crew member may freely dispose of this time;

m) par «repos journalier», toute période ininterrompue conforme aux dispositions de l'article 6 du présent Accord, pendant laquelle le membre de l'équipage peut disposer librement de son temps;

m) „Tagesruhezeit“ jeden ununterbrochenen Zeitraum im Sinne des Artikels 6, in dem ein Mitglied des Fahrpersonals frei über seine Zeit verfügen kann;

(n) "off-duty period" means any uninterrupted period of a least fifteen minutes, other than the daily rest period, during which a crew member may freely dispose of his time;

n) par «période hors service», toute période ininterrompue d'au moins 15 minutes autre que le repos journalier, pendant laquelle le membre de l'équipage peut disposer librement de son temps;

n) „Pause“ jeden ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 15 Minuten außer der Tagesruhezeit, in dem das Mitglied des Fahrpersonals frei über seine Zeit verfügen kann;

(o) "occupational activities" means the activities represented by items 6, 7 and 7a in the daily sheet of the individual control book shown in the annex to this Agreement.

o) par «activités professionnelles», les activités représentées sous les symboles des rubriques 6, 7 und 7 a du feuillet quotidien du livret individuel de contrôle qui figure à l'annexe au présent Accord.

o) „berufliche Tätigkeiten“ die durch die Symbole neben den Nummern 6, 7 und 7 a im Tageskontrollblatt des persönlichen Kontrollbuchs, das diesem Übereinkommen als Anhang beigelegt ist, dargestellten Tätigkeiten.

Article 2

Scope

1. This Agreement shall apply in the territory of each Contracting Party to all international road transport performed by any vehicle registered in the territory of the said Contracting Party or in the territory of any other Contracting Party.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent Accord s'applique sur le territoire de chaque Partie contractante à tout transport international par route effectué par tout véhicule immatriculé sur le territoire de ladite Partie contractante ou sur le territoire de toute autre Partie contractante.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Dieses Übereinkommen gilt im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für den internationalen Straßenverkehr mit jedem Fahrzeug, das im Hoheitsgebiet dieser oder einer anderen Vertragspartei zugelassen ist.

2. Nevertheless,

- (a) if, in the course of an international road transport operation one or more crew members do not leave the national territory in which they normally exercise their occupational activities, the Contracting Party for that territory shall be free not to apply to him or them the provisions of this Agreement;
- (b) unless the Contracting Parties whose territory is used agree otherwise, this Agreement shall not apply to the international road transport of goods performed by a vehicle having a permissible maximum weight not exceeding 3.5 tons;
- (c) two Contracting Parties with adjoining territories may agree that the provisions of the domestic laws and regulations of the State in which the vehicle is registered and the provisions of arbitral awards and collective agreements in force in that State shall alone be applicable to international road transport confined to their two territories if the vehicle concerned:
- does not while in one of those territories travel beyond a zone contiguous to the frontier and defined by agreement between the two Contracting Parties as a *frontalier zone*, or
 - crosses one of those territories in transit only;
- (d) Contracting Parties may agree that the provisions of the domestic laws and regulations of the State in which the vehicle is registered and the provisions of arbitral awards and collective agreements in force in that State shall alone be applicable to certain international road transport operations confined to their territories and covering a distance of less than 100 km from the point of departure to the point of arrival of a vehicle, and to regular passenger services.

Article 3

Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-contracting States

1. Each Contracting Party shall apply in its territory, in respect of international road transport performed by any vehicle registered in the territory of a State which is not a Contracting Party to this Agreement, provisions not less strict than those laid down in Articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, in article 12 paragraphs 1, 2, 6 and 7 and in article 12^{bis} of this Agreement.

2. Toutefois,

- a) si, au cours d'un transport international par route, un ou plusieurs membres de l'équipage ne sortent pas du territoire national où ils exercent normalement leurs activités professionnelles, la Partie contractante dont relève ce territoire peut ne pas appliquer les dispositions du présent Accord à l'égard de ce ou ces membres de l'équipage;
- b) sauf convention contraire intervenue entre les Parties contractantes dont le territoire est emprunté, le présent Accord ne s'applique pas aux transports internationaux par route de marchandises effectués par un véhicule dont le poids maximal autorisé n'excède pas 3,5 tonnes;
- c) deux Parties contractantes dont les territoires sont limitrophes peuvent convenir que les dispositions de la législation nationale de l'Etat où le véhicule est immatriculé, ainsi que celles des sentences arbitrales et conventions collectives en vigueur dans cet Etat, sont seules applicables aux transports internationaux par route limités à leurs deux territoires lorsque le véhicule en cause
- ne sort pas, sur l'un de ces territoires, d'une zone contiguë à la frontière, définie comme zone frontalière d'un commun accord entre les deux Parties contractantes, ou
 - n'emprunte qu'en transit l'un de ces territoires;
- d) des Parties contractantes peuvent convenir que les dispositions de la législation nationale de l'Etat où le véhicule est immatriculé, ainsi que celles des sentences arbitrales et conventions collectives en vigueur dans cet Etat, sont seules applicables à certains transports internationaux par route limités à leurs territoires et dont le parcours, depuis le point de départ jusqu'au point d'arrivée du véhicule, est inférieur à 100 km, ainsi qu'aux services réguliers de voyageurs.

Article 3

Application de certaines dispositions de l'Accord aux transports par route effectués par des véhicules en provenance d'Etats non Parties contractantes

1. Chaque Partie contractante appliquera sur son territoire aux transports internationaux par route effectués par tout véhicule immatriculé sur le territoire d'un Etat non Partie contractante au présent Accord, des dispositions qui ne soient pas moins rigoureuses que celles formulées dans les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11, les paragraphes 1, 2, 6 et 7 de l'article 12, et l'article 12^{bis} du présent Accord.

(2) Jedoch

- a) braucht eine Vertragspartei dieses Übereinkommen auf Mitglieder des Fahrpersonals nicht anzuwenden, die in der Regel nur in ihrem Hoheitsgebiet beschäftigt sind, wenn sie dieses während einer Beförderung im internationalen Straßenverkehr nicht verlassen;
- b) gilt vorbehaltlich einer abweichenden Vereinbarung zwischen Vertragsparteien, deren Hoheitsgebiet befahren wird, dieses Übereinkommen nicht für die Güterbeförderung im internationalen Straßenverkehr mit Fahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t nicht überschreitet;
- c) können zwei Vertragsparteien mit aneinander grenzenden Hoheitsgebieten vereinbaren, daß für den auf die beiden Hoheitsgebiete beschränkten internationalen Straßenverkehr ausschließlich die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die Schiedssprüche und die Gesamtarbeitsverträge des Staates gelten, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, sofern dieses Fahrzeug
- in einem der beiden Hoheitsgebiete ein von beiden Vertragsparteien einvernehmlich als Grenzzone festgelegtes Grenzgebiet nicht verläßt oder
 - eines der beiden Hoheitsgebiete nur im Durchgangsverkehr berührt;
- d) können Vertragsparteien vereinbaren, daß in dem auf ihre Hoheitsgebiete beschränkten internationalen Straßenverkehr für bestimmte Fahrten, deren Strecke vom Ausgangs- bis zum Endpunkt weniger als 100 km beträgt, sowie für den Personenlinienverkehr, ausschließlich die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die Schiedssprüche und die Gesamtarbeitsverträge des Staates gelten, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.

Artikel 3

Anwendung von Bestimmungen des Übereinkommens auf den Straßenverkehr mit Fahrzeugen aus Nichtvertragsstaaten

(1) Jede Vertragspartei wendet in ihrem Hoheitsgebiet auf den internationalen Straßenverkehr mit Fahrzeugen, die in Nichtvertragsstaaten zugelassen sind, mindestens ebenso strenge Bestimmungen an, wie in den Artikeln 5, 6, 7, 8, 9, 10 und 11, in Artikel 12 Absätze 1, 2, 6 und 7 sowie in Artikel 12 a vorgesehen sind.

2. However, any Contracting Party shall be free not to apply the provisions of paragraph 1 of this article

- (a) to the international carriage of goods by road by a vehicle whose permissible maximum weight does not exceed 3.5 tons,
- (b) to international road transport confined to its territory and to the territory of an adjoining State which is not a Contracting Party to this Agreement if the vehicle concerned does not while in its territory travel beyond a zone contiguous to the frontier and defined as a *frontalier* zone or if it crosses its territory in transit only.

Article 4

General principles

1. In all international road transport to which this Agreement applies, the undertaking and crew members shall observe in the matter of rest periods, driving periods and manning, the rules laid down by domestic laws and regulations in the district of the State in which the crew member normally exercises his occupational activities and by arbitral awards or collective agreements in force in that district; the rest periods and driving periods shall be calculated in conformity with the said laws and regulations, arbitral awards or collective agreements. In so far as the rules thus applicable are not at least as strict as the provisions of articles 6, 7, 8, 9, 10 and 11 of this Agreement the latter provisions shall be observed.

2. Except by special agreement between the Contracting Parties concerned or except to the extent that pursuant to article 2, paragraph 2, of this Agreement certain provisions of this Agreement are not applied, no Contracting Party shall enforce observance of the provisions of its domestic laws and regulations regarding the matters dealt with in this Agreement by undertakings of another Contracting Party, or by crew members of vehicles registered by another Contracting Party, in cases where the said provisions are stricter than those of this Agreement.

Article 5

Conditions to be fulfilled by drivers

1. The minimum age of drivers engaged in the international road transport of goods shall be:

- (a) for vehicles of a permissible maximum weight not exceeding 7.5 tons, 18 years;

2. Toutefois, chaque Partie contractante pourra ne pas appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article

- a) aux transports internationaux par route de marchandises effectués par un véhicule dont le poids maximal autorisé n'excède pas 3,5 tonnes,
- b) aux transports internationaux par route limités à son territoire et à celui d'un Etat limitrophe non Partie contractante au présent Accord si le véhicule en cause ne sort pas, sur son territoire, d'une zone contiguë à la frontière, définie comme zone frontalière ou s'il n'emprunte son territoire qu'en transit.

Article 4

Principes généraux

1. Lors de tout transport international par route auquel s'applique le présent Accord, l'entreprise et les membres de l'équipage devront observer, pour la durée des repos et de la conduite, et pour la composition de l'équipage, les prescriptions fixées par la législation nationale pour la région de l'Etat où le membre de l'équipage exerce normalement ses activités professionnelles, ainsi que par les sentences arbitrales et conventions collectives en vigueur dans cette région, le décompte des durées des repos et de la conduite étant effectué conformément à cette législation, ces sentences arbitrales ou ces conventions collectives. Dans la mesure où les prescriptions ainsi applicables ne sont pas au moins aussi exigeantes que les prescriptions des articles 6, 7, 8, 9, 10 et 11 du présent Accord, ces dernières doivent être respectées.

2. Sauf accord particulier entre les Parties contractantes en cause ou sauf dans la mesure où, en application du paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, certaines dispositions du présent Accord ne seraient pas appliquées, aucune Partie contractante n'imposera le respect des prescriptions de sa législation nationale dans les matières traitées par le présent Accord aux entreprises d'une autre Partie contractante ou aux membres de l'équipage de véhicules immatriculés par une autre Partie contractante, lorsque ces prescriptions sont plus exigeantes que celles résultant du présent Accord.

Article 5

Conditions à remplir par les conducteurs

1. L'âge minimal des conducteurs affectés au transport international par route de marchandises doit être:

- a) pour les véhicules dont le poids maximal autorisé est inférieur ou égal à 7,5 tonnes, de 18 ans révolus;

(2) Jedoch kann jede Vertragspartei von der Anwendung des Absatzes 1 wie folgt absehen:

- a) bei der Güterbeförderung im internationalen Straßenverkehr mit Fahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t nicht überschreitet,
- b) bei internationalem Straßenverkehr, der auf ihr Hoheitsgebiet und das eines daran grenzenden Nichtvertragsstaates beschränkt ist, sofern das Fahrzeug in ihrem Hoheitsgebiet ein als Grenzzone festgelegtes Grenzgebiet nicht verläßt oder ihr Hoheitsgebiet nur im Durchgangsverkehr berührt.

Artikel 4

Allgemeine Grundsätze

(1) Bei dem internationalen Straßenverkehr, auf den dieses Übereinkommen anzuwenden ist, haben das Unternehmen und die Mitglieder des Fahrpersonals hinsichtlich der Ruhe- und Lenkzeiten sowie der Zusammensetzung des Fahrpersonals die innerstaatlichen Rechtsvorschriften des Gebietsteiles jenes Staates zu beachten, in dem das Mitglied des Fahrpersonals in der Regel seine beruflichen Tätigkeiten ausübt sowie die Schiedssprüche und Gesamtarbeitsverträge, die in diesem Gebietsteil gelten; diese Zeiten sind nach diesen Rechtsvorschriften, Schiedssprüchen und Gesamtarbeitsverträgen zu berechnen. Soweit die hiernach anzuwendenden Vorschriften nicht mindestens ebenso streng sind wie die der Artikel 6, 7, 8, 9, 10 und 11, sind letztere maßgebend.

(2) Soweit Vertragsparteien nichts besonderes vereinbaren oder soweit die Anwendung von Bestimmungen des Übereinkommens nicht nach Artikel 2 Absatz 2 unterbleibt, darf eine Vertragspartei auf den in diesem Übereinkommen behandelten Sachgebieten von Unternehmen einer anderen Vertragspartei oder von den Mitgliedern des Fahrpersonals eines von einer anderen Vertragspartei zugelassenen Fahrzeuges nicht die Beachtung ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften verlangen, wenn sie strenger sind, als die Vorschriften dieses Übereinkommens.

Artikel 5

Vom Fahrer zu erfüllende Bedingungen

(1) Als Mindestalter der im internationalen Straßengüterverkehr eingesetzten Fahrer wird festgesetzt:

- a) bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7,5 t das vollendete 18. Lebensjahr;

(b) for other vehicles:

(i) 21 years, or

- (ii) 18 years where the person concerned holds a certificate of professional competence recognized by the Contracting Party in whose territory the vehicle is registered and confirming the completion of a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road. However, in the case of drivers whose age is less than 21 years any Contracting Party may

- prohibit them from driving such vehicles in its territory even if they hold the certificate aforesaid; or
- restrict permission to drive such vehicles to those who hold certificates which it recognizes as having been issued after the completion of a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road equivalent to the course prescribed by its own domestic laws and regulations.

2. If under the provisions of article 10 of this Agreement two drivers are required to be on board, one of the drivers shall have reached the age of 21 years.

3. Drivers engaged in the international road transport of passengers shall have reached the age of 21 years.

4. Drivers of vehicles shall be responsible and trustworthy. They shall possess sufficient experience and the qualifications essential to the performance of the services required.

Article 6**Daily rest period**

1. (a) Except in the cases referred to in paragraphs 3 and 4 of this article, every crew member assigned to the international road transport of goods shall have had a daily rest period of not less than eleven consecutive hours in the period of twenty-four hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

(b) The daily rest period referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph may, not more than twice in the course of any one week, be reduced to not less than nine consecutive hours provided that the rest period can be taken at the crew member's normal place of residence; or, not more than twice in the course of any one

b) pour les autres véhicules:

i) de 21 ans révolus; ou

- ii) de 18 ans révolus, à condition que l'intéressé soit porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle, reconnu par la Partie contractante sur le territoire de laquelle le véhicule est immatriculé et constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de véhicules destinés aux transports de marchandises par route. Toutefois, dans le cas de conducteurs âgés de moins de 21 ans révolus, toute Partie contractante peut

- leur interdire la conduite de ces véhicules sur son territoire, même s'ils sont porteurs du certificat précédemment cité; ou
- ne permettre cette conduite qu'aux seuls porteurs de certificats dont elle a reconnu qu'ils ont été délivrés après l'achèvement d'une formation de conducteur de véhicules destinés aux transports de marchandises par route équivalente à celle prévue par sa législation nationale.

2. Si, en vertu des dispositions de l'article 10 du présent Accord, deux conducteurs doivent se trouver à bord, l'un des conducteurs doit être âgé de 21 ans révolus.

3. L'âge minimal des conducteurs affectés au transport international par route de voyageurs est fixé à 21 ans révolus.

4. Les conducteurs de véhicules doivent être sérieux et dignes de confiance. Ils doivent posséder une expérience suffisante et les qualifications indispensables pour l'exécution des services demandés.

Article 6**Repos journalier**

1. a) A l'exception des cas visés aux paragraphes 3 et 4 du présent article, tout membre d'équipage affecté à un transport international par route de marchandises doit avoir bénéficié d'un repos journalier de onze heures consécutives au moins, au cours de la période de vingt-quatre heures précédant tout moment où il exerce une de ses activités professionnelles.

b) Le repos journalier visé à l'alinéa a) du présent paragraphe peut être réduit jusqu'à neuf heures consécutives deux fois au plus au cours d'une semaine, à condition que le repos puisse être pris au lieu normal de résidence du membre de l'équipage, ou jusqu'à huit heures consécutives deux fois au plus au cours d'une

b) bei den übrigen Fahrzeugen

i) das vollendete 21. Lebensjahr oder

- ii) das vollendete 18. Lebensjahr, falls der Fahrer über den erfolgreichen Abschluß einer Ausbildung als Fahrer im Straßenverkehr einen Befähigungsnachweis mit sich führt, der von der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet das Fahrzeug zugelassen ist, anerkannt wird. Jedoch kann jede Vertragspartei bei Fahrern, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben,

- diesen das Lenken dieser Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet untersagen, obwohl sie Inhaber des genannten Nachweises sind, oder
- das Lenken dieser Fahrzeuge nur den Inhabern solcher Nachweise gestatten, bei denen sie anerkennt, daß sie nach dem erfolgreichen Abschluß einer für Fahrer im Straßengüterverkehr vorgesehenen Ausbildung erteilt wurden, die der nach ihren eigenen Rechtsvorschriften erforderlichen Ausbildung gleichwertig ist.

(2) Sind nach Artikel 10 zwei Fahrer erforderlich, so muß einer von ihnen das 21. Lebensjahr vollendet haben.

(3) Als Mindestalter der im internationalen Straßenpersonenverkehr eingesetzten Fahrer wird das vollendete 21. Lebensjahr festgesetzt.

(4) Fahrer müssen zuverlässig und verantwortungsbewußt sein. Sie müssen ausreichende Erfahrung und die für ihren Dienst erforderlichen Fähigkeiten besitzen.

Artikel 6**Tagesruhezeit**

(1) a) Außer in den Fällen nach den Absätzen 3 und 4 muß jedes im internationalen Straßengüterverkehr eingesetzte Mitglied des Fahrpersonals innerhalb der letzten 24 Stunden vor jedem Zeitpunkt, zu dem es seine beruflichen Tätigkeiten ausübt, eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens elf Stunden gehabt haben.

b) Die unter Buchstabe a) dieses Absatzes vorgesehene Ruhezeit darf höchstens zweimal in einer Woche bis auf neun Stunden verkürzt werden, wenn diese Ruhezeit am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Fahrpersonals verbracht wird, oder höchstens zweimal in einer Woche bis auf acht Stunden ver-

week, to not less than eight consecutive hours in cases where for operational reasons the rest period cannot be taken at the crew member's normal place of residence.

2. (a) Except in the cases referred to in paragraphs 3 and 4 of this article every crew member assigned to the international road transport of passengers shall have had, in the period of twenty-four hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities, either:

- (i) a daily rest period of not less than ten consecutive hours, which shall not be reduced during the week; or
- (ii) a daily rest period of not less than eleven consecutive hours, which may be reduced twice a week to not less than ten consecutive hours and twice a week to not less than nine consecutive hours, provided that in the latter two cases the transport operation shall include a scheduled break of not less than four consecutive hours, or two scheduled breaks each of not less than two consecutive hours and that during these breaks the crew member shall neither exercise any of his operational activities nor perform any other work as an occupation.

(b) The individual control book referred to in article 12 of this Agreement shall contain particulars showing the daily rest system applied during the current week to the crew member assigned to the international road transport of passengers.

3. If the vehicle is manned by two drivers and has no bunk enabling crew members to lie down comfortably, each crew member shall have had a daily rest period of not less than ten consecutive hours during the period of twenty-seven hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

4. If the vehicle is manned by two drivers and has a bunk enabling crew members to lie down comfortably, each crew member shall have had a daily rest period of not less than eight consecutive hours during the period of thirty hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

5. The rest periods specified in this article shall be taken outside the vehicle; however, if the vehicle has a bunk enabling crew members to lie down comfortably, the rest periods may be taken on that bunk provided that the vehicle is stationary.

semaine, dans les cas où le repos ne peut pas, pour des raisons d'exploitation, être pris au lieu normal de résidence du membre de l'équipage.

2. a) A l'exception des cas visés aux paragraphes 3 et 4 du présent article, tout membre d'équipage affecté à un transport international par route de voyageurs doit avoir bénéficié, au cours de la période de vingt-quatre heures précédant tout moment où il exerce une de ses activités professionnelles,

- i) soit d'un repos journalier de dix heures consécutives au moins, sans possibilité de réduction au cours de la semaine,
- ii) soit d'un repos journalier de onze heures consécutives au moins, ce repos pouvant être réduit deux fois par semaine jusqu'à dix heures consécutives et deux fois par semaine jusqu'à neuf heures consécutives, à condition que, dans ces deux derniers cas, le service comporte une interruption prévue à l'horaire d'au moins quatre heures consécutives ou deux interruptions prévues à l'horaire d'au moins deux heures consécutives, et qu'au cours de ces interruptions, le membre de l'équipage n'exerce aucune de ses activités professionnelles ou tout autre travail à titre professionnel.

b) Le livret individuel de contrôle visé à l'article 12 du présent Accord doit contenir des indications permettant d'identifier le régime de repos journalier dont le membre d'un équipage affecté aux transports internationaux par route de voyageurs bénéficie pour la semaine en cours.

3. S'il y a deux conducteurs à bord et si le véhicule ne comporte pas de couchette permettant aux membres de l'équipage de s'allonger confortablement, chaque membre de l'équipage doit avoir bénéficié d'un repos journalier d'au moins dix heures consécutives pendant la période de vingt-sept heures précédant tout moment où il exerce une de ses activités professionnelles.

4. S'il y a deux conducteurs à bord et si le véhicule comporte une couchette permettant aux membres de l'équipage de s'allonger confortablement, chaque membre de l'équipage doit avoir bénéficié d'un repos journalier d'au moins huit heures consécutives pendant la période de trente heures précédant tout moment où il exerce une de ses activités professionnelles.

5. Les périodes de repos mentionnées au présent article seront prises hors du véhicule; toutefois, si le véhicule comporte une couchette permettant aux membres de l'équipage de s'allonger confortablement, elles pourront être prises sur cette couchette, à condition que le véhicule soit à l'arrêt.

kürzt werden, wenn diese Ruhezeit aus betrieblichen Gründen nicht am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Mitglieds des Fahrpersonals verbracht wird.

(2) a) Außer in den Fällen nach den Absätzen 3 und 4 muß jedes im internationalen Straßenpersonenverkehr eingesetzte Mitglied des Fahrpersonals innerhalb der letzten 24 Stunden vor jedem Zeitpunkt, zu dem es seine beruflichen Tätigkeiten ausübt,

- i) entweder eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens zehn Stunden gehabt haben, die in einer Woche nicht verkürzt werden darf, oder
- ii) eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens elf Stunden gehabt haben, die zweimal wöchentlich bis auf zehn Stunden und zweimal wöchentlich bis auf neun Stunden verkürzt werden darf, sofern bei der Beförderung eine fahrplanmäßige Unterbrechung von mindestens vier aufeinanderfolgenden Stunden oder zwei fahrplanmäßige Unterbrechungen von mindestens je zwei aufeinanderfolgenden Stunden vorgesehen sind und sofern das Mitglied des Fahrpersonals während dieser Unterbrechungen weder seine beruflichen Tätigkeiten noch eine andere berufliche Tätigkeit ausübt.

b) Das in Artikel 12 vorgesehene persönliche Kontrollbuch muß Angaben enthalten, aus denen hervorgeht, welche Regelung der Tagesruhezeit auf das im internationalen Straßenpersonenverkehr eingesetzte Mitglied des Fahrpersonals in der laufenden Woche Anwendung findet.

(3) Befinden sich zwei Fahrer im Fahrzeug und ist dieses nicht mit einer besonderen Schlafstelle ausgerüstet, die ein bequemes Ausstrecken ermöglicht, so muß jedes Mitglied des Fahrpersonals eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens zehn Stunden innerhalb von 27 Stunden vor jedem Zeitpunkt gehabt haben, zu dem es seine beruflichen Tätigkeiten ausübt.

(4) Befinden sich zwei Fahrer im Fahrzeug und ist dieses mit einer besonderen Schlafstelle ausgerüstet, die ein bequemes Ausstrecken ermöglicht, so muß jedes Mitglied des Fahrpersonals eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens acht Stunden innerhalb von 30 Stunden vor jedem Zeitpunkt gehabt haben, zu dem es seine beruflichen Tätigkeiten ausübt.

(5) Die in diesem Artikel genannten Ruhezeiten müssen außerhalb des Fahrzeugs verbracht werden; ist jedoch das Fahrzeug mit einer besonderen Schlafstelle ausgerüstet, die ein bequemes Ausstrecken der Mitglieder des Fahrpersonals ermöglicht, so können die Ruhezeiten auf dieser zugebracht werden, vorausgesetzt, daß das Fahrzeug steht.

Article 6^{bis}**Interruption of the daily rest period in the course of combined transport operations**

Where a crew member engaged in the carriage of goods or passengers accompanies a vehicle which is transported by ferryboat or train, the daily rest period may be interrupted not more than once, provided the following conditions are fulfilled:

- (a) That part of the daily rest period spent on land may be taken before or after the portion of the daily rest period taken on board the ferryboat or the train;
- (b) The period between the two portions of the daily rest period must be as short as possible and may on no account exceed one hour before embarkation or after disembarkation, customs formalities being included in the embarkation or disembarkation operation;
- (c) During both portions of the rest period the crew member must have access to a bunk or couchette;
- (d) Where a daily rest period is interrupted in this way, it shall be increased by two hours;
- (e) Any time spent on board a ferryboat or a train and not counted as part of the daily rest period shall be regarded as a break as defined in article 8.

Article 7**Daily driving period, maximum weekly and fortnightly driving period**

1. The total driving time between two consecutive daily rest periods as prescribed by article 6 of this Agreement, which driving time is hereinafter referred to as the "daily driving period", shall not exceed eight hours.

2. In the case of drivers of vehicles other than vehicles as referred to in article 10 of this Agreement the daily driving period may, by derogation from the provisions of paragraph 1 of this article, be extended to nine hours not more than twice in one week.

3. The driving time may not exceed forty-eight hours in one week or ninety-two hours in one fortnight.

Article 8**Maximum continuous driving periods**

1. (a) No continuous driving period shall exceed four hours except where the

Article 6^{bis}**Interruption du repos journalier lors de transports combinés**

Au cas où un membre d'équipage effectuant un transport de marchandises ou de voyageurs accompagne un véhicule transporté par ferryboat ou en train, le repos journalier peut être interrompu une seule fois, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

- a) la partie du repos journalier prise à terre peut se situer avant ou après la partie de repos journalier prise à bord du ferryboat ou du train,
- b) la période entre les deux parties de repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser une heure avant l'embarquement ou après le débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement,
- c) pendant les deux parties de repos journalier, le membre de l'équipage doit pouvoir disposer d'un lit ou d'une couchette,
- d) au cas où un repos journalier est ainsi interrompu, celui-ci est augmenté de deux heures,
- e) toute période passée à bord d'un ferryboat ou d'un train qui n'est pas prise en compte comme partie du repos journalier, est considérée comme une interruption au sens de l'article 8.

Article 7**Durée journalière de conduite, durée maximale de conduite par semaine et pendant deux semaines consécutives**

1. La durée totale des temps de conduite entre deux périodes consécutives de repos journalier conforme aux dispositions de l'article 6 du présent Accord, dénommée ci-après «durée journalière de conduite», ne peut dépasser huit heures.

2. Pour les conducteurs affectés à des véhicules autres que ceux visés à l'article 10 du présent Accord, la durée journalière de conduite peut être portée, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, deux fois au plus au cours d'une semaine, jusqu'à neuf heures.

3. La durée de conduite ne peut dépasser ni quarante-huit heures au cours d'une semaine ni quatre-vingt-douze heures au cours de deux semaines consécutives.

Article 8**Durée maximale de conduite continue**

1. a) Aucune durée de conduite continue ne doit dépasser quatre heures, sauf

Artikel 6 a**Unterbrechung der Tagesruhezeit bei kombinierten Beförderungen**

Begleitet ein Mitglied des Fahrpersonals im Güter- oder Personenverkehr ein Fahrzeug, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, so darf die Tagesruhezeit nur einmal unterbrochen werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Der an Land verbrachte Teil der Tagesruhezeit kann vor oder nach dem auf dem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbrachten Teil der Tagesruhezeit liegen;
- b) der Zeitraum zwischen den beiden Teilen der Tagesruhezeit muß so kurz wie möglich sein und darf auf keinen Fall vor der Verladung (Einschiffung) oder nach der Entladung (Aus-schiffung) eine Stunde übersteigen, wobei der Vorgang der Verladung (Einschiffung) bzw. der Entladung (Ausschiffung) auch die Zollformalitäten umfaßt;
- c) während der beiden Teile der Ruhezeit muß dem Mitglied des Fahrpersonals ein Bett oder eine besondere Schlafkabine zur Verfügung stehen;
- d) wird die tägliche Ruhezeit auf diese Art unterbrochen, ist sie um zwei Stunden zu verlängern;
- e) die gesamte auf einem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbrachte Zeit, die nicht als Teil der täglichen Ruhezeit angerechnet wird, gilt als Unterbrechung im Sinne des Artikels 8.

Artikel 7**Tägliche Lenkzeit, höchste zulässige Lenkzeiten in einer Woche und in zwei aufeinanderfolgenden Wochen**

(1) Die gesamte Lenkzeit zwischen zwei aufeinanderfolgenden Ruhezeiten nach Artikel 6, nachstehend „tägliche Lenkzeit“ genannt, darf acht Stunden nicht überschreiten.

(2) Abweichend von Absatz 1 darf bei Fahrern, die zu Beförderungen mit anderen als den in Artikel 10 genannten Fahrzeugen eingesetzt sind, die tägliche Lenkzeit höchstens zweimal in einer Woche bis auf neun Stunden erhöht werden.

(3) Die Lenkzeit darf 48 Stunden innerhalb einer Woche und 92 Stunden innerhalb zweier aufeinanderfolgender Wochen nicht überschreiten.

Artikel 8**Höchstdauer der ununterbrochenen Lenkzeit**

- (1) a) Die ununterbrochene Lenkzeit darf vier Stunden nicht überschreiten,

driver cannot reach a convenient stopping place or his destination; in such a case the driving period may be extended by not more than thirty minutes, provided that the use of this option does not result in a breach of the provisions of article 7 of this Agreement.

(b) Any driving period which is interrupted only by breaks not meeting at least the provisions of paragraph 2 or paragraph 3 of this article shall be deemed to be continuous.

2. (a) For drivers of vehicles as referred to in article 10 of this Agreement, driving shall be interrupted for not less than one hour at the end of the period referred to in paragraph 1 of this article.

(b) This break may be replaced by two uninterrupted breaks of not less than thirty minutes each, spaced out over the daily driving period in such a way that the provisions of paragraph 1 of this article are complied with.

3. (a) For drivers of vehicles other than vehicles as referred to in article 10 of this Agreement, and where the daily driving period does not exceed eight hours, driving shall be interrupted for not less than thirty consecutive minutes at the end of the period referred to in paragraph 1 of this article.

(b) This break may be replaced by two uninterrupted breaks of not less than twenty minutes each or by three uninterrupted breaks of not less than fifteen minutes each, which may all be spaced out over the driving period referred to in paragraph 1 of this article or may in part fall within that period and in part immediately follow it.

(c) If the daily driving period exceeds eight hours the driver shall be required to discontinue driving during not less than two uninterrupted periods of thirty minutes.

4. During breaks as referred to in paragraphs 2 or 3 of this article the driver shall not engage in any occupational activity other than supervision of the vehicle and its load. However, if the vehicle is manned by two drivers the requirements of paragraphs 2 or 3 of this article shall be deemed to be met if the driver who is having his break does not engage in any of the activities falling under item 7 a in the daily sheet of the individual control book referred to in article 12 of this Agreement.

dans les cas où le conducteur ne peut atteindre un point d'arrêt approprié ou le lieu de destination; la période de conduite pourra alors être prolongée de trente minutes au maximum, pour autant que l'usage de cette faculté n'entraîne pas une infraction aux dispositions de l'article 7 du présent Accord.

b) Est considérée comme continue toute durée de conduite qui n'est interrompue que pour les durées qui ne correspondent pas au moins aux conditions prévues aux paragraphes 2 ou 3 du présent article.

2. a) Pour les conducteurs affectés à des véhicules visés à l'article 10 du présent Accord, la conduite doit être interrompue pour une durée d'au moins une heure à l'expiration de la durée visée au paragraphe 1 du présent article.

b) Cette interruption peut être remplacée par deux interruptions d'au moins trente minutes consécutives chacune, intercalées dans la durée journalière de conduite de telle sorte que soit assuré le respect des dispositions du paragraphe 1 du présent article.

3. a) Pour les conducteurs affectés à des véhicules autres que ceux visés à l'article 10 du présent Accord, et lorsque la durée journalière de conduite ne dépasse pas huit heures, la conduite doit être interrompue, à l'expiration de la durée visée au paragraphe 1 du présent article, pour une durée d'au moins trente minutes consécutives.

b) Cette interruption peut être remplacée par deux interruptions d'au moins vingt minutes consécutives chacune ou par trois d'au moins quinze minutes consécutives chacune, qui peuvent s'intercaler toutes dans la durée de conduite visée au paragraphe 1 du présent article ou se situer en partie à l'intérieur de cette durée et en partie immédiatement après.

c) Lorsque la durée journalière de conduite dépasse huit heures, le conducteur est tenu d'effectuer au moins deux interruptions de conduite pendant trente minutes consécutives.

4. Au cours des interruptions visées aux paragraphes 2 ou 3 du présent article, le conducteur ne doit exercer aucune activité professionnelle autre que la surveillance du véhicule et de son chargement. Toutefois, s'il y a deux conducteurs à bord du véhicule, il suffit, pour satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2 ou 3 du présent article, que le conducteur bénéficiant de l'interruption de la conduite n'exerce aucune des activités représentées sous le symbole de la rubrique 7 a du feuillet quotidien du livret individuel de contrôle visé à l'article 12 du présent Accord.

ausgenommen sind Fälle, in denen der Fahrer keinen geeigneten Abstellplatz finden oder den Bestimmungsort erreichen kann; die Lenkzeit kann dann um höchstens 30 Minuten verlängert werden, sofern dies keine Übertretung des Artikels 7 nach sich zieht.

b) Als ununterbrochen gilt jede Lenkzeit, die nur kürzere Unterbrechungen als die in den Absätzen 2 und 3 genannten enthält.

(2) a) Für Fahrer, die zu Beförderungen mit den in Artikel 10 genannten Fahrzeugen eingesetzt sind, muß die Lenkzeit nach Ablauf der in Absatz 1 genannten Lenkdauer für mindestens eine Stunde unterbrochen werden.

b) Diese Unterbrechung kann durch zwei Unterbrechungen von jeweils mindestens 30 Minuten ersetzt werden, die so innerhalb der täglichen Lenkzeit liegen, daß die Einhaltung des Absatzes 1 gewährleistet ist.

(3) a) Für Fahrer, die zu Beförderungen mit anderen als den in Artikel 10 genannten Fahrzeugen eingesetzt werden, muß die tägliche Lenkzeit, auch wenn sie acht Stunden nicht überschreitet, nach Ablauf der in Absatz 1 genannten Zeit für mindestens 30 aufeinanderfolgende Minuten unterbrochen werden.

b) Diese Unterbrechung kann durch zwei Unterbrechungen von jeweils mindestens 20 Minuten oder drei Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die alle innerhalb der in Absatz 1 genannten Lenkzeit oder teilweise innerhalb dieser Zeit und teilweise unmittelbar danach liegen können.

c) Überschreitet die tägliche Lenkzeit acht Stunden, so muß der Fahrer mindestens zwei Unterbrechungen von mindestens 30 aufeinanderfolgenden Minuten einhalten.

(4) Während der Unterbrechungen nach den Absätzen 2 oder 3 darf der Fahrer außer der Bewachung seines Fahrzeugs und seiner Ladung keine berufliche Tätigkeit ausüben. Befinden sich jedoch zwei Fahrer im Fahrzeug, so wird den Absätzen 2 oder 3 Genüge getan, wenn der Fahrer, der die Lenkzeit unterbricht, keine unter der Nummer 7 a des Tageskontrollblattes des in Artikel 12 vorgesehenen persönlichen Kontrollbuchs genannten Tätigkeiten ausübt.

Article 9**Weekly rest period**

1. In addition to the daily rest periods referred to in article 6 of this Agreement, every crew member shall have a weekly rest period of not less than twenty-four consecutive hours which shall be immediately preceded or followed by a daily rest period conforming to the provisions of the said article 6.

2. (a) However, during the period from 1 April to 30 September inclusive the weekly rest period referred to in paragraph 1 of this article may be replaced, for crew members of vehicles used for the international road transport of passengers, by a rest period of not less than sixty consecutive hours to be taken in full before the expiry of any maximum period of fourteen consecutive days. This rest period shall be immediately preceded or followed by a daily rest period conforming to the provisions of article 6 of this Agreement.

(b) The provisions of this paragraph shall not apply to crew members of vehicles used on regular passenger services.

Article 10**Manning**

Subject to the provisions of article 12^{bis} paragraph 2 of this Agreement, in the case of

- (a) a combination of vehicles including more than one trailer or semi-trailer; or of
- (b) a combination of vehicles used for the carriage of passengers where the permissible maximum weight of the trailer or semi-trailer exceeds 5 metric tons; or of
- (c) a combination of vehicles used for the carriage of goods where the permissible maximum weight of the combination of vehicles exceeds 20 metric tons,

the driver shall be accompanied by another driver from the start of the journey, or be replaced by another driver after 450 km, if the distance to be travelled between two consecutive daily rest periods exceeds 450 km.

Article 11**Exceptional cases**

Provided that there is no detriment to road safety, the driver may depart from the provisions of articles 6, 7, 8 and 10 of this Agreement in case of danger, in case of *force majeure*, to render aid, or as a result of a breakdown, to the extent necessary to ensure the safety of persons, of the vehicle or of its load and to

Article 9**Repos hebdomadaire**

1. Tout membre d'équipage doit bénéficier, en sus des repos journaliers visés à l'article 6 du présent Accord, d'un repos hebdomadaire d'au moins vingt-quatre heures consécutives qui devra être précédé ou suivi immédiatement d'une période de repos journalier conforme aux dispositions dudit article 6.

2. a) Toutefois, pendant la période du 1^{er} avril au 30 septembre inclus, le repos hebdomadaire visé au paragraphe 1 du présent article peut être remplacé, pour les membres d'équipage de véhicules affectés au transport international par route de voyageurs, par un repos d'au moins soixante heures consécutives, à prendre entièrement avant l'expiration de toute période maximale de quatorze jours consécutifs. Ce repos doit être précédé ou suivi immédiatement d'une période de repos journalier conforme aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

b) La disposition du présent paragraphe n'est pas applicable aux membres d'équipage de véhicules affectés aux services réguliers de voyageurs.

Article 10**Composition de l'équipage**

Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 12^{bis} du présent Accord, dans le cas ...

- a) soit d'un ensemble de véhicules comportant plus d'une remorque ou semi-remorque,
- b) soit d'un ensemble de véhicules affecté au transport de voyageurs lorsque le poids maximal autorisé de la remorque ou semi-remorque dépasse 5 tonnes,
- c) soit d'un ensemble de véhicules affecté au transport de marchandises lorsque le poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules dépasse 20 tonnes,

le conducteur doit être accompagné d'un autre conducteur depuis le début du voyage ou être remplacé par un autre conducteur au bout de 450 km, si la distance à parcourir entre deux périodes consécutives de repos journalier dépasse 450 km.

Article 11**Cas exceptionnels**

A condition de ne pas compromettre la sécurité de la circulation routière, le conducteur peut déroger aux dispositions des articles 6, 7, 8 et 10 du présent Accord en cas de danger, en cas de *force majeure*, pour porter secours ou par suite d'une panne, dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes,

Artikel 9**Wöchentliche Ruhezeit**

(1) Jedes Mitglied des Fahrpersonals muß außer den in Artikel 6 genannten Tagesruhezeiten eine wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 aufeinanderfolgenden Stunden haben, der eine Ruhezeit nach Artikel 6 unmittelbar vorausgehen oder folgen muß.

(2) a) Jedoch kann in der Zeit vom 1. April bis 30. September die wöchentliche Ruhezeit nach Absatz 1 für Mitglieder des Fahrpersonals der im internationalen Straßenpersonenverkehr eingesetzten Fahrzeuge durch eine Ruhezeit von mindestens 60 aufeinanderfolgenden Stunden ersetzt werden, die vor Ablauf von jeweils höchstens 14 aufeinanderfolgenden Tagen einzuhalten ist. Dieser Ruhezeit muß eine Ruhezeit nach Artikel 6 unmittelbar vorausgehen oder folgen.

b) Dieser Absatz gilt nicht für Mitglieder des Fahrpersonals von Fahrzeugen im Personenlinienverkehr.

Artikel 10**Zusammensetzung des Fahrpersonals**

Handelt es sich – vorbehaltlich der Bestimmung in Artikel 12 a Absatz 2 dieses Übereinkommens – für den Fall

- a) entweder um miteinander verbundene Fahrzeuge mit mehr als einem Anhänger oder Sattelanhänger oder
- b) um miteinander verbundene Fahrzeuge, die im Personenverkehr eingesetzt werden, und beträgt das höchste zulässige Gesamtgewicht des Anhängers oder Sattelanhängers mehr als 5 t, oder
- c) um miteinander verbundene Fahrzeuge, die im Güterverkehr eingesetzt werden, und beträgt das höchste zulässige Gesamtgewicht der miteinander verbundenen Fahrzeuge mehr als 20 t,

so muß der Fahrer von Beginn der Fahrt an von einem anderen Fahrer begleitet sein oder nach Zurücklegung von 450 km durch einen anderen Fahrer ersetzt werden, wenn die Fahrtstrecke zwischen zwei aufeinanderfolgenden Tagesruhezeiten mehr als 450 km beträgt.

Artikel 11**Ausnahmefälle**

Wenn es mit der Straßenverkehrssicherheit vereinbar ist, kann der Fahrer von den Artikeln 6, 7, 8 und 10 bei Gefahr, bei höherer Gewalt, zur Hilfeleistung oder auf Grund einer Panne abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten und um einen

enable him to reach a suitable stopping place or, according to circumstances, the end of his journey. The driver shall record in the individual control book or in the case mentioned in article 12^{bis}, as appropriate, in the record sheet and/or in the other control documents envisaged under paragraph 1 of the article, the nature of and reason for his departure from those provisions.

Article 12

Individual control book

1. Every driver or driver's mate shall enter in an individual control book, as the day proceeds, a record of his occupational activities and rest periods. He shall keep the book with him and produce it whenever required by the control authorities.

2. The specifications with which the control book must comply and the requirements to be met in keeping the records are set out in the annex to this Agreement.

3. The Contracting Parties shall take all necessary measures concerning the issue and control of individual control books, and, in particular, measures required to prevent the simultaneous use of two such books by the same crew member.

4. Every undertaking shall keep a register of the individual control books it uses; the register shall show at least the name of the driver or driver's mate to whom the book is issued, the driver's or driver's mate's signature in the margin, the number of the book, the date of issue to the driver or driver's mate and the date of the last daily sheet completed by the driver or driver's mate before final return of the control book to the undertaking after use.

5. Undertakings shall keep the used books for a period of not less than twelve months after the date of the last entry and shall produce them together with the registers of issue, at the request of the control authorities.

6. At the beginning of an international road transport operation every driver or driver's mate shall have with him an individual control book conforming to the specifications in the annex to this Agreement, in which the data relating to the seven days preceding that on which the transport operation begins shall be entered. However, if domestic laws and regulations of the State where the driver or driver's mate exercises his occupational activities do not prescribe the obligation to use an individual control book conforming to the specifications in the annex to this Agreement for road transport operations which are not international, it will suffice if the data relating to

du véhicule ou de son chargement, et pour lui permettre d'atteindre un point d'arrêt approprié ou, selon les circonstances, le terme de son voyage. Dans le livret individuel de contrôle ou, pour le cas visé à l'article 12^{bis}, comme il convient sur la feuille d'enregistrement et/ou dans les autres documents de contrôle prévus au paragraphe 1 dudit article.

Article 12

Livret individuel de contrôle

1. Tout conducteur ou convoyeur inscriira dans un livret individuel de contrôle, au fur et à mesure que la journée s'écoule, le relevé de ses activités professionnelles et de ses heures de repos. Il sera porteur de ce livret et le présentera à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

2. Les spécifications auxquelles devra répondre ce livret et les prescriptions à respecter pour sa tenue sont précisées dans l'annexe au présent Accord.

3. Les Parties contractantes prendront toutes les mesures nécessaires pour la délivrance et le contrôle des livrets individuels de contrôle et notamment celles qui s'imposent pour éviter l'utilisation simultanée de deux de ces livrets par le même membre d'équipage.

4. Toute entreprise tiendra un registre des livrets individuels de contrôle qu'elle utilise; ce registre comportera au moins le nom du conducteur ou du convoyeur auquel le livret est délivré, l'émargement de ce conducteur ou convoyeur, le numéro du livret, la date de sa remise au conducteur ou à ce convoyeur et la date du dernier feuillet quotidien rempli par le conducteur ou convoyeur avant la remise définitive du livret à l'entreprise après emploi.

5. Les entreprises conserveront les livrets utilisés pendant une période de douze mois au moins après la date de la dernière inscription, et les présenteront sur demande, ainsi que les registres de délivrance, aux agents chargés du contrôle.

6. Au moment où commence tout transport international par route, tout conducteur ou convoyeur doit être en possession d'un livret individuel de contrôle, conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord et dans lequel figurent les données relatives aux sept jours qui ont précédé celui où commence le transport. Toutefois, si la législation nationale de l'Etat où le conducteur ou convoyeur exerce normalement ses activités professionnelles ne prévoit pas l'obligation d'utiliser un livret individuel de contrôle, conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, en dehors des transports internationaux par route, il suffira que le livret de contrôle individuel,

geeigneten Abstellplatz oder, wenn es die Umstände gestatten, das Ziel seiner Fahrt erreichen zu können. Der Fahrer hat Art und Grund der Abweichung im persönlichen Kontrollbuch oder in dem in Artikel 12 a genannten Fall auf dem Schaublatt und/oder in den anderen in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Kontrolldokumenten zu vermerken.

Artikel 12

Persönliches Kontrollbuch

(1) Jeder Fahrer und jeder Beifahrer hat seine beruflichen Tätigkeiten sowie seine Ruhezeiten laufend in ein persönliches Kontrollbuch einzutragen. Er muß dieses Buch mit sich führen und den Kontrollorganen auf Verlangen vorweisen.

(2) Der Anhang zu diesem Übereinkommen legt die Merkmale dieses Buches und die Vorschriften über seine Führung fest.

(3) Die Vertragsparteien treffen alle erforderlichen Maßnahmen für die Ausgabe und die Überwachung dieser persönlichen Kontrollbücher, insbesondere die erforderlichen Maßnahmen, um die gleichzeitige Verwendung zweier dieser Kontrollbücher durch ein Mitglied des Fahrpersonals zu verhindern.

(4) Jedes Unternehmen führt über die von ihm verwendeten persönlichen Kontrollbücher ein Verzeichnis; dieses muß mindestens den Namen und die Empfangsbestätigung des Fahrers oder Beifahrers enthalten, dem das Buch zugelegt ist, sowie die Buchnummer, das Ausgabedatum und das Datum des letzten vom Fahrer oder vom Beifahrer vor der endgültigen Rückgabe des Kontrollbuchs an das Unternehmen nach Gebrauch ausgefüllten Tageskontrollblattes.

(5) Die Unternehmen haben die gebrauchten persönlichen Kontrollbücher mindestens zwölf Monate lang nach dem Tag der letzten Eintragung aufzubewahren und diese sowie die Ausgabeverzeichnisse Kontrollorganen auf Verlangen auszuhändigen.

(6) Bei Beginn einer jeden Fahrt im internationalen Straßenverkehr muß jeder Fahrer und jeder Beifahrer im Besitz eines persönlichen Kontrollbuchs sein, das den Vorschriften des Anhangs zu diesem Übereinkommen genügt und das die Angaben über den Zeitraum von sieben Tagen enthält, die dem Tag des Beginns der Fahrt vorangegangen sind. Wenn die innerstaatlichen Rechtsvorschriften des Staates, in dem der Fahrer oder der Beifahrer üblicherweise ihre beruflichen Tätigkeiten ausüben, die Führung eines persönlichen Kontrollbuchs, das dem Anhang zu diesem Übereinkommen entspricht, außerhalb des internationalen Straßenverkehrs nicht vorschrei-

the "uninterrupted rest period before coming on duty" and the "daily driving periods" during the seven days concerned appear against items 12 and 13 of the daily sheets or in the weekly report of the individual control book conforming to the specifications in the annex to this Agreement.

7. It shall be open to any Contracting Party, in the case of a vehicle registered in a State which is not a Contracting Party to this Agreement, merely to require, in lieu of an individual control book conforming to the specifications in the annex to this Agreement, papers made out in the same form as the daily sheets of the said book.

Article 12^{bis} Control device

1. If a Contracting Party prescribes or authorizes the installation and use on vehicles registered in its territory of a mechanical control device, such device may give rise to complete or partial exemption from the filling in of the individual control book mentioned in article 12 under the following conditions;

- (a) The control device must be of a type either approved or recognized by one of the Contracting Parties;
- (b) If the crew includes more than one person and if the recording is not made on separate sheets but on only one sheet, this must show clearly the part of the recording corresponding to each of the persons;
- (c) If the device provides for the recording of crew members' driving times, times spent performing occupational activities other than driving, and rest periods as well as vehicle speeds and distance covered, the keeping of the individual control book may be entirely dispensed with;
- (d) If the device provides only for recording driving time, time during which the vehicle is stationary, speed and distance covered, the exemption will only be partial and limited to the entries in the daily sheets of the said control book, the crew members being obliged to complete daily the appropriate columns of a weekly report conforming to the model sheet (e) appearing in the annex to this Agreement;
- (e) If the normal and appropriate use of a control device installed on a

conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, porte sous les rubriques 12 et 13 des feuillets quotidiens ou dans le rapport hebdomadaire les données relatives aux «repos ininterrompus précédant les prises de service» et aux «périodes journalières de conduite» pendant les sept jours en cause.

7. Chaque Partie contractante pourra, dans le cas d'un véhicule immatriculé dans un Etat non Partie contractante au présent Accord, n'exiger, au lieu du livret individuel de contrôle conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, que des pièces établies dans la même forme que les feuillets quotidiens dudit livret.

Article 12^{bis} Dispositif de contrôle

1. Si une Partie contractante prescrit ou autorise l'installation et l'utilisation sur les véhicules immatriculés sur son territoire d'un appareil mécanique de contrôle, une dispense totale ou partielle de la tenue du livret individuel de contrôle visé à l'article 12 peut être accordée, aux conditions énoncées ci-après:

- a) L'appareil de contrôle doit être d'un type soit homologué soit reconnu par une des Parties contractantes;
- b) Si l'équipage est composé de plus d'une personne et si l'enregistrement n'est pas fait sur des feuilles séparées, mais sur une seule feuille, celle-ci doit indiquer clairement la partie d'enregistrement qui correspond à chacune de ces personnes;
- c) Si l'appareil permet d'enregistrer les temps de conduite, les temps affectés à des activités professionnelles autres que la conduite, les temps de repos des membres de l'équipage, ainsi que la vitesse des véhicules et la distance parcourue, il n'y a plus aucune obligation de tenir le livret individuel de contrôle;
- d) Si l'appareil permet seulement d'enregistrer le temps de conduite, le temps pendant lequel le véhicule est à l'arrêt, la vitesse et la distance parcourue, la dispense n'est que partielle et ne s'applique qu'aux rubriques dans les feuillets quotidiens du livret de contrôle précité, et les membres de l'équipage sont tenus de remplir chaque jour les colonnes correspondantes d'un rapport hebdomadaire qui doit être conforme au modèle de feuillet (e) figurant à l'annexe du présent Accord;
- e) S'il n'est pas possible d'utiliser normalement et de la manière

ben, genügt es, wenn das dem Anhang entsprechende persönliche Kontrollbuch unter den Nummern 12 und 13 des Tageskontrollblattes oder im Wochenbericht die Angaben über die „ununterbrochene Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes“ und die „täglichen Lenkzeiten“ während der sieben genannten Tage enthält.

(7) Jede Vertragspartei kann sich bei einem Fahrzeug, das in einem Staat zugelassen ist, der nicht Vertragspartei ist, damit begnügen, an Stelle des persönlichen Kontrollbuchs Unterlagen zu fordern, die nach Art der Tageskontrollblätter des Kontrollbuchs erstellt sind.

Artikel 12 a Kontrollgerät

1. Schreibt eine Vertragspartei für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge ein mechanisches Kontrollgerät vor, oder läßt sie den Einbau und die Benützung eines solchen Geräts zu, so kann von der Führung des in Artikel 12 vorgesehenen persönlichen Kontrollbuchs ganz oder teilweise unter folgenden Bedingungen verzichtet werden:

- a) bei dem Kontrollgerät muß es sich entweder um einen von einer der Vertragsparteien zugelassenen oder anerkannten Typ handeln;
- b) besteht das Fahrpersonal aus mehr als einer Person und erfolgt die Aufzeichnung nicht auf gesonderten Schaublättern, sondern auf einem einzigen Blatt, so muß daraus eindeutig ersichtlich sein, welcher Teil der Eintragung auf jede dieser Person entfällt;
- c) ermöglicht das Kontrollgerät die Aufzeichnung der Lenkzeiten, der Zeiten beruflicher Tätigkeiten außer der Lenkzeit und der Ruhezeiten der Mitglieder des Fahrpersonals sowie der Geschwindigkeit des Fahrzeugs und der zurückgelegten Wegstrecke, so kann auf die Führung des persönlichen Kontrollbuches vollständig verzichtet werden;
- d) ermöglicht das Kontrollgerät lediglich die Aufzeichnung der Lenkzeit, der Standzeit des Fahrzeugs, der Geschwindigkeit und der zurückgelegten Wegstrecke, so gilt die Befreiung nur teilweise und ist nur auf die Eintragungen in den Tageskontrollblättern des genannten Kontrollbuches anzuwenden, wobei die Mitglieder des Fahrpersonals jeden Tag die entsprechenden Spalten des Wochenberichts ausfüllen müssen, der dem Muster (e) des Anhangs zu diesem Übereinkommen entspricht;
- e) ist die ordnungsgemäße Benützung eines im Fahrzeug eingebau-

vehicle is not possible each crew member shall enter by hand, using the appropriate graphic representation, the details corresponding to his occupational activities and rest periods on a record sheet, or on a daily sheet conforming to the model sheet (c) appearing in the annex to the Agreement;

appropriée un appareil de contrôle installé sur un véhicule, chaque membre de l'équipage doit inscrire à la main, en utilisant les symboles graphiques appropriés, les indications se rapportant à ses périodes d'activités professionnelles et de repos soit sur une feuille d'enregistrement, soit sur un feuillet quotidien conforme au modèle de feuillet c) figurant à l'annexe du présent Accord;

ten Kontrollgerätes nicht möglich, muß jedes Mitglied des Fahrpersonals handschriftlich unter Verwendung der entsprechenden Symbole die Angaben über seine Zeiten der beruflichen Tätigkeiten und seine Ruhezeiten auf dem Schaublatt oder dem Tageskontrollblatt vermerken, das dem Muster (c) des Anhangs zu diesem Übereinkommen entspricht;

- (f) When, by reason of their being away from the vehicle, the crew members are unable to make use of the device, they shall insert by hand, using the appropriate graphic representation, in the record sheet or a daily sheet conforming to the model sheet (c) envisaged in the annex to this Agreement, the various times corresponding to their occupational activities while they were away;
- (g) The crew members must always have available, and be able to present for inspection, as appropriate, the record sheets and/or the other control documents filled in as provided under (c), (d), (e) and (f) of this paragraph, relating to the previous seven days;
- (h) The crew members must ensure that the control device be activated and handled correctly and that, in case of malfunctioning, it be repaired as soon as possible.
- f) Si du fait de leur éloignement du véhicule, les membres de l'équipage n'ont pas été en mesure d'utiliser l'appareil, ils doivent ajouter à la main, en utilisant les symboles graphiques appropriés, sur la feuille d'enregistrement ou sur un feuillet quotidien conforme au modèle c) figurant à l'annexe du présent Accord, les divers temps correspondant à leurs activités professionnelles au cours de la période où ils étaient éloignés du véhicule;
- g) Les membres de l'équipage doivent toujours avoir avec eux et pouvoir présenter au contrôle selon le cas les feuilles d'enregistrement et/ou les autres documents de contrôle remplis conformément aux dispositions sous c), d), e) et f) du présent paragraphe, se rapportant aux sept jours précédents;
- h) Les membres de l'équipage doivent veiller à ce que l'appareil de contrôle soit mis en fonction et manipulé correctement et que, en cas de défectuosité, il soit réparé le plus vite possible.
- f) können die Mitglieder des Fahrpersonals infolge des Verlassens des Fahrzeugs das Kontrollgerät nicht benutzen, so müssen sie die Zeitgruppen unter Verwendung der entsprechenden Symbole auf dem Schaublatt oder auf einem Tageskontrollblatt, das dem Muster (c) des Anhangs zu diesem Übereinkommen entspricht, über die Zeiten ihrer beruflichen Tätigkeiten, während der sie vom Fahrzeug entfernt waren, vermerken;
- g) die Mitglieder des Fahrpersonals müssen stets die Schaublätter und/oder die sonstigen nach den Bestimmungen der Buchstaben c, d, e und f dieses Absatzes ausgefüllten Kontrolldokumente für die vorangegangenen sieben Tage mit sich führen und in der Lage sein, diese zur Kontrolle vorzulegen;
- h) die Mitglieder des Fahrpersonals müssen für den ordnungsgemäßen Betrieb und das Bedienen des Kontrollgeräts sorgen; im Falle einer Betriebsstörung muß es so schnell wie möglich instand gesetzt werden.
2. If the control device within the meaning of paragraph 1 is installed and used on a vehicle registered in the territory of one of the Contracting Parties, the application of the provisions of article 10 of this Agreement to that vehicle shall not be required by the other Contracting Parties.
2. Si un appareil de contrôle au sens des dispositions du paragraphe 1 ci-dessus est installé et utilisé sur un véhicule immatriculé sur le territoire d'une des Parties contractantes, l'application des dispositions de l'article 10 du présent Accord audit véhicule ne peut être exigée par les autres Parties contractantes.
2. Ist ein Kontrollgerät im Sinne des Absatzes 1 in einem Fahrzeug, das im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien zugelassen ist, eingebaut und wird es benutzt, so können die anderen Vertragsparteien die Anwendung des Artikels 10 dieses Übereinkommens auf das genannte Fahrzeug nicht verlangen.
3. Undertakings shall keep, as appropriate, the record sheets and/or the other control documents filled in as provided under (c), (d), (e) and (f) of paragraph 1 of this article, for a period of not less than twelve months after the date of the last entry and shall produce them at the request of the control authorities."
3. Les entreprises conserveront selon le cas les feuilles d'enregistrement et/ou les autres documents de contrôle remplis conformément aux dispositions sous c), d), e) et f) du paragraphe 1 du présent article, pendant une période de douze mois au moins après la date de la dernière inscription, et les présenteront, sur demande, aux agents chargés du contrôle."
3. Die Unternehmen haben die Schaublätter und/oder die sonstigen nach Absatz 1 Buchstaben c, d, e und f dieses Artikels ausgefüllten Kontrolldokumente für einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten nach dem Zeitpunkt der letzten Eintragung aufzubewahren und den Kontrollorganen auf Verlangen vorzulegen."

Article 13

Supervision by the undertaking

1. The undertaking shall so organize road transport operations that crew members are able to comply with the provisions of this Agreement.

Article 13

Contrôles effectués par l'entreprise

1. L'entreprise doit organiser le service de transport routier de telle façon que les membres de l'équipage soient en mesure d'observer les dispositions du présent Accord.

Artikel 13

Überwachung durch das Unternehmen

(1) Das Unternehmen muß seinen Fahrbetrieb so einrichten, daß die Mitglieder des Fahrpersonals dieses Übereinkommen einhalten können.

2. It shall make a regular check of driving periods, hours of other work and rest periods by referring to all documents at its disposal such as the individual control books. Should it discover any breach of this Agreement it shall take prompt action to end it and to avoid its repetition, for example by changing hours of work and routes.

2. Elle doit surveiller régulièrement les périodes de conduite et des autres travaux, ainsi que les heures de repos, en se servant de tous les documents dont elle dispose, par exemple les livrets individuels de contrôle. Si elle constate des infractions au présent Accord, elle doit y mettre fin sans délai et prendre des mesures pour éviter qu'elles ne se reproduisent, par exemple en modifiant les horaires et les itinéraires.

(2) Das Unternehmen hat die Dauer der Lenkzeiten und der weiteren Arbeiten sowie die Ruhezeiten regelmäßig zu überwachen und sich hierbei aller ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen zu bedienen, wie zum Beispiel der persönlichen Kontrollbücher. Stellt das Unternehmen Verstöße gegen dieses Übereinkommen fest, so müssen diese unverzüglich abgestellt und Maßnahmen getroffen werden, die eine Wiederholung ausschließen, zum Beispiel durch Abänderung der Zeitpläne und der Fahrstrecken.

Article 14

Measures of enforcement of the Agreement

1. Each Contracting Party shall adopt all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement, in particular by road checks and checks performed on the premises of undertakings. The competent administrations of the Contracting Parties shall keep one another informed of the general measures adopted for this purpose.

2. The Contracting Parties shall assist one another with a view to ensuring due and proper implementation of this Agreement and effective control; in particular, each Contracting Party undertakes to verify by spot checks of the record sheets and other control documents that the requirements of this Agreement are being observed during international road transport performed by vehicles registered in its territory.

3. If a Contracting Party discovers a serious breach of the provisions of this Agreement committed by person residing in the territory of another Contracting Party, the administration of the first Party shall inform the administration of the other Party of the breach discovered and of the penalty, if any, imposed.

Article 14

Mesures pour assurer l'application de l'Accord

1. Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées pour que soit assuré le respect des dispositions du présent Accord, en particulier par des contrôles effectués sur les routes et dans les locaux des entreprises. Les administrations compétentes des Parties contractantes se tiendront informées des mesures générales prises à cet effet.

2. Les Parties contractantes s'accorderont une aide mutuelle en vue d'une application correcte du présent Accord et d'un contrôle efficace; chaque Partie contractante s'engage notamment à faire vérifier, au moyen de contrôles par sondage des feuilles d'enregistrement et des autres documents de contrôle, le respect des prescriptions du présent Accord au cours des transports internationaux par route effectués par des véhicules immatriculés sur son territoire.

3. Dans le cas où une Partie contractante constate une infraction grave aux dispositions du présent Accord commise par une personne résidant sur le territoire d'une autre Partie contractante, l'administration de la première Partie informera l'administration de l'autre Partie de l'infraction constatée et, le cas échéant, de la sanction prise.

Artikel 14

Durchführungsmaßnahmen

(1) Jede Vertragspartei trifft alle geeigneten Maßnahmen, um die Beachtung dieses Übereinkommens sicherzustellen, insbesondere durch Kontrollen auf der Straße und in den Unternehmen. Die zuständigen Verwaltungsbehörden der Vertragsparteien halten einander über die zu diesem Zweck getroffenen allgemeinen Maßnahmen auf dem laufenden.

(2) Die Vertragsparteien unterstützen einander, um dieses Übereinkommen ordnungsgemäß anwenden und seine Durchführung wirksam überwachen zu können; jede Vertragspartei verpflichtet sich insbesondere, durch Stichproben die Schaublätter und die sonstigen Kontrolldokumente daraufhin zu überprüfen, ob das Übereinkommen im internationalen Straßenverkehr mit in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugen beachtet wird.

(3) Stellt eine Vertragspartei einen schweren Verstoß einer im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei wohnenden Person gegen dieses Übereinkommen fest, so setzt ihre Verwaltungsbehörde die Verwaltungsbehörde der anderen Vertragspartei von dem Verstoß und der etwaigen Ahndung in Kenntnis.

Article 15

Transitional provisions

If this Agreement enters into force under the provisions of its article 16, paragraph 4, before 31 December 1973, the Contracting Parties agree that until that date

(a) by derogation from the provisions of article 7, paragraphs 1 and 2, of this Agreement the total driving time (daily driving period) between two consecutive daily rest periods as prescribed by article 6 of this Agreement shall not exceed nine hours, whatever the vehicle or combination of vehicles driven;

(b) any reference made in this Agreement to the provisions of its article 7,

Article 15

Dispositions transitoires

Si le présent Accord entre en vigueur, conformément au paragraphe 4 de son article 16, avant le 31 décembre 1973, les Parties contractantes sont convenues que, jusqu'à cette date,

a) par dérogation aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 7 du présent Accord, la durée totale des temps de conduite (durée journalière de conduite) entre deux périodes consécutives de repos journalier conforme aux dispositions de l'article 6 du présent Accord, ne pourra dépasser neuf heures, quel que soit le véhicule ou l'ensemble de véhicules conduit;

b) toute référence faite dans le présent Accord aux dispositions des para-

Artikel 15

Übergangsbestimmungen

Wenn dieses Übereinkommen nach Artikel 16 Absatz 4 vor dem 31. Dezember 1973 in Kraft tritt, sind die Vertragsparteien übereingekommen, daß bis zu diesem Zeitpunkt

a) ungeachtet des Artikels 7 Absätze 1 und 2 die Gesamtdauer der Lenkzeit (Tageslenkzeit) zwischen zwei aufeinanderfolgenden Tagesruhezeiten nach Artikel 6 neun Stunden nicht übersteigen darf, gleichviel um welches Fahrzeug oder um welche miteinander verbundenen Fahrzeuge es sich handelt;

b) jede Bezugnahme in diesem Übereinkommen auf Artikel 7 Absätze 1 und 2

paragraphs 1 and 2, shall be construed as being made to the provisions of sub-paragraph (a) of this article.

Article 16

Final provisions

1. This Agreement shall be open for signature until 31 March 1971 and thereafter for accession, by States members of the Economic Commission for Europe and States admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.

2. This Agreement shall be ratified.

3. The instruments of ratification or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

4. This Agreement shall enter into force on the one hundred and eightieth day after the date of deposit of the eighth instrument of ratification or accession.

5. In respect of each State which ratifies, or accedes to, this Agreement after the deposit of the eighth instrument of ratification or accession as referred to in paragraph 4 of this article, the Agreement shall enter into force one hundred and eighty days after the deposit by that State of its instrument of ratification or accession.

Article 17

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The denunciation shall take effect six months after the date on which the Secretary-General receives notice thereof.

Article 18

This Agreement shall cease to have effect if for any period of twelve consecutive months after its entry into force the number of Contracting Parties is less than three.

Article 19

1. Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that the validity of the Agreement shall be extended to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement shall apply to the territory or territories named in the notification as from the one hundred and eightieth day after receipt of the notification by the Secretary-General or, if on that day the Agreement has not yet entered into force, as from the date of its entry into force.

phes 1 et 2 de son article 7 sera interprétée comme étant faite aux dispositions de l'alinéa a) du présent article.

Article 16

Dispositions finales

1. Le présent Accord est ouvert à la signature jusqu'au 31 mars 1971 et, après cette date, à l'adhésion des Etats membres de la Commission économique pour l'Europe et des Etats admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

2. Le présent Accord sera ratifié.

3. Les instruments de ratification ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Le présent Accord entrera en vigueur le cent quatre-vingtième jour après le dépôt du huitième instrument de ratification ou d'adhésion.

5. Pour chaque Etat qui ratifiera le présent Accord ou y adhèrera après le dépôt du huitième instrument de ratification ou d'adhésion visé au paragraphe 4 du présent article, le présent Accord entrera en vigueur cent quatre-vingts jours après la date du dépôt, par cet Etat, de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 17

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 18

Le présent Accord cessera de produire ses effets si, après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à trois pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Article 19

1. Tout Etat pourra, lorsqu'il signera le présent Accord ou lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que la validité du présent Accord sera étendue à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. Le présent Accord s'appliquera au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du cent quatre-vingtième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour le présent Accord n'est pas encore entré en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.

wie eine Bezugnahme auf Buchstabe a ausgelegt wird.

Artikel 16

Schlußbestimmungen

(1) Dieses Übereinkommen liegt bis zum 31. März 1971 zur Unterzeichnung auf; nach diesem Tag liegt es für die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa und für Staaten, die nach Absatz 8 der Statuten in beratender Eigenschaft zu dieser Kommission zugelassen sind, zum Beitritt auf.

(2) Das Übereinkommen bedarf der Ratifikation.

(3) Die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden sind beim Generalsekretär der Vereinten Nationen zu hinterlegen.

(4) Dieses Übereinkommen tritt am hundertachtzigsten Tag nach der Hinterlegung der achten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

(5) Für jeden Staat, der dieses Übereinkommen nach der in Absatz 4 genannten Hinterlegung der achten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beitrifft, tritt dieses Übereinkommen am hundertachtzigsten Tag nach der Hinterlegung seiner eigenen Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Artikel 17

(1) Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation kündigen.

(2) Die Kündigung wird sechs Monate nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

Artikel 18

Dieses Übereinkommen tritt außer Kraft, wenn nach seinem Inkrafttreten die Zahl der Vertragsparteien während zwölf aufeinanderfolgender Monate weniger als drei beträgt.

Artikel 19

(1) Jeder Staat kann bei Unterzeichnung dieses Übereinkommens, bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde oder zu jedem späteren Zeitpunkt durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation erklären, daß sich die Gültigkeit dieses Übereinkommens auf alle oder einzelne Hoheitsgebiete erstreckt, deren internationale Beziehungen er wahrnimmt. Das Übereinkommen wird für jedes in der Notifikation genannte Hoheitsgebiet am hundertachtzigsten Tage nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär oder, falls das Übereinkommen dann noch nicht in Kraft getreten ist, mit seinem Inkrafttreten wirksam.

2. Any State which has made a declaration under the preceding paragraph making this Agreement applicable to a territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of that territory in conformity with the provisions of article 17 hereof.

Article 20

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall so far as possible be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties concerned in the dispute so requests and shall accordingly be referred to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed under the preceding paragraph shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

Article 21

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, declare that it does not consider itself bound by article 20, paragraphs 2 and 3 hereof. The other Contracting Parties shall not be bound by the said paragraphs with respect to any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. If at the time of depositing its instrument of ratification or accession a State enters a reservation other than that provided for in paragraph 1 of this article, the Secretary-General of the United Nations shall communicate the reservation to the States which have previously deposited their instruments of ratification or accession and have not since denounced this Agreement. The reservation shall be deemed to be accepted if none of the said States has, within six months after such communication, expressed its opposition to acceptance of the reservation. Otherwise the reservation shall not be admitted, and, if the State which entered the reservation does not withdraw it the deposit of that State's instrument of ratification or accession shall be without effect. For the purpose of the application

2. Tout Etat qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre le présent Accord applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 17 du présent Accord, dénoncer le présent Accord en ce qui concerne ledit territoire.

Article 20

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige.

2. Tout différend qui n'aura pas été réglé par voie de négociation sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

3. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe précédent sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 21

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera le présent Accord ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les paragraphes 2 et 3 de l'article 20 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par ces paragraphes envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Si, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, un Etat formule une réserve autre que celle prévue au paragraphe 1 du présent article, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies communiquera cette réserve aux Etats qui ont déjà déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion et n'ont pas ultérieurement dénoncé le présent Accord. La réserve sera réputée acceptée si, dans le délai de six mois à dater de cette communication, aucun de ces Etats ne s'est opposé à son admission. Dans le cas contraire, la réserve ne sera pas admise et, si l'Etat qui l'a formulée ne la retire pas, le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion de cet Etat sera sans effet. Pour l'application du présent paragraphe il ne sera pas tenu compte de l'opposition des Etats dont

(2) Jeder Staat, der nach Absatz 1 erklärt hat, daß sich dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet erstreckt, dessen internationale Beziehungen er wahrnimmt, kann das Übereinkommen in bezug auf dieses Hoheitsgebiet nach Artikel 17 kündigen.

Artikel 20

(1) Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens wird, soweit möglich, durch Verhandlungen zwischen den streitenden Parteien beigelegt.

(2) Jede Streitigkeit, die nicht durch Verhandlungen beigelegt werden konnte, wird auf Antrag einer der streitenden Vertragsparteien einem Schiedsverfahren unterworfen und demgemäß einem oder mehreren Schiedsrichtern unterbreitet, die von den streitenden Parteien in gegenseitigem Einvernehmen ausgewählt werden. Einigen sich binnen drei Monaten nach dem Tage des Antrags auf ein Schiedsverfahren die streitenden Parteien nicht über die Wahl eines Schiedsrichters oder der Schiedsrichter, so kann jede dieser Parteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen einzigen Schiedsrichter zu ernennen, dem der Streitfall zur Entscheidung überwiesen wird.

(3) Die Entscheidung des nach Absatz 2 bestellten Schiedsrichters oder der Schiedsrichter ist für die streitenden Vertragsparteien bindend.

Artikel 21

(1) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung, bei der Ratifikation oder beim Beitritt zu diesem Übereinkommen erklären, daß er sich durch Artikel 20 Absätze 2 und 3 nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind durch diese Absätze gegenüber keiner Vertragspartei gebunden, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat.

(2) Macht ein Staat bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde einen anderen als den in Absatz 1 vorgesehenen Vorbehalt, so teilt der Generalsekretär der Vereinten Nationen diesen Vorbehalt jenen Staaten mit, die ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunden bereits hinterlegt und das Übereinkommen seitdem nicht gekündigt haben. Der Vorbehalt gilt als angenommen, wenn binnen sechs Monaten nach dieser Mitteilung keiner dieser Staaten gegen die Annahme Einspruch erhoben hat. Andernfalls ist der Vorbehalt unzulässig, und die Ratifikations- oder Beitrittsurkunde des betreffenden Staates ist ungültig, falls er seinen Vorbehalt nicht zurückzieht. Bei der Anwendung dieses Absatzes wird der Einspruch von Staaten nicht berücksichtigt, deren Beitritt oder

of this paragraph the opposition of States whose accession or ratification is, in virtue of this paragraph, without effect by reason of reservations entered by them, shall be disregarded.

3. Any Contracting Party whose reservation has been adopted in the Protocol of signature of this Agreement or who has entered a reservation pursuant to paragraph 1 of this article, or made a reservation which has been accepted pursuant to paragraph 2 of this article may at any time withdraw such reservation by a notification addressed to the Secretary-General.

Article 22

1. After this Agreement has been in force for three years any Contracting Party may, by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of revising the Agreement. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and shall convene a revision conference if not less than one-third of the Contracting Parties signify their assent to the request within a period of four months from the date of the notification by the Secretary-General.

2. If a conference is convened in conformity with the preceding paragraph the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they wish the conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the text of such proposals, not less than three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened under this article all the States referred to in article 16, paragraph 1, of this Agreement.

Article 23

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to this Agreement. The text of any proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate it to all Contracting Parties and inform thereof all the other States referred to in article 16, paragraph 1, of this Agreement.

2. Within a period of six months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Contracting Party may inform the Secretary-General:

(a) that it has an objection to the amendment proposed; or

l'adhésion ou la ratification serait sans effet, en vertu du présent paragraphe, du fait des réserves qu'ils auraient formulées.

3. Toute Partie contractante dont la réserve aura été adoptée dans le Protocole de signature du présent Accord ou qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article ou fait une réserve qui aura été acceptée conformément au paragraphe 2 du présent article pourra, à tout moment, lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général.

Article 22

1. Après que le présent Accord aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser l'Accord. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le tiers au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 16 du présent Accord.

Article 23

1. Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements au présent Accord. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui le communiquera à toutes les Parties contractantes et le portera à la connaissance des autres Etats visés au paragraphe 1 de l'article 16 du présent Accord.

2. Dans un délai de six mois à compter de la date de la communication par le Secrétaire général du projet d'amendement, toute Partie contractante peut faire connaître au Secrétaire général

a) soit qu'elle a une objection à l'amendement proposé,

Ratifikation wegen von ihnen erhobener Vorbehalte auf Grund dieses Absatzes ungültig ist.

(3) Jede Vertragspartei, deren Vorbehalt im Unterzeichnungsprotokoll zu diesem Übereinkommen angenommen worden ist oder die nach Absatz 1 einen Vorbehalt gemacht hat oder die einen Vorbehalt gemacht hat, der nach Absatz 2 angenommen worden ist, kann ihn jederzeit durch eine an den Generalsekretär gerichtete Notifikation zurückziehen.

Artikel 22

(1) Ist dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft gewesen, so kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Übereinkommens beantragen. Der Generalsekretär notifiziert diesen Antrag allen Vertragsparteien und beruft eine Revisionskonferenz ein, wenn binnen vier Monaten nach seiner Notifikation mindestens ein Drittel der Vertragsparteien ihm ihre Zustimmung zu dem Antrag mitteilt.

(2) Wird eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen, so setzt der Generalsekretär alle Vertragsparteien davon in Kenntnis und fordert sie auf, binnen drei Monaten die Vorschläge einzureichen, deren Prüfung durch die Konferenz sie wünschen. Der Generalsekretär teilt spätestens drei Monate vor Eröffnung der Konferenz allen Vertragsparteien die vorläufige Tagesordnung der Konferenz sowie den Wortlaut der Vorschläge mit.

(3) Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle in Artikel 16 Absatz 1 bezeichneten Staaten ein.

Artikel 23

(1) Jede Vertragspartei kann eine oder mehrere Änderungen dieses Übereinkommens vorschlagen. Der Wortlaut jedes Änderungsvorschlages ist dem Generalsekretär der Vereinten Nationen mitzuteilen, der ihn allen Vertragsparteien übermittelt und allen anderen in Artikel 16 Absatz 1 bezeichneten Staaten zur Kenntnis bringt.

(2) Binnen sechs Monaten nach dem Tage der Übermittlung des Änderungsvorschlages durch den Generalsekretär kann jede Vertragspartei diesem bekanntgeben,

a) daß sie gegen den Änderungsvorschlag Einspruch erhebt, oder

(b) that, although it intends to accept the proposal, the conditions necessary for such acceptance are not yet fulfilled in its State.

3. If a Contracting Party sends to the Secretary-General a communication such as is provided for in paragraph 2 (b) of this article, it may, so long as it has not notified the Secretary-General of its acceptance of the proposed amendment, submit an objection to the proposed amendment within a period of nine months following the expiry of the six-month period provided for its communication.

4. If an objection to the proposed amendment is stated in accordance with the terms of paragraphs 2 and 3 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall be of no effect.

5. If no objection to the proposed amendment has been stated under paragraphs 2 and 3 of this article, then the amendment shall be deemed to have been accepted as from the date specified below:

- (a) if no Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this article: on the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this article;
- (b) if any Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this article: on the earlier of the following two dates:
 - the date by which all the Contracting Parties which sent such communications have notified the Secretary-General of their acceptance of the proposal, subject to the proviso that, if all the acceptances were notified before the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this article, this date shall be taken to be the date of expiry of the said six-months period;
 - the date of expiry of the period of nine months referred to in paragraph 3 of this article.

6. Any amendment deemed to be accepted shall enter into force three months after the date on which it was deemed to be accepted.

7. The Secretary-General shall as soon as possible notify all Contracting Parties whether an objection to the proposed amendment has been stated under paragraph 2 (a) of this article and whether he has received from one or more Contracting Parties a communication under paragraph 2 (b) of this article. If he has received such a communication from one or more Contracting Parties, he shall sub-

b) soit que, bien qu'elle ait l'intention d'accepter le projet, les conditions nécessaires à cette acceptation ne se trouvent pas encore remplies dans son Etat.

3. Tant qu'une Partie contractante qui a adressé la communication prévue au paragraphe 2 b) du présent article n'aura pas notifié au Secrétaire général son acceptation, elle pourra, pendant un délai de neuf mois à partir de l'expiration du délai de six mois prévu pour la communication, présenter une objection à l'amendement proposé.

4. Si une objection est formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera considéré comme n'ayant pas été accepté et sera sans effet.

5. Si aucune objection n'a été formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera réputé accepté à la date suivante:

- a) lorsque aucune Partie contractante n'a adressé de communication en application du paragraphe 2 b) du présent article, à l'expiration du délai de six mois visé à ce paragraphe 2 du présent article;
- b) lorsque au moins une Partie contractante a adressé une communication en application du paragraphe 2 b) du présent article, à la plus rapprochée des deux dates suivantes:
 - date à laquelle toutes les Parties contractantes ayant adressé une telle communication auront notifié au Secrétaire général leur acceptation du projet, cette date étant toutefois reportée à l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe 2 du présent article si toutes les acceptations étaient notifiées antérieurement à cette expiration;
 - expiration du délai de neuf mois visé au paragraphe 3 du présent article.

6. Tout amendement réputé accepté entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle il aura été réputé accepté.

7. Le Secrétaire général adressera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement conformément au paragraphe 2 a) du présent article et si une ou plusieurs Parties contractantes lui ont adressé une communication conformément au paragraphe 2 b) du présent article. Dans le cas où une

b) daß sie den Vorschlag zwar anzunehmen beabsichtigt, die für die Annahme erforderlichen Voraussetzungen in ihrem Staat jedoch noch nicht erfüllt sind.

(3) Solange eine Vertragspartei, die eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b gemacht hat, dem Generalsekretär die Annahme des Änderungsvorschlags nicht notifiziert hat, kann sie binnen neun Monaten nach Ablauf der für die Mitteilung vorgesehenen Frist von sechs Monaten gegen den Änderungsvorschlag Einspruch erheben.

(4) Wird nach den Absätzen 2 und 3 Einspruch gegen den Änderungsvorschlag erhoben, so gilt er als nicht angenommen und bleibt ohne jede Wirkung.

(5) Ist kein Einspruch nach den Absätzen 2 und 3 gegen den Änderungsvorschlag erhoben worden, so gilt er zu folgendem Zeitpunkt als angenommen:

- a) wenn keine Vertragspartei eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b gemacht hat, mit Ablauf der in Absatz 2 vorgesehenen Frist von sechs Monaten,
- b) wenn mindestens eine Vertragspartei eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b gemacht hat, zum früheren der folgenden zwei Zeitpunkte:
 - sobald alle Vertragsparteien, die eine derartige Mitteilung gemacht haben, dem Generalsekretär ihre Annahme des Änderungsvorschlags notifiziert haben, jedoch frühestens mit Ablauf der in Absatz 2 vorgesehenen Frist von sechs Monaten, falls alle Annahmeerklärungen vor diesem Zeitpunkt notifiziert worden sind;
 - mit Ablauf der im Absatz 3 vorgesehenen Frist von neun Monaten.

(6) Jede Änderung tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem sie als angenommen gilt.

(7) Der Generalsekretär notifiziert sobald als möglich allen Vertragsparteien, ob gegen den Änderungsvorschlag Einspruch nach Absatz 2 Buchstabe a erhoben worden ist und ob eine oder mehrere Vertragsparteien eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b an ihn gerichtet haben. Haben eine oder mehrere Vertragsparteien eine solche Mitteilung gemacht, so notifiziert er in der Folge

sequently inform all the Contracting Parties whether the Contracting Party or Parties which have made such a communication raise an objection to or accept the proposed amendment.

8. Independently of the amendment procedure laid down in paragraphs 1 to 6 of this article, the annex to this Agreement may be modified by agreement between the competent administrations of all the Contracting Parties; if the competent administration of a Contracting Party has stated that under its domestic law its agreement is contingent on special authorization for the purpose, or on the approval of a legislative body, the consent of the competent administration of the Contracting Party concerned to the modification of the annex shall not be deemed to have been given until the said competent administration has notified the Secretary-General that the necessary authorization or approval has been obtained. The agreement between the competent administrations shall appoint the date of entry into force of the modified annex, and may provide that, during a transitional period, the old annex shall remain in force, wholly or in part, concurrently with the modified annex.

Article 24

In addition to the notifications referred to in articles 22 and 23 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in article 16, paragraph 1, hereof of

- (a) ratifications or accessions under article 16 of this Agreement;
- (b) the dates of entry into force of the present Agreement, in conformity with article 16 hereof;
- (c) denunciations under article 17 of this Agreement;
- (d) the termination of this Agreement in conformity with article 18 hereof;
- (e) notifications received under article 19 of this Agreement;
- (f) declarations and notifications received under article 21 of this Agreement;
- (g) the entry into force of any amendment in conformity with article 23 of this Agreement.

Article 25

The Protocol of signature of this Agreement shall have the same force, validity and duration as the Agreement itself, of which it shall be deemed to be an integral part.

ou plusieurs Parties contractantes ont adressé une telle communication, il notifiera ultérieurement à toutes les Parties contractantes si la ou les Parties contractantes qui ont adressé une telle communication élèvent une objection contre le projet d'amendement ou l'acceptent.

8. Indépendamment de la procédure d'amendement prévue aux paragraphes 1 à 6 du présent article, l'annexe au présent Accord pourra être modifiée par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes; si l'administration compétente d'une Partie contractante a déclaré que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale à cet effet ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de l'administration compétente de la Partie contractante en cause à la modification de l'annexe ne sera considéré comme donné qu'au moment où cette administration compétente aura déclaré au Secrétaire général que les autorisations ou les approbations requises ont été obtenues. L'accord entre les administrations compétentes fixera la date d'entrée en vigueur de l'annexe modifiée et pourra prévoir que, pendant une période transitoire, l'ancienne annexe restera en vigueur, en tout ou en partie, simultanément avec l'annexe modifiée.

Article 24

Outre les notifications prévues aux articles 22 et 23 du présent Accord, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux Etats visés au paragraphe 1 de l'article 16 du présent Accord

- a) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 16 du présent Accord,
- b) les dates auxquelles le présent Accord entrera en vigueur conformément à l'article 16 du présent Accord,
- c) les dénonciations en vertu de l'article 17 du présent Accord,
- d) l'abrogation du présent Accord conformément à l'article 18 du présent Accord,
- e) les notifications reçues conformément à l'article 19 du présent Accord,
- f) les déclarations et notifications reçues conformément à l'article 21 du présent Accord,
- g) l'entrée en vigueur de tout amendement conformément à l'article 23 du présent Accord.

Article 25

Le Protocole de signature du présent Accord aura les mêmes force, valeur et durée que le présent Accord lui-même dont il sera considéré comme faisant partie intégrante.

allen Vertragsparteien, ob die Vertragspartei oder die Vertragsparteien, die eine solche Mitteilung gemacht haben, Einspruch gegen den Änderungsvorschlag erheben oder ihn annehmen.

(8) Unabhängig von dem in den Absätzen 1 bis 6 vorgesehenen Änderungsverfahren kann der Anhang zu diesem Übereinkommen durch Vereinbarung zwischen den zuständigen Verwaltungen aller Vertragsparteien geändert werden. Hat die Verwaltung einer Vertragspartei erklärt, daß nach ihrem innerstaatlichen Recht ihre Zustimmung zu einer solchen Vereinbarung von einer entsprechenden Sonderermächtigung oder von der Billigung durch eine gesetzgebende Körperschaft abhängt, so gilt die Zustimmung der betreffenden Vertragspartei zur Änderung des Anhangs als nicht erteilt, bis diese Verwaltung dem Generalsekretär notifiziert hat, daß die erforderliche Ermächtigung oder Billigung erteilt worden ist. Die Vereinbarung zwischen den zuständigen Verwaltungen legt den Tag des Inkrafttretens des geänderten Anhangs fest und kann vorsehen, daß während einer Übergangszeit der alte Anhang ganz oder teilweise neben dem neuen in Kraft bleibt.

Artikel 24

Außer den Notifikationen, die nach den Artikeln 22 und 23 vorgesehen sind, notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 16 Absatz 1 bezeichneten Staaten

- a) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 16,
- b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 16 in Kraft tritt,
- c) die Kündigungen nach Artikel 17,
- d) das Außerkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 18,
- e) die Notifikationen nach Artikel 19,
- f) die Erklärungen und Notifikationen nach Artikel 21,
- g) das Inkrafttreten jeder Änderung nach Artikel 23.

Artikel 25

Das Unterzeichnungsprotokoll zu diesem Übereinkommen hat dieselbe Gültigkeit, Wirkung und Dauer wie das Übereinkommen selbst und gilt als Bestandteil desselben.

Article 26

After 31 March 1971 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the States referred to in article 16, paragraph 1, hereof.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

Article 26

Après le 31 mars 1971, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des Etats visés au paragraphe 1 de l'article 16 du présent Accord.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, le premier juillet mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Artikel 26

Nach dem 31. März 1971 wird die Urschrift dieses Übereinkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt; dieser übermittelt allen in Artikel 16 Absatz 1 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Genf am ersten Juli 1970 in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Protocol of Signature

When signing the European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport, the undersigned, duly authorized, have agreed on the following:

The Contracting Parties declare that this Agreement is without prejudice to such provisions as may, if appropriate, subsequently be drawn up in the matter of the duration and spread-over of work.

**Ad article 4
of the Agreement**

The provisions of article 4, paragraph 1, shall not be construed as rendering applicable, outside the State in which the vehicle performing the transport operation is registered, any prohibition of traffic on certain days or at certain hours which may apply in that State to certain categories of vehicles. The provisions of article 4, paragraph 2, shall not be construed as preventing a Contracting Party from enforcing in its territory the provisions of its domestic laws and regulations which prohibit certain categories of vehicle traffic on certain days or at certain hours.

Every Contracting Party which, being a Party to a special agreement as referred to in article 4, paragraph 2, of this Agree-

Protocole de signature

Au moment de procéder à la signature de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit:

Les Parties contractantes déclarent que le présent Accord ne préjuge pas les dispositions qui pourront être, le cas échéant, élaborées ultérieurement en matière de durée du travail et d'amplitude de la journée de travail.

**ad article 4
de l'Accord**

Les dispositions du paragraphe 1 de cet article ne doivent pas être interprétées comme rendant applicables hors de l'Etat d'immatriculation du véhicule effectuant le transport les interdictions de circulation, certains jours ou à certaines heures, qui peuvent exister dans cet Etat pour certaines catégories de véhicules. Les dispositions du paragraphe 2 de cet article ne doivent pas être interprétées comme empêchant une Partie contractante d'imposer sur son territoire le respect des dispositions de sa législation nationale qui interdisent, certains jours ou à certaines heures, la circulation de certaines catégories de véhicules.

Toute Partie contractante, Partie à un accord particulier, tel que le prévoit le paragraphe 2 de l'article 4 du présent

Unterzeichnungsprotokoll

Im Zeitpunkt der Unterzeichnung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals sind die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten wie folgt übereingekommen:

Die Vertragsparteien erklären, daß dieses Übereinkommen den Bestimmungen nicht vorgreift, die gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt in bezug auf die Arbeitszeit und die Dauer des Arbeitstages ausgearbeitet werden können.

**Zu Artikel 4
des Übereinkommens**

Artikel 4 Absatz 1 bedeutet nicht, daß Fahrverbote für bestimmte Tage oder Stunden, die in dem Staat, wo das Fahrzeug zugelassen ist, für bestimmte Fahrzeugklassen in Kraft sind, außerhalb dieses Staates auf das die Beförderung durchführende Fahrzeug angewendet werden können. Artikel 4 Absatz 2 hindert keine Vertragspartei daran, in ihrem Hoheitsgebiet die Einhaltung ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften zu verlangen, welche den Verkehr bestimmter Fahrzeugklassen an bestimmten Tagen oder Stunden verbieten.

Jede Vertragspartei, die eine Sondervereinbarung nach Artikel 4 Absatz 2 des Übereinkommens getroffen hat und die

ment, authorizes international transport operations beginning and ending in the territories of the Parties to the said special agreement by vehicles registered in the territory of a State which, being a Contracting Party to this Agreement, is not a Party to the said special agreement may make it a condition for the conclusion of bilateral or multilateral agreements authorizing such transport operations that the crews performing those operations shall, in the territories of States Parties to the said special agreement, comply with the provisions of the said special agreement.

Ad article 12 of the Agreement

The undersigned undertake to discuss after the Agreement has entered into force the insertion therein, by means of an amendment, of a clause providing for the use of a control device of approved type which when placed on the vehicle would so far as possible replace the individual control book.

Ad article 14 of the Agreement

The Contracting Parties recognize that it would be desirable for:

- each Contracting Party to adopt the measures necessary to enable it to institute proceedings on account of breaches of the provisions of the Agreement not only if the breaches are committed in its territory, but also if they are committed in the territory of another State during an international road transport operation performed by a vehicle which the Contracting Party has registered;
- them to afford one another assistance for the purpose of imposing penalties for breaches committed.

Ad annex to the Agreement

Notwithstanding paragraph 4 of the general provisions of the annex to this Agreement, Switzerland may dispense with the requirement that employers must sign the weekly reports in the individual control book.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

Done at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

Accord, et qui autoriserait l'exécution de transports internationaux commençant et se terminant sur le territoire des Parties audit accord particulier par des véhicules immatriculés sur le territoire d'un Etat qui est Partie contractante à l'AETR mais qui n'est pas Partie audit accord particulier, pourra poser comme condition de la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux autorisant ces transports, que les équipages effectuant les transports en cause se conforment, sur le territoire des Etats Parties à l'accord particulier, aux dispositions de ce dernier.

ad article 12 de l'Accord

Les soussignés s'engagent à discuter, une fois l'Accord en vigueur, l'incorporation dans l'Accord, par voie d'amendement, d'une clause prévoyant l'emploi d'un appareil de contrôle de type homologué, placé sur le véhicule, qui remplacerait dans la mesure du possible le livret individuel de contrôle.

ad article 14 de l'Accord

Les Parties contractantes reconnaissent qu'il est désirable:

- que chaque Partie contractante prenne les mesures nécessaires pour être à même de poursuivre les infractions aux dispositions de l'Accord non seulement quand elles sont commises sur son territoire, mais aussi quand elles sont commises sur le territoire d'un autre Etat au cours d'un transport international par route effectué par un véhicule qu'elle a immatriculé;
- qu'elles s'accordent une aide mutuelle pour sanctionner les infractions commises.

ad annexe à l'Accord

Par dérogation au paragraphe 4 des dispositions générales de l'annexe au présent Accord, la Suisse pourra ne pas exiger que les employeurs signent les rapports hebdomadaires du livret individuel de contrôle.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Genève, le premier juillet mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Durchführung internationaler Beförderungen, deren Ausgangs- und Endpunkt auf dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei dieser Sondervereinbarung liegen, durch Fahrzeuge genehmigt, die im Hoheitsgebiet eines Staates zugelassen sind, der Vertragspartei des Übereinkommens ist, aber nicht Vertragspartei der genannten Sondervereinbarungen, kann als Bedingung zum Abschluß von ein- oder mehrseitigen Übereinkünften zur Genehmigung solcher Fahrten fordern, daß das Fahrpersonal, das diese Fahrten durchführt, auf dem Gebiet der Vertragsparteien der Sondervereinbarung deren Bestimmungen zu beachten hat.

Zu Artikel 12 des Übereinkommens

Die Unterzeichneten verpflichten sich, nach Inkrafttreten des Übereinkommens die Aufnahme einer Klausel zur Änderung des Übereinkommens zu erörtern, durch welche die Verwendung von im Fahrzeug angebrachten Kontrollgeräten geprüfter Typen vorgeschrieben werden, die das persönliche Kontrollbuch soweit wie möglich ersetzen sollte.

Zu Artikel 14 des Übereinkommens

Die Vertragsparteien erkennen an, daß es wünschenswert ist,

- daß jede Vertragspartei geeignete Maßnahmen trifft, um Verstöße gegen das Übereinkommen ahnden zu können, und zwar nicht nur, wenn sie in ihrem eigenen Hoheitsgebiet begangen werden, sondern auch, wenn sie im Hoheitsgebiet eines anderen Staates während einer Fahrt mit einem Fahrzeug im internationalen Straßenverkehr begangen werden, das sie zugelassen hat;
- daß sie einander bei der Ahndung von Verstößen unterstützen.

Zur Anlage des Übereinkommens

Abweichend von Absatz 4 der allgemeinen Bestimmungen im Anhang zu diesem Übereinkommen fordert die Schweiz nicht, daß die Arbeitgeber den Wochenbericht des persönlichen Kontrollbuchs unterschreiben.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

Geschehen zu Genf am ersten Juli 1970 in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Annex Individual Control Book

Model Individual Control Book (a) Front sheet

General Provisions

Reminder of the provisions of laws and regulations

1. It is desirable that the individual control book should contain a reminder of the principal provisions to be observed by crew members.

Numbering of book

2. The control book shall be numbered by perforation or stamping.

Format of book

3. The individual control book shall have the standard A.6 format (105 × 148 mm) or a larger format.

Signing of book

4. The signature of the crew members shall appear on both the daily sheet and the weekly report. The employer's signature shall appear on the weekly report.

Contents of book

5. Subject to the provisions of paragraph 7 below, the individual control book shall conform to the attached model; it shall comprise:

- (a) a front sheet;
- (b) instructions for keeping the book;
- (c) daily sheets;
- (d) an example of a completed daily sheet;
- (e) weekly reports.

6. Every Contracting Party shall prescribe in respect of books issued in its territory, how the crew member shall enter the periods of his occupational activities other than driving periods. Every Contracting Party may select either of the following procedures for this purpose:

- (a) periods of occupational activities, other than driving, shall be entered under the symbol ☒ no distinction being made between periods of actual work and other periods on duty; or
- (b) periods of occupational activities, other than driving, shall be so entered, as to show separately
 - opposite the symbol **X** actual work, other than driving.
 - opposite the symbol ☒ periods on duty other than those entered opposite symbols **Q** and **X**

7. Every Contracting Party may prescribe, in respect of the individual control books issued in its territory:

- (a) that the chart shown on the daily sheet shall be set out in a single strip covering the period from midnight to midnight (0 to 24 hours);
- (b) that the daily sheet shall be kept in more than one copy;
- (c) that additional particulars or headings, or variants, shall be inserted, on condition that the general layout of the book remains unaltered and that the numbers or capital letters opposite the items as shown in the following model are left unchanged;
- (d) such amendment or additional information as provisions adopted in pursuance of paragraph 6 above may necessitate in connexion with the symbols corresponding to items 7 ☒, 7 a **X**, 14 ☒ and 14 a **X** of the daily sheet;
- (e) that the boxes opposite items Ha, Hb and or I of the weekly report shall not be completed;
- (f) that daily sheets more than two weeks old shall be detached.

I. Individual Control Book for Crew Members in Road Transport

II. Country:

III. Date book first used: 19

IV. Date book last used: 19

V. Surname, first name(s), date of birth and address of holder of book:

VI. Name, address, telephone number and stamp (if any) of the undertaking:

Book No.

(b) Instructions

Instructions for the Use of the Individual Control Book

1. This individual control book is issued in conformity with (specify relevant laws and regulations)

To the Undertaking

2. After completing items V and VI on the front sheet, issue a book to each crew member employed by you, in conformity with the laws and regulations referred to in paragraph 1 above.
3. Keep a register showing the names of the persons to whom books have been issued, the serial number of each book issued, and the dates of issue. Require the holder to sign in the margin of the register.
4. Give the holder the necessary instructions for correct use of the book.
5. Examine the daily sheets and the weekly report every week or, if prevented from doing so, as soon thereafter as possible. Sign the weekly report.
6. Withdraw the used books, observing the time-limit specified in paragraph 9 below, and hold them at the disposal of the control authorities for not less than one year. Enter the date of the last daily sheet in the register referred to in paragraph 3 above.

To Crew Members

7. This control book is personal. Carry it with you when on duty and produce it to the control authorities on request. Hand it over to your employer when you leave the undertaking.
8. Produce this control book to your employer every week or, if prevented from doing so, as soon thereafter as possible, so that he can check your entries and sign the weekly report.
9. When the book is completed, keep it for two weeks so that you can produce it at any time to the control authorities, and then hand it as soon as possible to your employer. Keep a copy of the weekly reports.

Front sheet

10. Make sure that your surname, first name(s), date of birth and address are filled in correctly (item V).
11. Enter the date on which you first use the book (item III).
12. After use, enter the date when you last used the book (item IV).

Daily sheet

13. Fill in a daily sheet for every day on which you have been employed as a crew member.
14. Enter in box 2 the registration number of any vehicle used during the day.
15. The symbols used have the following meaning:

- $\overline{\text{A}}$ total duration of rest period before going on duty
 $\overline{\text{B}}$ daily rest period
 A off-duty period
 B driving period

(1st variant) *)

☒ period of occupational activities other than driving

(2nd variant) *)

 X actual work other than driving;☒ periods of duty other than those covered by symbols B and X .

16. Enter your period of daily rest (symbol $\overline{\text{A}}$), off-duty periods (symbol A) and the time during which you were engaged in activities represented by symbols (first variant) *) B , C , D , E , F , G , H , I , J , K , L , M , N , O , P , Q , R , S , T , U , V , W , X , Y , Z , AA , AB , AC , AD , AE , AF , AG , AH , AI , AJ , AK , AL , AM , AN , AO , AP , AQ , AR , AS , AT , AU , AV , AW , AX , AY , AZ , BA , BB , BC , BD , BE , BF , BG , BH , BI , BJ , BK , BL , BM , BN , BO , BP , BQ , BR , BS , BT , BU , BV , BW , BX , BY , BZ , CA , CB , CC , CD , CE , CF , CG , CH , CI , CJ , CK , CL , CM , CN , CO , CP , CQ , CR , CS , CT , CU , CV , CW , CX , CY , CZ , DA , DB , DC , DD , DE , DF , DG , DH , DI , DJ , DK , DL , DM , DN , DO , DP , DQ , DR , DS , DT , DU , DV , DW , DX , DY , DZ , EA , EB , EC , ED , EE , EF , EG , EH , EI , EJ , EK , EL , EM , EN , EO , EP , EQ , ER , ES , ET , EU , EV , EW , EX , EY , EZ , FA , FB , FC , FD , FE , FF , FG , FH , FI , FJ , FK , FL , FM , FN , FO , FP , FQ , FR , FS , FT , FU , FV , FW , FX , FY , FZ , GA , GB , GC , GD , GE , GF , GG , GH , GI , GJ , GK , GL , GM , GN , GO , GP , GQ , GR , GS , GT , GU , GV , GW , GX , GY , GZ , HA , HB , HC , HD , HE , HF , HG , HH , HI , HJ , HK , HL , HM , HN , HO , HP , HQ , HR , HS , HT , HU , HV , HW , HX , HY , HZ , IA , IB , IC , ID , IE , IF , IG , IH , II , IJ , IK , IL , IM , IN , IO , IP , IQ , IR , IS , IT , IU , IV , IW , IX , IY , IZ , JA , JB , JC , JD , JE , JF , JG , JH , JI , JJ , JK , JL , JM , JN , JO , JP , JQ , JR , JS , JT , JU , JV , JW , JX , JY , JZ , KA , KB , KC , KD , KE , KF , KG , KH , KI , KJ , KL , KM , KN , KO , KP , KQ , KR , KS , KT , KU , KV , KW , KX , KY , KZ , LA , LB , LC , LD , LE , LF , LG , LH , LI , LJ , LK , LL , LM , LN , LO , LP , LQ , LR , LS , LT , LU , LV , LW , LX , LY , LZ , MA , MB , MC , MD , ME , MF , MG , MH , MI , MJ , MK , ML , MN , MO , MP , MQ , MR , MS , MT , MU , MV , MW , MX , MY , MZ , NA , NB , NC , ND , NE , NF , NG , NH , NI , NJ , NK , NL , NM , NO , NP , NQ , NR , NS , NT , NU , NV , NW , NX , NY , NZ , OA , OB , OC , OD , OE , OF , OG , OH , OI , OJ , OK , OL , OM , ON , OO , OP , OQ , OR , OS , OT , OU , OV , OW , OX , OY , OZ , PA , PB , PC , PD , PE , PF , PG , PH , PI , PJ , PK , PL , PM , PN , PO , PP , PQ , PR , PS , PT , PU , PV , PW , PX , PY , PZ , QA , QB , QC , QD , QE , QF , QG , QH , QI , QJ , QK , QL , QM , QN , QO , QP , QQ , QR , QS , QT , QU , QV , QW , QX , QY , QZ , RA , RB , RC , RD , RE , RF , RG , RH , RI , RJ , RK , RL , RM , RN , RO , RP , RQ , RR , RS , RT , RU , RV , RW , RX , RY , RZ , SA , SB , SC , SD , SE , SF , SG , SH , SI , SJ , SK , SL , SM , SN , SO , SP , SQ , SR , SS , ST , SU , SV , SW , SX , SY , SZ , TA , TB , TC , TD , TE , TF , TG , TH , TI , TJ , TK , TL , TM , TN , TO , TP , TQ , TR , TS , TT , TU , TV , TW , TX , TY , TZ , UA , UB , UC , UD , UE , UF , UG , UH , UI , UJ , UK , UL , UM , UN , UO , UP , UQ , UR , US , UT , UU , UV , UW , UX , UY , UZ , VA , VB , VC , VD , VE , VF , VG , VH , VI , VJ , VK , VL , VM , VN , VO , VP , VQ , VR , VS , VT , VU , VV , VW , VX , VY , VZ , WA , WB , WC , WD , WE , WF , WG , WH , WI , WJ , WK , WL , WM , WN , WO , WP , WQ , WR , WS , WT , WU , WV , WW , WX , WY , WZ , XA , XB , XC , XD , XE , XF , XG , XH , XI , XJ , XK , XL , XM , XN , XO , XP , XQ , XR , XS , XT , XU , XV , XW , XX , XY , XZ , YA , YB , YC , YD , YE , YF , YG , YH , YI , YJ , YK , YL , YM , YN , YO , YP , YQ , YR , YS , YT , YU , YV , YW , YX , YY , YZ , ZA , ZB , ZC , ZD , ZE , ZF , ZG , ZH , ZI , ZJ , ZK , ZL , ZM , ZN , ZO , ZP , ZQ , ZR , ZS , ZT , ZU , ZV , ZW , ZX , ZY , ZZ .

17. Entries must be made at the beginning and end of each period to which they relate.

18. In box 16 ("Remarks") enter the name of the second driver, if any. This box may also be used to explain any breach of the requirements or to correct particulars given elsewhere (see paragraph 25). The employer or the control authorities may also insert their remarks in this box.

19. Opposite box 12 $\overline{\text{A}}$, enter the number of hours of uninterrupted rest (daily rest) taken immediately before coming on duty. If this period begins in one day and ends in the following day the figure will be the total achieved by adding together the rest period taken at the end of the previous day and the rest period taken at the beginning of the day to which the sheet relates.

20. Before departure, enter opposite "Beginning of duty" in box 11 the number of kilometres (miles) shown on the recorder; at the end of duty, enter opposite "End of duty" in box 11 the new number of kilometres (miles) shown on the recorder and note the total distance covered.

21. Sign the daily sheet.

*) The variant used will depend on the choice made by the Contracting Party in accordance with paragraph 6 of the General Provisions. Only the variant so selected will appear in the individual control book.

Weekly report

22. This report should be made out at the end of every period of one week in which one or more daily sheets have been made out. For days on which you were on duty without being a crew member, i. e. for which there was no need to make out a daily sheet, enter the figure "0" opposite box G and the duration of duty periods opposite boxes Ha and Hb; if you did not engage in a particular activity, enter the figure "0" opposite the appropriate box. For days on which you were not on duty, enter the figure "0" opposite boxes G, Ha and Hb and add an explanation, such as "on leave", "day off".

23. Enter opposite boxes F and G the figures shown opposite boxes 12 and 13 of the relevant daily sheets.

Additional instruction applicable where domestic laws and regulations require crew members to keep an individual control book for international transport operations only

24. Before starting on an international transport operation, enter opposite boxes 12 and 13 in the daily sheets for the seven days preceding that on which the operation begins particulars of the total periods of uninterrupted rest taken before going on duty, and particulars of the daily driving periods; or make out a weekly report covering those seven days.

General note

25. No erasures, corrections or additions may be made in the book. Any mistakes, even of form only, must be corrected under "Remarks" (box 16).

26. No sheets must be destroyed.

27. All entries must be made in ink.

(c) Daily sheet

Book No	2. Registration No. of vehicle(s)		1. DAILY SHEET No								3. Day of week and date			
	12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1													
	4													
	5													
	6													
	7	☒												
	7 a													
	24 23 22 21 20 19 18 17 16 15 14 13													
	4													
	5													
6														
7	☒													
7 a														
8. Place of coming on duty:						9. Place of going off duty:								
10. Transport of goods: Permissible maximum weight of the combination of vehicles *) (where applicable):														
10 a. Passenger transport: System of daily rest selected:								12.		Number of hours				
11. Distance recorder:								End of duty:		km/miles				
								Beginning of duty:		km/miles				
Total distance covered:								km/miles						
16. Remarks and signature:								13.						
								14.	☒					
								14 a.						
								15. Total 13 + 14 + 14 a if applicable						

*) Lorry with trailer or articulated vehicle.

(d) Specimen of a completed daily sheet

Book No 45	2. Registration No. of vehicle(s) 3.462HB75		1. DAILY SHEET No 21								3. Day of week and date Tuesday, 15 September, 1972			
	12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1													
	4													
	5													
	6													
	7	☒												
	7 a													
	24 23 22 21 20 19 18 17 16 15 14 13													
	4													
	5													
6														
7	☒													
7 a														
8. Place of coming on duty: PARIS						9. Place of going off duty: ANTWERP								
10. Transport of goods. Permissible maximum weight of the combination of vehicles *) (where applicable): 19 T.														
10 a. Passenger transport. System of daily rest selected: (10 ^h)								12.		Number of hours 12				
11. Distance recorder:								End of duty:		91 430 km/miles				
								Beginning of duty:		91 090 km/miles				
Total distance covered:								340 km/miles						
16. Remarks and signature: M. B. Mahnke								13.		6 1/2				
								14.	☒	1/2				
								14 a.		2 1/2				
								15. Total 13 + 14 + 14 a if applicable		9 1/2				

*) Lorry with trailer or articulated vehicle.

(e) Weekly report

A. Surname and first name(s) of crew member

B. Weekly Report

C. From to 19 inclusive

D. Days of the weekly period											J. Weekly total
E. Daily sheet n°											
F. 											
Hours of occupational activities											
G. 											
Ha. ☒											
Hb. ☒											
I. G. + Ha. + Hb.											

K. Remarks:

L. Date of preceding weekly rest period:

M. Signature of crew member:

N. Signature of employer:

Book No

Note 1.

In practice, boxes 10 and 10 a will both be completed on the same daily sheet only where a crew member has carried out a passenger transport operation and a goods transport operation on the same day. In box 10 a (completed only by crew members of passenger vehicles) the entry should be either "10 h" or "11 h", according to the systems of daily rest periods applying to the crew member.

Note 2.

Opposite box 12, if 12 hours is entered as the total period of uninterrupted rest taken prior to going on duty, this means that the driver went off duty at 7 p. m. on the previous day, because adding the 5 hours from 7 p. m. to midnight on the previous day to the 7 hours entered in box 4 gives a total of 12 hours.

Annexe Livret individuel de contrôle.

Dispositions générales

Rappel des dispositions réglementaires

- Il est désirable que le livret individuel de contrôle contienne un rappel des dispositions principales à respecter par le membre d'équipage.

Numérotage du livret.

- Le livret de contrôle sera numéroté par perforation ou impression.

Format du livret

- Le format du livret individuel de contrôle sera le format standard A.6 (105 x 148 mm) ou un format plus grand.

Signature du livret

- La signature du membre d'équipage figurera, à la fois, sur le feuillet quotidien et sur le rapport hebdomadaire. La signature de l'employeur figurera sur le rapport hebdomadaire.

Contenu du livret

- Sous réserve des dispositions du paragraphe 7 ci-après, le livret individuel de contrôle sera conforme au modèle ci-joint; il comprendra:
 - une page de couverture;
 - des instructions pour la tenue du livret;
 - des feuillets quotidiens;
 - un exemple de feuillet quotidien rempli;
 - des rapports hebdomadaires.

- Chaque Partie contractante fixe, pour les livrets délivrés sur son territoire, la manière selon laquelle le membre d'équipage doit faire figurer les périodes de ses activités professionnelles autres que les périodes de conduite. A cette fin, chaque Partie contractante peut choisir l'une des manières suivantes:
 - les périodes d'activités professionnelles autres que la conduite, seront relevées sous le symbole ☐ sans distinction entre périodes consacrées à des travaux effectifs et autres périodes de service;
 - les périodes d'activités professionnelles autres que la conduite, seront relevées en distinguant
 - sous le symbole ☒ les travaux effectifs autres que la conduite,
 - sous le symbole ☐ les périodes de service autres que celles visées par les symboles ☒ et ☒.

- Chaque Partie contractante peut prescrire pour les livrets individuels de contrôle délivrés sur son territoire:
 - l'établissement sur une seule bande, portant sur la période de 0 à 24 heures, du diagramme qui figure au feuillet quotidien;
 - la tenue du feuillet quotidien en plus d'un exemplaire;
 - des indications ou rubriques additionnelles ou des variantes, à condition que la présentation générale du livret ne soit pas modifiée et que les numéros ou lettres majuscules en regard des rubriques qui figurent au modèle qui suit soient inchangés;
 - toute modification ou indication complémentaire que les dispositions arrêtées en application du paragraphe 6 ci-dessus rendraient nécessaires en ce qui concerne les symboles correspondants aux rubriques ☐ , 7 a ☒ , 14 ☐ et 14 a ☒ du feuillet quotidien;
 - de ne pas remplir les cases en regard des rubriques Ha, Hb et/ou I du rapport hebdomadaire;
 - de détacher les feuillets quotidiens datant du plus de deux semaines.

Modèle de livret individuel de contrôle

a) Page de couverture

I. Livret individuel de contrôle pour les membres d'équipage des transports routiers

II. Pays:

III. Première date d'utilisation du livret: 19

IV. Dernière date d'utilisation du livret: 19

V. Nom, prénom(s), date de naissance et adresse du titulaire du livret:

VI. Nom, adresse, No de téléphone et éventuellement timbre de l'entreprise:

Livret No

b) Instructions

Instructions pour la tenue du livret individuel de contrôle

1. Ce livret individuel de contrôle est délivré conformément à (indication de la législation ou des législations pertinentes)

A l'intention de l'entreprise

- Après avoir rempli les rubriques V et VI de la page de couverture, remettez un livret à tout membre d'équipage conformément à la législation ou aux législations indiquées au paragraphe 1 ci-dessus.
- Portez sur un registre les noms des personnes à qui un livret aura été remis, en indiquant le numéro matricule de chaque livret et la date de remise. Exigez l'embarquement du titulaire sur ce registre.
- Donnez au titulaire toutes les indications utiles à une tenue correcte du livret.
- Examinez chaque semaine ou, en cas d'empêchement, au plus tôt, le feuillets quotidiens et le rapport hebdomadaire. Signez le rapport hebdomadaire.
- Retirez les livrets utilisés, compte tenu du délai fixé au paragraphe 9 ci-après, et tenez-les à la disposition des agents chargés du contrôle, pendant une période de douze mois au moins. Inscrivez dans le registre mentionné au paragraphe 3 ci-dessus la date du dernier feuillet quotidien.

A l'intention du membre d'équipage

- Ce livret de contrôle vous est personnel. Vous devez l'avoir en votre possession lorsque vous êtes en service et le présenter à la demande des agents chargés du contrôle. Remettez le livret de contrôle à votre employeur lorsque vous quittez l'entreprise.
- Présentez-le à votre employeur chaque semaine ou, en cas d'empêchement, au plus tôt, pour qu'il puisse vérifier vos inscriptions et signer le rapport hebdomadaire.
- Lorsque le livret est terminé, gardez-le deux semaines afin de pouvoir le présenter à tout moment aux agents chargés du contrôle. Remettez-le ensuite, aussitôt que possible, à votre employeur. Gardez un double des rapports hebdomadaires.

Couverture

- Vérifiez si vos nom, prénom(s), date de naissance et adresse sont inscrits correctement (rubrique V).
- Inscrivez la date à laquelle vous utilisez ce livret pour la première fois (rubrique III).
- Après usage, inscrivez la dernière date d'utilisation (rubrique IV).

Feuillelet quotidien

- Remplissez un feuillet quotidien pour toute journée au cours de laquelle vous avez été employé comme membre d'équipage.
- Inscrivez dans la case 2 le numéro d'immatriculation de tout véhicule utilisé pendant la journée.

15. Les symboles utilisés ont la signification suivante:

 durée totale du repos journalier précédant la prise de service

 repos journalier

 période hors service

 période de conduite

(1^{ère} variante *)

☒ période d'activités professionnelles autres que la conduite

(2^{ème} variante *)

☒ travaux effectifs autres que la conduite;

☒ périodes de service autres que celles visées par les symboles  et 

16. Indiquez votre période de repos journalier (symbole ) vos périodes hors service (symbole ) et le temps pendant lequel vous êtes occupé aux activités représentées par les symboles (première variante *) des rubriques 6  et 7 , (deuxième variante *) 6  et 7 , en tirant une ligne horizontale sous les heures correspondantes et en regard des symboles correspondants; et en reliant les lignes horizontales aux lignes verticales. Il y aura ainsi une ligne continue sur toute la longueur de la bande (voir exemple dans le livret).

17. Les inscriptions doivent être faites au commencement et à la fin de chaque période à laquelle elles se rapportent.

18. Dans la case 16 («Observations»), inscrivez, le cas échéant, le nom du deuxième conducteur. En outre, cette case peut être utilisée pour expliquer une violation éventuelle des prescriptions ou pour rectifier les indications figurant dans d'autres cases (voir paragraphe 25). L'employeur ou les agents chargés du contrôle peuvent également y inscrire leurs observations.

19. Dans la case 12 , indiquez le nombre d'heures de repos ininterrompu (repos journalier) précédant immédiatement la prise de service. Si cette période chevauche sur deux jours, le chiffre représentera le total de la période de repos de la fin de la journée précédente et de la période de repos du début de la journée à laquelle se rapporte le feuillet.

20. Avant le départ, inscrivez dans la case 11 «Début de service» le kilométrage selon le compteur kilométrique; à la fin du service, inscrivez dans la case 11 «Fin de service» le nouveau kilométrage et notez le parcours total.

21. Signez le feuillet quotidien.

*) La variante utilisée dépendra du choix fait par la Partie contractante conformément au paragraphe 6 des Dispositions générales. Seule la variante ainsi choisie apparaîtra sur les livrets individuels de contrôle.

Rapport hebdomadaire

22. Ce rapport doit être établi à l'issue de toute période hebdomadaire ayant comporté l'établissement d'un ou de plusieurs feuillets quotidiens. Pour les jours où vous avez été en service sans être membre d'équipage, c'est-à-dire lorsqu'il n'y avait pas lieu d'établir un feuillet quotidien, inscrivez le chiffre «0» dans la case G et la durée des périodes de service dans les cases Ha et Hb; si vous n'avez pas exercé une des activités prévues, inscrivez le chiffre «0» dans la case appropriée. Pour les jours où vous n'avez pas été en service, inscrivez le chiffre «0» dans les cases G, Ha et Hb, et ajoutez une explication telle que «en vacances», «jour de congé».

23. Reportez dans les cases F et G les chiffres figurant dans les cases 12 et 13 des feuillets quotidiens correspondants.

Instruction complémentaire pour le cas où la législation nationale oblige les membres d'équipage à ne tenir un livret individuel de contrôle que pour les transports internationaux.

24. Avant d'entreprendre un transport international, il y a lieu de porter dans les feuillets quotidiens, pour les sept jours précédant celui du commencement de ce transport, dans les cases 12 et 13, les mentions relatives aux durées totales des repos ininterrompus précédant la prise de service et aux périodes de conduite journalière, ou de remplir un rapport hebdomadaire pour ces sept jours.

Observations générales

25. Il ne peut être fait sur le livret ni grattage, ni rature, ni surcharge; les erreurs, même simplement matérielles, sont à rectifier sous la rubrique «Observations» (case 16).

26. Aucun feuillet ne doit être détruit.

27. Toutes les inscriptions doivent être faites à l'encre.

c) Feuillet quotidien

Livret N°	2. N° d'immatriculation du (des) véhicule(s)			1. FEUILLET QUOTIDIEN N°				3. Jour et date				
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24											
	4											
	5											
	6											
	7											
	7a											
	8. Lieu de prise de service: 9. Lieu de cessation de service:											
	10. Transport de marchandises. Poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules *) (le cas échéant):											
	10a. Transport de voyageurs. Régime de repos journalier choisi:											
11. Compteur kilométrique: Fin de service: km/miles Début de service: km/miles												
Parcours total: km/miles												
16. Observations et signature:												
12. Nombre d'heures												
13.												
14.												
14a.												
15. Total 13 + 14 + 14a le cas échéant												

*) Train routier ou véhicule articulé.

d) Exemple de feuillet quotidien rempli

Livret N° 45	2. N° d'immatriculation du (des) véhicule(s) 3.462HB75			1. FEUILLET QUOTIDIEN N° 21				3. Jour et date Mardi 15 Septembre 1972				
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24											
	4											
	5											
	6											
	7											
	7a											
	8. Lieu de prise de service: PARIS 9. Lieu de cessation de service: ANVERS											
	10. Transport de marchandises. Poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules *) (le cas échéant): 19 T.											
	10a. Transport de voyageurs. Régime de repos journalier choisi: (10 ^h)											
11. Compteur kilométrique: Fin de service: 91 430 km/miles Début de service: 91 090 km/miles												
Parcours total: 340 km/miles												
16. Observations et signature: M. B. Mahnke												
12. Nombre d'heures 12												
13. 6 1/2												
14. 1/2												
14a. 2 1/2												
15. Total 13 + 14 + 14a le cas échéant 9 1/2												

*) Train routier ou véhicule articulé.

e) Rapport hebdomadaire

A. Nom et prénom(s) du membre de l'équipage

B. Rapport hebdomadaire

C. Du au 19..... inclus

D. Jours de la période heb- domadaire	E. Feuille quotidien n°	F.	J. Total de la période hebdomadaire:
		G.	
		Ha. ☒	
		Hb.	
		I. G. + Ha. + Hb.	

K. Observations:

L. Date du repos hebdomadaire précédent:

M. Signature du membre de l'équipage:

N. Signature de l'employeur:

Livret N°

Note 1.

En pratique, les cases en regard des rubriques 10 et 10 a ne seront remplies toutes deux sur un même feuillet que dans les cas où un membre d'équipage aurait effectué le même jour à la fois un transport de voyageurs et un transport de marchandises. Dans la case 10 a (remplie seulement par les membres d'équipage de véhicules destinés au transport de voyageurs), il faut inscrire «10 h» ou «11 h», selon le système de repos journalier s'appliquant au membre d'équipage.

Note 2.

Dans la case 12, le fait d'indiquer 12 heures de durée totale de repos ininterrompu précédant la prise de service, signifie que le chauffeur a terminé son travail la veille à 19 heures. En effet, en ajoutant aux 7 heures indiquées dans la case 4, les 5 heures comprises entre 19 et 24 heures la veille, on arrive à un total de 12 heures.

(Übersetzung)

Anhang
Persönliches Kontrollbuch

Muster des persönlichen Kontrollbuchs
a) Deckblatt

Allgemeine Bestimmungen

Hinweise auf die innerstaatlichen Rechtsvorschriften

1. Es ist wünschenswert, daß das persönliche Kontrollbuch einen Hinweis auf die wichtigsten Vorschriften für die Mitglieder des Fahrpersonals enthält.

Numerierung des Buches

2. Das Kontrollbuch ist durch Lochen oder Aufdruck zu numerieren.

Format des Buches

3. Das Format des persönlichen Kontrollbuchs muß mindestens der Norm A6 (105 x 148 mm) entsprechen.

Unterteilung des Buches

4. Das Tageskontrollblatt und der Wochenbericht müssen vom Mitglied des Fahrpersonals, der Wochenbericht auch vom Arbeitgeber unterschrieben sein.

Inhalt des persönlichen Kontrollbuchs

5. Vorbehaltlich des Absatzes 7 hat das persönliche Kontrollbuch dem beiliegenden Muster zu entsprechen; es enthält

- a) ein Deckblatt;
- b) Anweisungen für das Führen des Buches;
- c) Tageskontrollblätter;
- d) das Muster eines ausgefüllten Tageskontrollblattes;
- e) Wochenberichte.

6. Jede Vertragspartei legt für die in ihrem Hoheitsgebiet ausgegebenen Bücher die Art fest, in der jedes Mitglied des Fahrpersonals die Zeiten seiner beruflichen Tätigkeiten außer den Lenkzeiten eintragen muß. Zu diesem Zweck kann jede Vertragspartei eine der folgenden Arten wählen:

- a) die Zeiten beruflicher Tätigkeiten außer der Lenkzeit sind unter dem Symbol ☐ ohne Unterscheidung zwischen Zeiten, die tatsächlichen Arbeiten gewidmet sind, und anderen Dienstzeiten einzutragen; oder
- b) die Zeiten beruflicher Tätigkeiten außer der Lenkzeit sind so einzutragen, daß man unterscheidet
 - unter dem Symbol ☒ die tatsächlichen Arbeiten außer der Lenkzeit und
 - unter dem Symbol ☐ die Dienstzeiten außer jenen, die unter den Symbolen ☒ und ☒ angeführt sind.

7. Jede Vertragspartei kann für die in ihrem Hoheitsgebiet ausgestellten persönlichen Kontrollbücher folgendes vorschreiben:

- a) die Erstellung des auf dem Tageskontrollblatt erscheinenden Diagramms auf einem einzigen Streifen, der sich auf den Zeitraum von 0 bis 24 Uhr erstreckt;
- b) die Ausfertigung des Tageskontrollblattes in mehr als einem Exemplar;
- c) zusätzliche Angaben oder zusätzliche Spalten oder Varianten unter der Bedingung, daß die allgemeine Aufmachung des Buches nicht verändert wird und daß die Nummern oder Großbuchstaben bezüglich der auf dem folgenden Muster erscheinenden Felder unverändert bleiben;
- d) jede Änderung oder zusätzliche Angabe, welche die in Anwendung des Absatzes 6 festgelegten Bestimmungen hinsichtlich der Symbole erforderlich machen, die den Nummern 7 ☐, 7 a ☒, 14 ☐ und 14 a ☒ des Tageskontrollblattes entsprechen;
- e) die Felder zu Ha, Hb und/oder I des Wochenberichts nicht auszufüllen;
- f) die mehr als zwei Wochen alten Tageskontrollblätter abzutrennen.

I. Persönliches Kontrollbuch für die Mitglieder des Fahrpersonals im Straßenverkehr

II. Staat:

III. Begonnen am: 19

IV. Abgeschlossen am: 19

V. Familienname, Vorname(n), Geburtsdatum und Anschrift des Inhabers des Buches:

VI. Name, Anschrift, Fernsprechnummer und gegebenenfalls Firmenstempel des Unternehmens:

Buchnummer:

b) Anweisungen

Anweisungen für die Führung des persönlichen Kontrollbuchs

1. Dieses persönliche Kontrollbuch ist auf Grund der (Angabe der einschlägigen Rechtsvorschriften) ausgegeben worden.

Hinweise für das Unternehmen

2. Händigen Sie nach Ausfüllen der Zeilen V und VI des Deckblatts jedem Mitglied des Fahrpersonals entsprechend den im Absatz 1 angeführten Rechtsvorschriften ein Kontrollbuch aus.
3. Tragen Sie in ein Verzeichnis die Namen der Personen ein, denen ein Kontrollbuch ausgeteilt worden ist, und geben Sie dabei die Buchnummer jedes Kontrollbuchs und das Datum der Ausständigung an. Lassen Sie sich den Empfang durch den Inhaber in diesem Verzeichnis bestätigen.
4. Geben Sie dem Inhaber des Kontrollbuchs die erforderlichen Anweisungen für die richtige Führung des Buches.
5. Prüfen Sie jede Woche oder, im Falle der Verhinderung, sobald wie möglich, die Tageskontrollblätter und den Wochenbericht. Unterzeichnen Sie den Wochenbericht.
6. Ziehen Sie die abgeschlossenen Kontrollbücher unter Einhaltung der in Absatz 9 festgelegten Frist ein und halten Sie sie für die Dauer von mindestens zwölf Monaten den Kontrollorganen zur Verfügung. Tragen Sie in das in Absatz 3 angeführte Verzeichnis das Datum des letzten Tageskontrollblattes ein.

Hinweise für die Mitglieder des Fahrpersonals

7. Dieses Kontrollbuch gilt nur für Sie persönlich. Sie haben es während des Dienstes mitzuführen und den Kontrollorganen auf Verlangen vorzulegen. Geben Sie es Ihrem Arbeitgeber zurück, wenn Sie aus dem Unternehmen ausscheiden.
8. Legen Sie es jede Woche oder im Falle der Verhinderung sobald wie möglich Ihrem Arbeitgeber vor, damit er Ihre Eintragungen überprüfen und den Wochenbericht unterzeichnen kann.
9. Behalten Sie das Buch, sobald es abgeschlossen ist, noch zwei Wochen, um es jederzeit den Kontrollorganen vorlegen zu können. Übergeben Sie es anschließend sobald wie möglich Ihrem Arbeitgeber. Bewahren Sie eine Durchschrift der Wochenberichte auf.

Deckblatt

10. Prüfen Sie, ob Ihr Familienname und Ihr(e) Vorname(n), Ihr Geburtsdatum und Ihre Anschrift richtig eingetragen sind (Zeile V).
11. Tragen Sie das Datum ein, an dem Sie das Buch erstmalig verwenden (Zeile III).
12. Tragen Sie nach Gebrauch das letzte Verwendungsdatum ein (Zeile IV).

Tageskontrollblatt

13. Füllen Sie für jeden Tag, an dem Sie als Mitglied des Fahrpersonals beschäftigt wurden, ein Tageskontrollblatt aus.
14. Tragen Sie unter der Nummer 2 das amtliche Kennzeichen jedes während des Tages von Ihnen benutzten Fahrzeugs ein.

15. Die verwendeten Symbole haben folgende Bedeutung:

1. Gesamtdauer der Tagesruhezeit vor Aufnahme des Dienstes
Tagesruhezeit
Pausen
Lenkzeiten

- (1. Variante *)**
- ☒ **Zeiten beruflicher Tätigkeiten außer dem Lenken des Fahrzeugs**
- (2. Variante *)**

- ☒ andere tatsächlichen Arbeiten außer dem Lenken des Fahrzeugs
☒ Dienstzeiten außer denen, die durch Symbole Ø und X bezeichnet sind.

16. Tragen Sie Ihre Tagesruhezzeiten (Symbol ) und Pausen (Symbol ) sowie die Zeiten ein, in denen Sie mit Tätigkeiten entsprechend den Zeichen (1. Variante *) der Nummern 6 a, 7 und 7 , (2. Variante) 6 a, 7  und 7 a  beschäftigt sind.

- Ziehen Sie zu diesem Zweck unter den betreffenden Stunden in Höhe der entsprechenden Symbole einen Querstrich und verbinden Sie die waagrechten Linien durch senkrechte Linien. Auf diese Weise entsteht eine durchgehende Linie auf der ganzen Länge des Streifens (siehe Beispiel in dem Kontrollbuch).

17. Die Eintragungen sind bei Beginn und am Ende der entsprechenden Zeiten vorzunehmen.

18. Unter der Nummer 16 (Bemerkungen) tragen Sie gegebenenfalls den Namen des zweiten Fahrers ein. Dieses Feld kann ferner dazu verwendet werden, eine etwaige Verletzung der Vorschriften zu erklären oder die unter anderen Nummern gemachten Angaben zu berichtigen (siehe Absatz 25). Auch der Arbeitgeber oder das Kontrollorgan können Bemerkungen darin eintragen.

19. Unter der Nummer 12 ist die Stundenzahl der ununterbrochenen Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes (Tagesruhezeit) einzutragen. Beginnt diese Ruhezeit bereits am Vortage, so ist die Stundenzahl der gesamten Ruhezeit anzugeben, die am Ende des Vortages und am Anfang des Tages verbraucht worden ist, für den das Tageskontrollblatt ausgestellt wird.

20. Vor der Abfahrt tragen Sie unter der Nummer 11 „Dienstantritt“ den Kilometerstand nach dem Kilometerzähler ein; nach Beendigung des Dienstes tragen Sie unter der Nummer 11 „Ende des Dienstes“ den neuen Kilometerstand und die gesamte Fahrstrecke ein.

- 21. Unterzeichnen Sie das Tageskontrollblatt.**

- ¹⁾ Die benutzte Variante hängt von der Wahl ab, welche die Vertragspartei nach Absatz 6 der Allgemeinen Bestimmungen getroffen hat. Nur die so gewählte Variante soll im persönlichen Kontrollbuch erscheinen.

Wochenbericht

22. Dieser Bericht ist am Ende jedes Wochenzeitraums anzufertigen, in dem ein oder mehrere Tageskontrollblätter ausgefüllt worden sind. Für die Tage, an denen Sie im Dienst waren, ohne Mitglied des Fahrpersonals zu sein, das heißt für die kein Tageskontrollblatt auszufüllen war, ist die Ziffer „0“ in das Feld zu G und die Dauer der Dienstzeiten in die Felder zu Ha und Hb einzutragen; wenn Sie nicht eine der vorgesehenen Tätigkeiten ausgeübt haben, ist in das entsprechende Feld die Ziffer „0“ einzutragen. Für die Tage, an denen Sie nicht im Dienst waren, ist die Ziffer „0“ in die Felder zu G, Ha und Hb einzutragen und eine Erläuterung, zum Beispiel „in Ferien“ oder „Urlaubstag“ beizufügen.

23. In die Felder zu F und G sind die unter den Nummern 12 und 13 des entsprechenden Tageskontrollblattes enthaltenen Zahlen einzutragen.

- Ergänzende Anweisung für den Fall, daß die innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Mitglieder des Fahrpersonals verpflichten, ein persönliches Kontrollbuch nur für den internationalen Verkehr zu führen.**

24. Bevor eine Fahrt im internationalen Verkehr begonnen wird, sind für die sieben Tage vor Beginn dieser Fahrt unter den Nummern 12 und 13 der Tageskontrollblätter die Gesamtdauer der ununterbrochenen Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes und die täglichen Lenkzeiten einzutragen oder es ist ein Wochenbericht für diese sieben Tage auszufüllen.

Allgemeine Bemerkungen

5. Die Eintragungen im Kontrollbuch dürfen weder ausradirt noch durchgestrichen noch überschrieben werden; Fehler, auch Schreibfehler, sind in der Spalte „Bemerkungen“ (Spalte 16) zu vermerken.

- 26. Kein Blatt darf vernichtet werden.**

- 27. Alle Eintragungen sind mit Tinte vorzunehmen.**

c) Tageskontrollblatt

Buch Nr.	2. Amtliches Kennzeichen des (der) Fahrzeuge(s)	1. TAGESKONTROLLBLATT Nr.												3. Tag und Datum			
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12																
	4																
	5																
	6																
	7																
	7a																
	13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24																
	4																
	5																
6																	
7																	
7a																	
8. Ort der Dienstaufnahme								9. Ort der Dienstbeendigung									
10. Güterverkehr Höchstes zulässiges Gesamtgewicht der miteinander verbundenen Fahrzeuge *) (ggf.):																	
10a. Personenverkehr Gewählte Regelung der Tagesruhezeit:												12.	Stundenzahl				
11. Kilometerstand Ende des Dienstes: km/Meilen Antritt des Dienstes: km/Meilen												13.					
Gesamtfahrstrecke: km/Meilen												14.					
16. Bemerkungen und Unterschrift												14a.					
												15. Insgesamt 13+14+gg 14a					

*) Kraftfahrzeug oder Sattelkraftfahrzeug

d) Tageskontrollblatt

Buch Nr. 45	2. Amtliches Kennzeichen des (der) Fahrzeuge(s) 3.462HB75	1. TAGESKONTROLLBLATT Nr. 21												3. Tag und Datum Dienstag, 15. September 1972			
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12																
	4																
	5																
	6																
	7																
	7a																
	13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24																
	4																
	5																
6																	
7																	
7a																	
8. Ort der Dienstaufnahme PARIS								9. Ort der Dienstbeendigung ANTWERPEN									
10. Güterverkehr Höchstes zulässiges Gesamtgewicht der miteinander verbundenen Fahrzeuge *) (ggf.): 19 T.																	
10a. Personenverkehr Gewählte Regelung der Tagesruhezeit: (10 ^h)												12.	Stundenzahl 12				
11. Kilometerstand Ende des Dienstes: 91 430 km/Meilen Antritt des Dienstes: 91 090 km/Meilen												13.	6 1/2				
Gesamtfahrstrecke: 340 km/Meilen												14.	1/2				
16. Bemerkungen und Unterschrift M. B. Mahnke												14a.	2 1/2				
												15. Insgesamt 13+14+gg 14a		9 1/2			

*) Kraftfahrzeug oder Sattelkraftfahrzeug

e) Wochenbericht

A. Familienname und Vorname(n) des Mitglieds des Fahrpersonals:

B. Wochenbericht

C. Vom bis einschließlich 19

D. Tage des Wochen-zeitraumes										J. Summe im Wochenzeitraum
E. Tages-kontrollblatt										
F. 										
Dauer der beruflichen Tätigkeiten										
G. 										
Ha. ☒										
Hb. ☒										
I. G. + Ha. + Hb.										

K. Bemerkungen:

L. Datum der letzten wöchentlichen Ruhezeit:

M. Unterschrift des Mitglieds des Fahrpersonals:

N. Unterschrift des Arbeitgebers:

Buchnummer:

.....

Anmerkung 1

Die beiden Felder neben den Nummern 10 und 10 a sind auf demselben Tageskontrollblatt nur dann zusammen auszufüllen, wenn ein Mitglied des Fahrpersonals am selben Tage eine Personenbeförderung und eine Güterbeförderung durchgeführt hat. In dem Feld 10 a (das nur von Mitgliedern des Fahrpersonals von Fahrzeugen im Personenverkehr ausgefüllt wird) ist „10 h“ oder „11 h“ je nach der gewählten Regelung der Tagesruhezeit des Mitglieds des Fahrpersonals einzutragen.

Anmerkung 2

In dem Feld neben der Nummer 12 bedeutet die Eintragung von zwölf Stunden ununterbrochener Ruhezeit vor der Dienstaufnahme, daß der Fahrer seine Arbeit am Vorabend um 19 Uhr beendet hat. Wenn man zu den im Feld zu Nummer 4 eingetragenen sieben Stunden die fünf Stunden des Vorabends zwischen 19 und 24 Uhr hinzuzählt, erhält man eine Gesamtsumme von zwölf Stunden.

Nr. 215 Bekanntmachung Nr. 21/85 über Sonderabmachung nach § 22 a des Güterkraftverkehrsgesetzes

Köln, den 18. Oktober 1985
IA – 081

Auf Grund des § 24 des Güterkraftverkehrsgesetzes wird hiermit folgendes veröffentlicht:

1. Sonderabmachung Nr. 0367

1. Name des Unternehmers: Fern-Lastverkehr-Süd
Helmut Wampfler GmbH & Co.
2. Verkehrsverbindungen: von Hamburg
nach Berlin
3. Güterart: a) Zellstoff
b) Papier, unbearbeitet
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Vereinbarte
Beförderungsentgelte: DM/100 kg

	20 t	23 t	24 t
a)	3,90	3,85	3,80
b)	4,80	4,65	4,63

 ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
6. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 19. September 1985
7. Dauer der
Sonderabmachung: ab 23. September 1985 auf un-
bestimmte Zeit, mindestens je-
doch bis zum 22. Dezember
1985
8. Wichtigste
Sonderbedingungen: je Beförderung nur eine Güter-
art und nur eine Be- und eine
Entladestelle; Nummer 7 der
Vorschriften für die Fracht-
berechnung (RKT Teil II Ab-
schnitt 1) gilt entsprechend

2. Sonderabmachung Nr. 0368

1. Name des Unternehmers: Hagemann Spedition KG
2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte
Beförderungsentgelte: DM/100 kg

	von Hamburg nach Bremen	4,95 5,56
	nach Berlin	

 ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
3. Güterart: Rohkaffee
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 16. September 1985
6. Dauer der
Sonderabmachung: ab 1. Oktober 1985 auf un-
bestimmte Zeit, mindestens je-
doch bis zum 31. Dezember
1985
7. Wichtigste
Sonderbedingungen: entgeltpflichtig mindestens 23 t
und nur ein Versandort je Be-
förderung

3. Sonderabmachung Nr. 05142

1. Name des Unternehmers: Kube & Kubenz
Internationale
Speditions-Gesellschaft

2. Verkehrsverbindungen: von Hamburg
nach Berlin
3. Güterart: Methanol
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Vereinbarte
Beförderungsentgelte: 4,75 DM /100 kg
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
6. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 19. September 1985
7. Dauer der
Sonderabmachung: ab 20. September 1985 auf un-
bestimmte Zeit, mindestens je-
doch bis zum 19. Dezember
1985
8. Wichtigste
Sonderbedingungen: mindestens 20 t je Beförderung

4. Sonderabmachung Nr. 05144

1. Name des Unternehmers: Otto Bethge KG
2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte
Beförderungsentgelte: DM je Sendung

	von Laatzen, Lehrte, Ronnen- berg, Sehnde, Wolfsburg Baddeckenstedt, Königslut- ter am Elm, Nordstemmen, Salzgitter, Schladen, Vechede	600,00 640,00
	Lage Kr. Lippe, Nörten- Hardenberg, Northeim	800,00

 nach Hamburg
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
3. Güterart: Zucker in Säcken
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses
der Sonderabmachung: 20. September 1985
6. Dauer der
Sonderabmachung: ab 20. September 1985 auf un-
bestimmte Zeit, mindestens je-
doch bis zum 19. Dezember
1985
7. Wichtigste
Sonderbedingungen: mindestens 25 t, nur eine Be-
und eine Entladestelle je Beför-
derung

5. Sonderabmachung Nr. 1096

1. Name des Unternehmers: Carl Jöhnk KG
2. Verkehrsverbindungen
und vereinbarte
Beförderungsentgelte: DM/100 kg

	20 t	23 t
von Lübeck		
nach Hamburg	1,41	1,31
Börnsen, Pinneberg,		
Uetersen	1,92	1,82
Glückstadt	2,10	1,99
Bergen Kr. Celle, Hannover	3,13	2,93
Bremen	3,23	3,03
Wolfenbüttel	3,64	3,43
Oldenburg (Oldenburg)	3,74	3,54
Bielefeld, Herford, Langels- heim, Münster (Westf), Osnä- brück, Preußisch Oldendorf	4,04	3,84

		20 t	23 t	7. Wichtigste Sonderbedingungen:	mindestens 25 t und nur eine Be- und eine Entladestelle je Sendung
von Lübeck					
nach Bocholt, Duisburg, Düsseldorf, Hagen, Langenfeld (Rheinland), Neuss, Oberhausen, Schwerte, Walsum, Wuppertal		4,44	4,24	7. Sonderabmachung Nr. 9139	
Adelebsen, Euskirchen		4,75	4,55	1. Name des Unternehmers:	Deutsche Bundesbahn Bundesbahndirektion Hamburg Beschäftigter Unternehmer: Friedrich Lustfeld-Nordmeyer.
Aschaffenburg, Berlin, Frankfurt am Main, Krieffel, Mainz, Pfungstadt, Wiesbaden		5,05	4,75	2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:	DM je Sendung
Ober-Ramstadt, Worms		5,20	4,90	von Laatzen, Lehrte, Ronnenberg, Sehnde, Wolfsburg	600,00
Graben-Neudorf, Grünstadt, Karlsruhe, Nürnberg		7,58	7,07	Baddeckenstedt, Königslutter am Elm, Nordstemmen, Salzgitter, Schellerten, Schladen, Vechelde	640,00
Augsburg, Bräunlingen, Ludwigsburg, Stuttgart, Weisach, Lörach		7,98	7,47	Lage Kr. Lippe, Nörten-Hardenberg, Northeim	800,00
München, Schongau		8,48	7,98	nach Hamburg	
	ggf. zuzüglich Umsatzsteuer			3. Güterart:	ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
3. Güterart:	Talkum			4. Gütermenge:	Zucker in Säcken
4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten			5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Beschlusses der Sonderabmachung:	9. September 1985			6. Dauer der Sonderabmachung:	30. September 1985
6. Dauer der Sonderabmachung:	ab 1. Oktober 1985 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 31. Dezember 1985			7. Wichtigste Sonderbedingungen:	ab 30. September 1985 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 29. Dezember 1985
7. Wichtigste Sonderbedingungen:	Nur eine Entladestelle je Beförderung; Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend			8. Dreißigste Änderung der Sonderabmachung Nr. 0440 (VkB I 1977 S. 468, zuletzt geändert 1985 S. 405)	mindestens 25 t und nur eine Be- und eine Entladestelle je Sendung
6. Sonderabmachungen Nr. 9138 und Nr. 9140				In die Sonderabmachung wurde folgende Verkehrsverbindung mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:	
1. Name des Unternehmers:	Deutsche Bundesbahn Bundesbahndirektion Hamburg Beschäftigte Unternehmer: Nr. 9138 – Johann Schulte Inh. Helmut Schulte Nr. 9140 – Burr GmbH & Co.				DM/100 kg
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:		DM je Sendung		von Bremen	5 t 10 t 15 t 20 t 25 t
von Laatzen, Lehrte, Ronnenberg, Sehnde, Wolfsburg		600,00		nach Bielefeld	4,33 3,50 2,80 2,56 2,48
Baddeckenstedt, Königslutter am Elm, Nordstemmen, Salzgitter, Schellerten, Schladen, Vechelde		640,00			ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
Lage Kr. Lippe, Nörten-Hardenberg, Northeim		800,00		Die Änderung wurde am 23. September 1985 vereinbart und wirksam.	
nach Hamburg				9. Dreizehnte Änderung der Sonderabmachung Nr. 0499 (VkB I 1982 S. 168, zuletzt geändert 1985 S. 590)	
	ggf. zuzüglich Umsatzsteuer			In die Sonderabmachung wurde folgende Verkehrsverbindung mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:	
3. Güterart:	Zucker in Säcken				DM/100 kg
4. Gütermenge:	je Sonderabmachung mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten			von Bremen	20 t 23 t 24 t
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachungen:	23. September 1985			nach Bodelshausen	7,55 7,10 6,95
6. Dauer der Sonderabmachungen:	ab 23. September 1985 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 22. Dezember 1985				ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
				Die Änderung wurde am 23. September 1985 vereinbart und wirksam.	
				10. Dritte Änderung der Sonderabmachung Nr. 04121 (VkB I 1984 S. 90, zuletzt geändert 1985 S. 252)	

Das Beförderungsentgelt für die 23-t-Gewichtsklasse wurde für folgende Verkehrsverbindung neu vereinbart:

	DM/100 kg
	23 t
von Bremen	
nach Göttingen	3,00

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde am 25. September 1985 vereinbart und am 1. Oktober 1985 wirksam.

11. Zweite Änderung der Sonderabmachung Nr. 0578 (VkBl 1983 S. 272, geändert 1985 S. 294)

Die Beförderungsentgelte betragen

	DM/100 kg		
	20 t	22 t	24 t
von Hamburg			
nach Neu-Isenburg	4,73	4,57	4,50
Frankfurt am Main	4,87	4,72	4,67
Karlsruhe, Heilbronn, Ettlingen	5,48	5,38	5,30
Weisenbach, Rheinstetten	5,93	5,82	5,75
Crailsheim	6,29	6,18	6,09
Rutesheim, Kornwestheim,			
Magstadt, Vaihingen an der			
Enz, Ostfildern, Brackenheim,			
Böblingen, Stuttgart, Korntal-			
Münchingen, Fellbach	6,30	6,05	5,95
Kirchheim unter Teck, Metzingen Kr. Reutlingen	6,59	6,47	6,39

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde am 24. September 1985 vereinbart und am 1. Oktober 1985 wirksam.

12. Änderung der Sonderabmachung Nr. 07342 (VkBl 1985 S. 491)

Die Güterart wurde um Weizen erweitert.

Die Änderung wurde am 5. Juli 1985 vereinbart und am 8. Juli 1985 wirksam.

13. Neunzehnte Änderung der Sonderabmachung Nr. 939 (VkBl 1979 S. 521, zuletzt geändert 1985 S. 451), Dritte Änderung der Sonderabmachung Nr. 992 (VkBl 1984 S. 394, zuletzt geändert 1985 S. 278), Zweite Änderung der Sonderabmachung Nr. 9112 (VkBl 1985 S. 172, geändert 1985 S. 342) und Änderung der Sonderabmachung Nr. 9115 (VkBl 1985 S. 252)

In die Sonderabmachungen wurde folgende Verkehrsverbindung mit dem nebenstehenden Beförderungsentgelt neu aufgenommen:

	DM/100 kg
von Hamburg	
nach Roth Kr. Roth	7,08

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderungen wurden am 18. September 1985 vereinbart und wirksam.

14. Von den auf unbestimmte Zeit abgeschlossenen Sonderabmachungen sind unwirksam geworden

Sonderabmachung Nr.	veröffentlicht im VkBl	unwirksam ab
0787	1979 S. 95	17. April 1985
07219	1984 S. 320	15. Mai 1985
11108	1985 S. 252	10. April 1985
0363	1985 S. 451	4. September 1985

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr

Im Auftrag
J o h n

(VkBl 1985 S. 731)

Nr. 216 Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 7/85

Bonn, den 23. Oktober 1985
A 15/28.18.11-90

Durch die Verordnung TSF Nr. 7/85 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 23. Oktober 1985 (BAnz. S. 13233) wird der Reichskraftwagentarif gemäß Nachtrag 7/85 geändert.

Der Nachtrag ist vom Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e. V., Breitenbachstraße 1, 6000 Frankfurt a. M. 93, zu beziehen.

Inhalt der Änderung:

- Änderung der Gütereinteilung (Tarifstelle „Barium, schwefelsauer, Bariumsulfat, Blancfixe, Permanentweiß“),
- Änderung des § 3 Abs. 1 der Allgemeinen Bestimmungen für die Ausnahmetarife.
Die Anwendung der Ausnahmetarife mit Bestimmungen für die Ein- und Ausfuhr ist auch zulässig, wenn auf dem Gebiet des Grenzzortes oder des Seehafens gleiche Güter gemischt oder ungerösteter Kaffee für bestimmte Zwecke behandelt wird,
- Änderung des Ausnahmetarifs
302 (Steine usw. zum Wegebau usw.) – Druckfehlerberichtigung,
- Änderung und Neuausgabe der Ausnahmetarife
964 (Güter aller Art zur Ein- und Ausfuhr über See)
965 (See-Ein- und Ausfuhr in Containern usw.),
- Einführung der Ausnahmetarife
114 (Kleintier-Mischfuttermittel usw.)
531 (NE-Metallhalbzeug usw.)
981 (Ein- und Ausfuhr in Containern usw. im direkten Rhein-See-Verkehr)
982 (Güter aller Art zur Ein- und Ausfuhr über See im direkten Rhein-See-Verkehr).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Prof. Dr. H o c h

(VkBl 1985 S. 733)

Binnenschifffahrt

Nr. 217 Hinweis Verordnung Nr. 16/85 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 29. August 1985

(FD Nr. 8/85 Frachtenausschuß Hamburg)

Bonn, den 15. Oktober 1985
BW 11/28.25.40-41

Die Verordnung Nr. 16/85 vom 29. August 1985 ist im Bundesanzeiger, S. 10 925, vom 7. September 1985 verkündet worden. Die Verordnung ist am 20. September 1985 in Kraft getreten.

Der volle Wortlaut der Beschlüsse des Frachtenausschusses ist im FTB – Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt –“) Nr. 25 vom 10. September 1985 veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
L e n z

(VkBl 1985 S. 733)

Nr. 218 **Hinweis**
Verordnung Nr. 17/85 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 20. September 1985
(FA Nr. 10/85 Frachtenausschuß für den Rhein)
(FB Nr. 8/85 Frachtenausschuß Dortmund)

Bonn, den 15. Oktober 1985
BW 11/28.25.40-11

Die Verordnung Nr. 17/85 vom 20. September 1985 ist im Bundesanzeiger, S. 11 885, vom 27. September 1985 verkündet worden. Die Verordnung ist am 10. Oktober 1985 in Kraft getreten. Der volle Wortlaut der Beschlüsse der Frachtenausschüsse ist im FTB – Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt –*) Nr. 26/27 vom 30. September 1985 veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
L e n z

(VkBl 1985 S. 734)

*) Der FTB – Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt – kann vom Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, Dammstr. 15–17, 4100 Duisburg-Ruhrort, bezogen werden.

Nr. 219 **Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatentes**

Das dem Schiffer Henry Stelter, geb. am 11. 8. 1947 in Osterndorf, wohnhaft in 3320 Salzgitter 1, Kätchenhagen 6, am 18. 1. 1984 von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte erteilte Schifferpatent Nr. 3122, gültig für alle Bundeswasserstraßen sowie für die Weser von Minden bis Bremerhaven, mit Ausnahme des Rheins, der Oberelbe, der Oberweser, der Donau und der nicht genannten Seeschifffahrtsstraßen sowie auf den ehemaligen Reichswasserstraßen im Land Berlin, ist in Verlust geraten und wird für ungültig erklärt.

Hannover, den 21. Oktober 1985
- A5-313.3/3 -

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mitte
Im Auftrag
S c h e f f e l

(VkBl 1985 S. 734).

Seeverkehr

Nr. 220 **Richtlinien für die Durchführung von Sicherheitslehrgängen**

Hamburg, den 14. Oktober 1985
See 17/48.52.02-1/50 VV 85

Nach der Schiffsbesetzungsverordnung vom 4. April 1984 (BGBl. I S. 523), geändert durch Verordnung vom 11. Februar 1985 (BGBl. I S. 366), der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung vom 11. Februar 1985 (BGBl. I S. 323) und der Funkoffiziers-Ausbildungsverordnung vom 30. November 1977 (BGBl. I S. 2296), geändert durch Verordnung vom 18. Juli 1980 (BGBl. I S. 1059), müssen nachstehende unbefahrene Besatzungsmitglieder vor der Anmusterung an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen haben:

- Hilfs- und Fachkräfte des Decks- und Maschinendienstes,
 - Auszubildende, die ihre Berufsausbildung mit der Bordausbildung beginnen,
 - nautische Offiziersbewerber,
 - Praktikanten und technische Offiziersassistenten und
 - Funkoffiziere.
- Die für die Durchführung von Sicherheitslehrgängen ergangenen Richtlinien werden nachstehend bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
F r a n z

Richtlinien für die Durchführung von Sicherheitslehrgängen

- I
- (1) Der Sicherheitslehrgang dient einer ersten, grundlegenden Einführung in folgende Bereiche der Sicherheit:
1. Der Arbeitsplatz an Bord,
 2. Unfallverhütung und Arbeitsschutz an Bord,
 3. Sicherheitsrolle, Sicherheitsübungen,
 4. Brandschutz an Bord und
 5. Verhalten im Seenotfall.
- (2) Die Teilnehmer an einem Sicherheitslehrgang müssen im Besitze eines gültigen Seediensattestzeugnisses sein.

- II
- (1) Der Sicherheitslehrgang muß vom Bundesminister für Verkehr anerkannt sein.
- (2) Der Antrag auf Anerkennung ist von der Ausbildungsstätte, an der der Sicherheitslehrgang durchgeführt wird, an den Bundesminister für Verkehr zu richten. Die Anerkennung wird erteilt, wenn die Voraussetzungen nach Abschnitt III erfüllt sind.

- III
- (1) Der Sicherheitslehrgang umfaßt 80 Stunden, verteilt auf mindestens zwei Wochen. Die Dauer einer Ausbildungsstunde beträgt 45 Minuten.
- (2) Die Ausbildungsstätte hat bei der Planung und Durchführung eines Sicherheitslehrgangs den als Anlage 1 beigefügten Ausbildungsplan zugrunde zu legen.
- (3) Die Ausbildungsstätte muß über die erforderlichen sächlichen und personellen Voraussetzungen für die Durchführung des Sicherheitslehrganges verfügen.
- (4) Die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. überwacht die Durchführung des Sicherheitslehrganges. Sie hat insbesondere festzustellen, ob die erforderlichen Voraussetzungen vorliegen.

- IV
- Der Teilnehmer erhält von der Ausbildungsstätte eine Bescheinigung über den ordnungsgemäßen Besuch eines anerkannten Sicherheitslehrgangs nach dem Muster der Anlage 2.

V

Die Richtlinien treten am 1. Januar 1986 in Kraft.

Anlage 1

Ausbildungsplan für die Durchführung von Sicherheitslehrgängen Überblick über die sachliche und zeitliche Gliederung des Sicherheitslehrgangs		
Nr.	Ausbildungsbereiche	Stunden
1	Der Arbeitsplatz an Bord	16
1.1	Das Schiff	4
1.2	Arbeitsabläufe*) und Wachdienst	6
1.3	Schiffsbesatzung	1
1.4	Heuervertrag und Musterung	3
1.5	Allgemeines Verhalten an Bord und in der Freizeit	2

Überblick über die sachliche und zeitliche Gliederung des Sicherheitslehrgangs		
Nr.	Ausbildungsbereiche	Stunden
2	Unfallverhütung und Arbeitsschutz an Bord	30
2.1	Allgemeine Unfallverhütungsmaßnahmen	4
2.2	Persönliche Schutzausrüstung*) und arbeitsgerechte Kleidung	6
2.3	Wege, Ausgänge, Treppen und Leitern	2
2.4	Gefährliche Orte und Räume	3
2.5	Maschinenanlagen und elektrische Anlagen	4
2.6	Ladungs- und Umschlagseinrichtungen	3
2.7	Sofortmaßnahmen am Unfallort	8
3	Sicherheitsrolle, Sicherheitsübungen*)	4
4	Brandschutz an Bord	15
4.1	Brandursachen und Brandverhütung	7
4.2	Branderkennung und Verhalten bei einem Brand*)	8
5	Verhalten im Seenotfall	15
5.1	Rettungsmittel*)	6
5.2	Verhalten beim Verlassen des Schiffs	3
5.3	Verhalten im Rettungsmittel	3
5.4	Verhalten bei der Rettung	3
Summe in Stunden		80
Summe in Wochen		2

*) Diese Gebiete enthalten praktische Übungen von jeweils zwei bis drei Stunden Dauer.

Nr.	Ausbildungsbereiche	zu vermittelnde Kenntnisse und Fertigkeiten	Ausbildungsmittel und Ausbildungshinweise	Zeitrichtwerte in Std. (45 Min.)
1	Der Arbeitsplatz an Bord			16
1.1	Das Schiff	a) Nennen typischer Merkmale von: Container-, Ro Ro-, Stückgut-, Tank- und Massengutschiffen. b) Beschreiben der räumlichen Gegebenheiten an Bord, insbesondere im Hinblick auf: Unterkunftsräume, Laderäume und Decks, Brücke und Maschinenräume, Verkehrswege und Ausgänge, Fluchtwege und Notausgänge sowie Sammelplatz bei Alarm. c) Nennen des Zwecks der wichtigsten Einrichtungen und Ausrüstungen eines Schiffs wie z.B.: Ladungs- und Umschlagseinrichtungen, Ruder- und Steueranlagen, Festmacherwinden und Ankerspill, Antriebsmaschinen und Nebenanlagen, Rettungsmittel und Brandabwehrausrüstung.	Abbildungen, technische Zeichnungen, Dias, Filme, Modelle. Schiffsbesichtigung.	4

Nr.	Ausbildungsbereiche	zu vermittelnde Kenntnisse und Fertigkeiten	Ausbildungsmittel und Ausbildungshinweise	Zeitrichtwerte in Std. (45 Min.)
1.2	Arbeitsabläufe und Wachdienst	a) Beschreiben der Arbeitsabläufe und des Wachdienstes im Decks- und Maschinendienst auf See und im Hafen. b) Nennen der Bedeutung der an Bord üblichen Alarmrufe, Kommandos und Meldungen sowie der Fachzeichnungen, die in bezug auf die Arbeitsvorgänge und den Wachdienst von Bedeutung sind. c) Herstellen der an Bord üblichen Knoten und Steke.	Beispiele aus dem Schiffsbetrieb. Tauwerk.	6
1.3	Schiffsbesatzung	a) Nennen der einzelnen Funktionen der Besatzungsmitglieder eines Schiffes. b) Nennen der weisungsberechtigten Personen an Bord.	Beispiele für die Zusammensetzung einer Schiffsbesatzung.	1
1.4	Heuervertrag und Musterung	a) Nennen der Inhalte des Heuervertrages und Erläutern ihrer Bedeutung. b) Nennen der Voraussetzungen für die Anmusterung sowie Beschreiben des Vorgangs der An-, Ab- und Ummusterung. c) Nennen von berufsqualifizierenden Maßnahmen in der Seeschifffahrt.	Muster eines Heuervertrages. Beispiele einer Musterung.	3
1.5	Allgemeines Verhalten an Bord und in der Freizeit	a) Beschreiben der Besonderheiten für das Leben und Arbeiten an Bord. b) Nennen von wichtigen Verhaltensregeln in der Freizeit und bei Landgang, insbesondere im Ausland. c) Nennen von besonderen Verhaltensregeln im Hinblick auf: Gesundheit, Ernährung, Genußmittel, Körperpflege und Kleidung bei wechselnden klimatischen Bedingungen.	Leitfaden der See-BG: Sicher Arbeiten und Leben an Bord. Seemannsgesetz. Beispiele für das Verhalten an Bord und in der Freizeit.	2
2	Unfallverhütung und Arbeitsschutz an Bord	Ausbildungsmittel für Abschnitt Nr. 2: – Unfallverhütungsvorschriften der See-BG (UVV-See) – Leitfaden der See-BG: Sicher Arbeiten und Leben an Bord – Jahresberichte der See-BG.		30
2.1	Allgemeine Unfallverhütungsmaßnahmen UVV-See: I.C.	a) Nennen und Erläutern von Möglichkeiten für eine Mitwirkung bei der Verhütung von Unfällen an Bord. b) Nennen der Bedeutung von Verbots-, Gebots-, Warn- und Rettungszeichen sowie von sonstigen Hinweisschildern an Bord. c) Nennen der Unfallverhütungsmaßnahmen über die zweckentsprechende Benutzung von Einrichtungen, Ausrüstungen und Arbeitsstoffen. d) Nennen der Unfallverhütungsmaßnahmen über die sichere Aufbewahrung von Arbeitsstoffen sowie über das Sammeln und Aufbewahren von Abfällen und von scharfen und spitzen Gegenständen.	Beispiele aus dem Schiffsbetrieb. Abbildungen. Beispiele aus dem Schiffsbetrieb.	4

Ausbildungs- bereiche	zu vermittelnde Kenntnisse und Fertigkeiten	Ausbildungs- mittel und Ausbildungs- hinweise	Zeitrict- werte in Std. (45 Min.)	Ausbildungs- bereiche	zu vermittelnde Kenntnisse und Fertigkeiten	Ausbildungs- mittel und Ausbildungs- hinweise	Zeitrict- werte in Std. (45 Min.)
2.2 Persönliche Schutzausrüstungen und arbeitsgerechte Kleidung UVV-See: §§ 5, 19, 27.	a) Beschreiben des Zwecks, der Benutzung und der Behandlung der persönlichen Schutzausrüstungen: Schutzhelm, Schutzhandschuhe, Augenschutz/Gesichtsschutz, Gehörschutz, Atemschutz, Staubmasken oder Staubschwamm, Sicherheitsgurt, Arbeitssicherheitsweste, Körperschutzkleidung. b) Anlegen bzw. Anziehen der persönlichen Schutzausrüstungen. c) Beschreiben der richtigen Arbeitskleidung und Arbeitsschuhe, die keinen Unfall verursachen. d) Nennen der Unfallgefahren durch nicht gesichertes langes Kopf- oder Barthaar. e) Nennen der Unfallgefahren durch Tragen von Schmuck, Ringen und Armbanduhr sowie von spitzen oder scharfen Gegenständen in der Kleidung.	Persönliche Schutzausrüstungen. Beispiele für die Benutzung der persönlichen Schutzausrüstungen. Beispiele für arbeitsgerechte Kleidung und Schuhe.	6		b) Nennen der Unfallverhütungsmaßnahmen bei Arbeiten an spanenden Werkzeugmaschinen, insbesondere an Schleif-, Bohr- und Drehmaschinen.	Hinweis: Bedienungsverbot für Unbefugte.	
2.3 Wege, Ausgänge, Treppen, Leitern UVV-See: §§ 24, 25, 73, 74, 76.	a) Nennen der Unfallverhütungsmaßnahmen im Hinblick auf: Freihalten von Wegen und Ausgängen, Begehen von Treppen und Durchschreiten von schweren oder selbstschließenden Türen. b) Nennen der Unfallverhütungsmaßnahmen für die Sicherung bzw. Benutzung von: Anlegeleitern, Landgangsverbindungen, Strecktauen und Laufbrücken.	Abbildungen, Dias. Beispiele von Unfällen an Bord. Schiffsbesichtigung.	2	2.6 Ladungs- und Umschlagseinrichtungen UVV-See: §§ 206, 208, 232.	a) Nennen von Unfallgefahren und Unfallverhütungsmaßnahmen bei der Bedienung oder Benutzung von Ladebäumen, Ladekränen, Lukenverschlüssen, Rampen, Seiten-, Bug- und Heckpforten. b) Nennen der Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten an geöffneten Luken und Pforten sowie beim Öffnen und Schließen von Luken und Pforten.	Abbildungen, technische Zeichnungen, Schautafeln, Dias. Beispiele von Unfällen an Bord. Hinweis: Bedienungsverbot für Unbefugte. Schiffsbesichtigung.	3
2.4 Gefährliche Orte und Räume UVV-See: §§ 22, 23, 30, 77, 82, 190.	a) Beschreiben von Unfallgefahren bei Nichtbeachtung des Aufenthaltsverbots an gefährlichen Orten, wie z. B.: im Bereich des Ladungsumschlags, in Tanks und unbeleuchteten Laderäumen, im Bereich laufender Leinen, auf Manöverstation beim Los- oder Festmachen, an durch Wetter und Seegang gefährdeten Orten, in Lärmbereichen, in Tanks oder Räumen, bei denen die Gefahr des Einschließens besteht. b) Nennen der gefährlichen Räume, die nicht von Unbefugten betreten werden dürfen, wie z. B.: Räume, die längere Zeit von der Außenluft abgeschlossen waren oder Räume, in denen sich gesundheitsschädliche oder gefährliche Gase oder Gas-Luft-Gemische angesammelt haben können.	Abbildungen, Dias. Beispiele von Unfällen an Bord. Schiffsbesichtigung.	3	2.7 Sofortmaßnahmen am Unfallort	Kenntnisse und Fertigkeiten nach Maßgabe der „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ des Deutschen Roten Kreuzes.		8
2.5 Maschinenanlagen und elektrische Anlagen UVV-See: VI. B.	a) Nennen von Unfallgefahren und Unfallverhütungsmaßnahmen in bezug auf die Bedienung, den Betrieb und die Instandhaltung von: Kraft- und Arbeitsmaschinen, Apparaten und Behältern, elektrischen Anlagen.	Abbildungen, Schautafeln, technische Zeichnungen, Dias. Beispiele von Unfällen an Bord. Schiffsbesichtigung.	4	3 Sicherheitsrolle, Sicherheitsübungen UVV-See: §§ 34, 53, 54.	a) Beschreiben des grundsätzlichen Aufbaus und des Zwecks der Sicherheitsrolle. b) Beschreiben der akustischen und optischen Signale und Signalmittel für Generalalarm, zum Verlassen des Schiffs und für CO₂- bzw. Halon-Alarm. c) Nennen der Verhaltensregeln beim Ertönen der Alarmsignale. d) Nennen der wesentlichen Aufgaben der Mitglieder des Verschlusstrupps, des Brandabwehrtrupps, des Einsatztrupps Bootsdeck und des Bootstrupps im Hinblick auf: Schiffsbrand, Mann-über-Bord, Kollision, Strandung, Leck, Verlassen des Schiffs sowie Suche und Rettung. e) Nennen der Ankündigung bzw. des Signals für eine Sicherheitsübung. f) Nennen der Verhaltensregeln bei Sicherheitsübungen.	Muster einer Sicherheitsrolle nebst Erläuterungen für die Aufstellung einer Sicherheitsrolle.	4
				4 Brandschutz an Bord	Ausbildungsmittel für Abschnitt Nr. 4: – Unfallverhütungsvorschriften der See-BG (UVV-See) – Leitfaden der See-BG: Sicher Arbeiten und Leben an Bord – Leitfaden der See-BG: Brandabwehr – Jahresberichte der See-BG.		15
				4.1 Brandursachen und Brandverhütung UVV-See: VII. B.	a) Beschreiben der wesentlichen Merkmale und Ursachen für die Entstehung und Ausbreitung eines Brandes an Bord. b) Nennen von Ursachen für die Entstehung eines Schiffsbrandes durch Leichtfertigkeit, Unachtsamkeit oder Unkenntnis am Arbeitsplatz oder im Wohnbereich. c) Beschreiben von Brandverhütungsmaßnahmen, insbesondere im Hinblick auf:	Beispiele für die Entstehung von Schiffsbränden. Abbildungen, Dias, Filme.	7

Ausbildungs- bereiche	zu vermittelnde Kenntnisse und Fertigkeiten	Ausbildungs- mittel und Ausbildungs- hinweise	Zeitrict- werte in Std. (45 Min.)
	die Beachtung der Rauchverbote und der Verbote für den Gebrauch von offenem Feuer und von anderen Zündquellen an den dafür gekennzeichneten Orten.		
	d) Beschreiben der Aufbewahrung von selbstentzündlichen oder feuergefährlichen Arbeitsstoffen, Anstrichmitteln, Flüssigkeiten und Abfällen.		
	e) Beschreiben der Brandverhütungsmaßnahmen bei Schweiß-, Brenn- oder Lötarbeiten.		
	f) Nennen der Sicherungsmaßnahmen beim Umgang mit elektrischen Geräten, Öfen, Heizungen und anderen Wärmequellen.		
4.2 Branderkennung und Verhalten bei einem Brand	a) Nennen von Risikobereichen/-zeiten für die Entstehung eines Schiffsbrandes. b) Beschreiben von äußeren Anzeichen, die auf einen Brand schließen lassen. c) Nennen von Sofortmaßnahmen bei einer Branderkennung oder bei einem Brandverdacht sowie Beschreiben des Verhaltens bei nicht überschaubaren oder größeren Bränden. d) Beschreiben der Bedienung, des Aufbaus und der Löschwirkung eines Pulverlöschers. e) Bedienen eines Pulverlöschers. f) Beschreiben der Bekämpfung eines überschaubaren Brandes.	Abbildungen. Verhaltensregeln für beispielhafte Situationen. Abbildungen. Aufgeschnittenes Modell und verschiedene Typen eines Pulverlöschers.	8
5 Verhalten im Seenotfall	Ausbildungsmittel für Abschnitt Nr. 5: – Anhang D der Unfallverhütungsvorschriften der See-BG: Verhalten in Seenot – Krieger, G./Göllner, K.-U.: Überleben in Seenot – Ein Leitfaden der See-BG über Rettung befindet sich in Vorbereitung.		15
5.1 Rettungsmittel	a) Nennen der wesentlichen Merkmale von Rettungsmitteln sowie Beschreibung des Zwecks ihrer Ausrüstungen. b) Beschreiben der Handhabung und des Einsatzes von Rettungsringen, Rettungswesten und Überlebensanzügen. c) Anlegen einer Rettungsweste und eines Überlebensanzugs sowie Einsteigen in ein Rettungsboot mit angelegter Rettungsweste oder angezogenem Überlebensanzug.	Abbildungen, Schautafeln, Filme, Dias. Rettungsboot, Rettungsboot, Rettungsboot, Rettungsboot. Rettungsringe, Rettungswesten, Überlebensanzüge.	6
5.2 Verlassen des Schiffs	a) Nennen der allgemeingültigen Verhaltensregeln vor dem Verlassen des Schiffs. b) Beschreiben des Einstiegs in ein Rettungsboot und in ein Rettungsboot vom Schiff aus und (falls nicht anders möglich) aus dem Wasser. c) Nennen der Gefahren und Risiken sowie der Verhaltensregeln im Wasser bzw. beim Schwimmen in der See.	Beispiele richtigen Verhaltens. Abbildungen, Schautafeln, Filme, Dias.	3

Ausbildungs- bereiche	zu vermittelnde Kenntnisse und Fertigkeiten	Ausbildungs- mittel und Ausbildungs- hinweise	Zeitrict- werte in Std. (45 Min.)
5.3 Verhalten im Rettungsmittel	a) Nennen der allgemeingültigen Verhaltensregeln im Hinblick auf folgende Gefahren und Risiken für Schiffbrüchige: Unterkühlung, Wassermangel, Seekrankheit, Erschöpfung und Ertrinken. b) Nennen der Regeln für das Trinken der täglichen Wasserrationen. c) Nennen von Maßnahmen zum Schutz vor Nässe, Kälte und Hitze. d) Nennen von Möglichkeiten zur Erhaltung einer guten Moral.	Beispiele richtigen Verhaltens.	3
5.4 Verhalten bei der Rettung	a) Beschreiben des Verhaltens vor und bei der Rettung durch ein Rettungsfahrzeug oder durch einen Hubschrauber. b) Beschreiben des Gebrauchs der Hubschrauber-Rettungseinrichtungen sowie des Verhaltens beim Abbergen durch einen Hubschrauber. c) Anlegen einer Hubschrauberrettungsschlinge.	Beispiele richtigen Verhaltens. Abbildungen, Schautafeln, Filme, Dias. Rettungsschlinge.	3

Anlage 2

**Bescheinigung
über die Teilnahme an einem
anerkannten Sicherheitslehrgang**

Herr/Frau/Frl.
geboren am in
hat vom bis
an der Ausbildungsstätte
in
einen vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang besucht.

.....
Ort und Datum Stempel und Unterschrift

(VkB I 1985 S. 734)

Straßenbau

Nr. 221 Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen – RSA – Ausgabe 1980; Überarbeitung der Abschnitte 3.5 und 4.2

Bonn, den 10. Oktober 1985
StB 13/38.59.10-02/171 Va 85

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

Für die Straßenverkehrs-Ordnung
und Verkehrspolizei zuständige oberste
Landesbehörden

Betr.: **Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen – RSA – Ausgabe 1980; Überarbeitung der Abschnitte 3.5 und 4.2**

Bezug: Meine Schreiben

- a) vom 9. 9. 1983 – StB 13/StV 12/38.58.10-02/47 By 83 –
 - b) vom 13. 3. 1985 – StB 13/38.59.10-02/33 Va 85 –
- Sitzung des Bund-/Länder-Fachausschusses für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei (BLFA-StVO) am 26./27. 6. 1985 in Trier (BLFA-StVO 2/1985)

Anl.: Neufassung Abschnitt 3.5 und 4.2

Wie ich in meinem Schreiben vom 9. 9. 1983 dargelegt habe, werden nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), Ausgabe 1980, für bestimmte Fälle Warnposten eingesetzt. Eine Reihe von Unfällen mit tödlichem Ausgang führte zu der Forderung, anstelle der Warnposten geeignete Einrichtungen (fahrbare Vorwarntafeln) einzusetzen.

Mit Schreiben vom 13. 3. 1985 hatte ich deswegen im Vorgriff auf die z. Z. laufende generelle Überarbeitung der RSA das Ergebnis der vorgezogenen Überarbeitung der Abschnitte 3.5 „Kennzeichnung von Arbeitsfahrzeugen und -geräten, Warnkleidung“ und 4.2 „Arbeitsstellen von kürzerer Dauer“ bekanntgegeben und – soweit es nicht den Vollzug straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften betrifft – für den Bereich der Bundesstraßen eingeführt. Hiergegen hat das Bayerische Staatsministerium des Innern mit Schreiben vom 12. 4. 1985 – IC4 – 2504 – 432/2 – Einwände erhoben. Diese konnten jedoch nach kurzer Erörterung im Bund-/Länder-Fachausschuß für Straßenverkehr und die Verkehrspolizei (BLFA-StVO) in der Sitzung am 26./27. 6. 1985 in Trier ausgeräumt werden. Der Ausschuß hat mehrheitlich der Bekanntmachung der überarbeiteten Abschnitte 3.5 und 4.2 der RSA zugestimmt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. E. h. T h u l

Anlage

Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)

Neufassung des Abschnittes 3.5

3.5 Kennzeichnung von Arbeitsfahrzeugen und -geräten, Warnkleidung

3.5.1 Arbeitsfahrzeuge und -geräte

StVO „Fahrzeuge, die dem Bau ... der Straßen und Anlagen im Straßenraum ... dienen und durch einen weiß-roten Anstrich oder durch weiß-rot-weiße Warnfahnen gekennzeichnet sind, dürfen auf allen Straßen und Straßenteilen und auf jeder Straßenseite in jeder Richtung zu allen Zeiten fahren und halten, soweit ihr Einsatz dies erfordert.

Die Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden“.

Arbeitsfahrzeuge und -geräte, die Sonderrechte nach § 35 Abs. 6 StVO in Anspruch nehmen, müssen eine Sicherheitskennzeichnung nach DIN 30 710 „Sicherheitskennzeichnung von Fahrzeugen und Geräten“ und mindestens eine Kennleuchte für gelbes Blinklicht (Rundumlicht gem. § 52 Abs. 4 StVZO) besitzen.

Für den Einsatz auf schnell befahrenen Straßen können größere Abmessungen der Sicherheitskennzeichnung gewählt werden.

StVO „Gelbes Blinklicht warnt vor Gefahren. Es darf von den damit ausgerüsteten Fahrzeugen nur verwendet werden, um vor Arbeits ... -stellen, vor ungewöhnlich langsamen Fahrzeugen oder vor Fahrzeugen mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung zu warnen“.

VwV-StVO „Gelbes Blinklicht darf auf der Fahrt zur Arbeits ... stelle nicht verwendet werden ... Fahrzeuge des Straßendienstes der öffentlichen Verwaltung dürfen gelbes Blinklicht verwenden, wenn sie Sonderrechte (§ 35 Abs. 6) beanspruchen ...“.

3.5.2 Warnkleidung

Personen, die außerhalb von Gehwegen und Absperrungen im Verkehr eingesetzt oder neben dem Verkehrsraum tätig und nicht durch eine geschlossene Absperrung (eine Längsabsperzung durch Absperrbaken ist z. B. keine geschlossene Absperrung)

von diesem getrennt sind, müssen Warnkleidung nach DIN 30 711 tragen.

3.5.3 Vorwarntafeln und Absperrtafeln

Es sollen in der Regel Vorwarntafeln und Absperrtafeln eingesetzt werden, die nachfolgende Anforderungen erfüllen:

3.5.3.1 Fahrbare Vorwarntafeln

Bildträger:

Die Tafel ist vollflächig auszuführen.

Der Untergrund der Vorderseite ist weiß, die Rückseite ist grau (RAL 7042) zu halten.

Abmessungen (vgl. Abb. 2a)

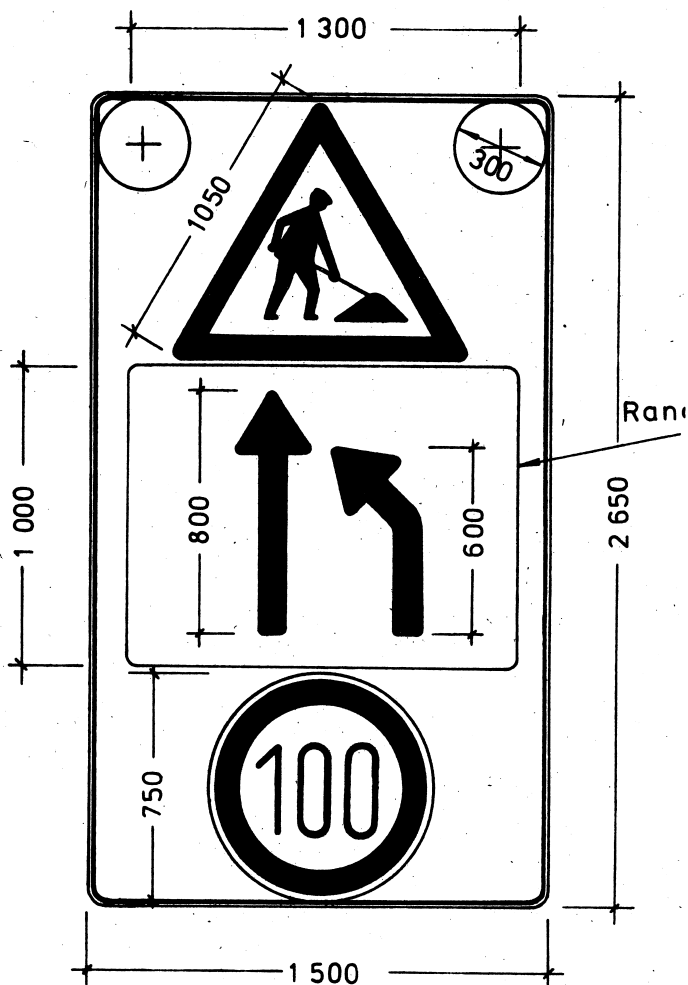
Die nachstehenden Abmessungen dürfen nur in begründeten Fällen unterschritten werden.

Tafelhöhe		2650 mm
Tafelbreite		1500 mm
Zeichen 123	Seitenlänge	1050 mm
Zeichen 274	„100 km“, Durchmesser	750 mm
Leuchten	Durchmesser	300 mm

Die Gestaltung der Verkehrslenkungs- und der Vorwarntafel erfolgt nach Abb. 2b. Die Oberkante der Vorwarntafel soll sich im aufgeklappten Zustand rund 3,80 m über der Fahrbahn befinden.

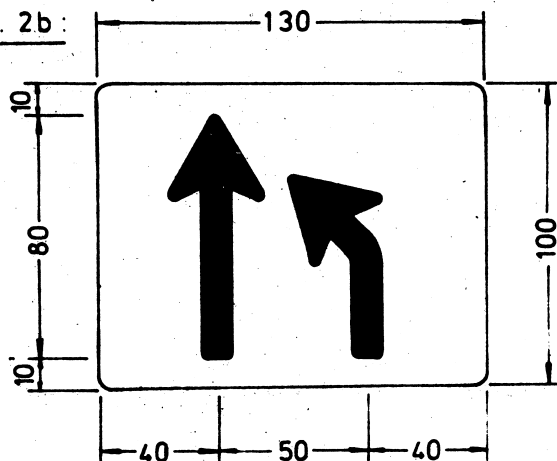
Abb. 2a:

Vorwarntafel

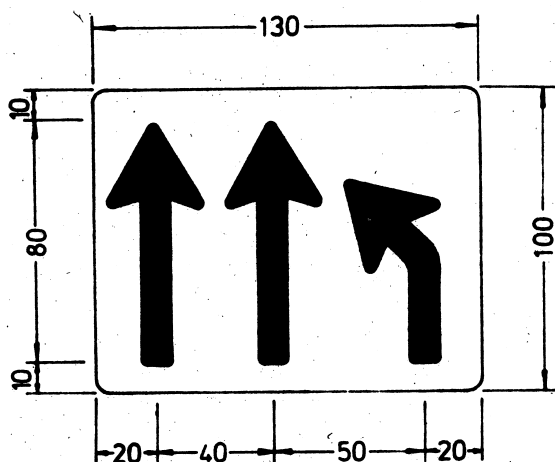


Maße in mm

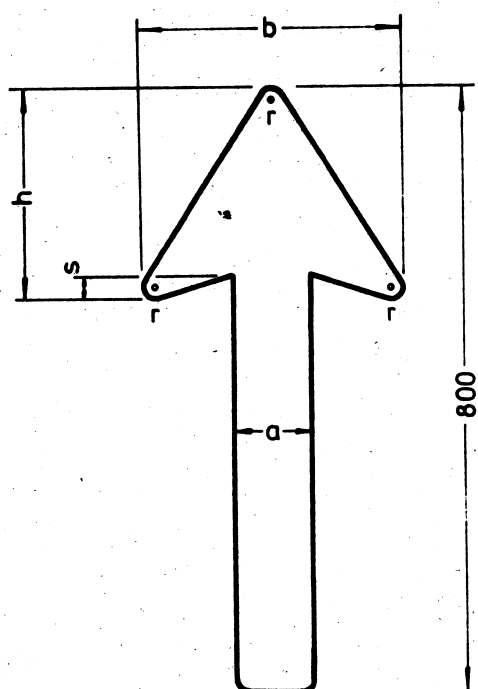
Abb. 2b:



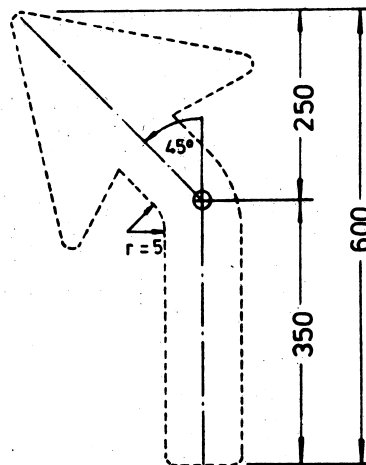
und spiegelbildlich



und spiegelbildlich



Größe	a	b	h	r	s
Maße in mm	100	350	275	150	30



Windlastaufnahme:

Die Vorwarntafel muß im abgestellten und ausgeklappten Zustand bei einer Windlast (rechnerischer Staudruck) von $w = 0,25 \text{ kN/qm}$ (25 kp/qm) eine ausreichende Kipp- und Gleitsicherheit (bei einem Gleitwert von 0,4) haben. Im aufgeklappten und am Zugfahrzeug angehängten Zustand muß die Vorwarntafel für eine Windlast von $w = 0,8 \text{ kN/qm}$ (80 kp/qm) bemessen sein. Der obere Teil der Vorwarntafel oder die gesamte Vorwarntafel soll für den Transport umklappbar sein.

Lichtwarnanlage:

Die Lichtwarnanlage muß aus 2 Blinkleuchten bestehen, die gelbes Licht abstrahlen und entsprechend der Abb. 2a anzuordnen sind. Die Lichtstärke muß aus 1000 m eine einwandfreie Erkennbarkeit bei allen Lichtbedingungen gewährleisten. Dies ist im allgemeinen der Fall, wenn die Leistung der Halogenlampen mindestens 20 Watt beträgt.

Die Lichtwarnanlage sollte vom Fahrerhaus aus ein- und ausgeschaltet werden können. Die optische Störanzeige sollte im Fahrerhaus untergebracht sein bzw. muß vom Fahrerhaus aus wahrgenommen werden können. Die Schaltung der Leuchten ist gleichzeitig vorzunehmen. Die Halogenleuchten sollen mit einer Frequenz von 35 min^{-1} bis 45 min^{-1} aufleuchten.

Die Lichtwarnanlage muß mit einer Helligkeitsanpassung versehen sein, die eine (möglichst automatische) Reduzierung bis auf minimal 50 Prozent erlaubt.

Zeichen 123, 274 und Verkehrslenkungstafel:

Die Zeichen 123 und 274 und die Verkehrslenkungstafel sind retroreflektierend auszuführen.

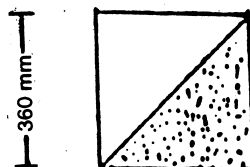
3.5.3.2 Fahrbare Absperrtafeln auf Straßen ohne Gegenverkehr

Es dürfen nur fahrbare Absperrtafeln eingesetzt werden, die nachfolgende Anforderungen erfüllen:

Farben: Rotorange, fluoreszierend
Weiß, retroreflektierend

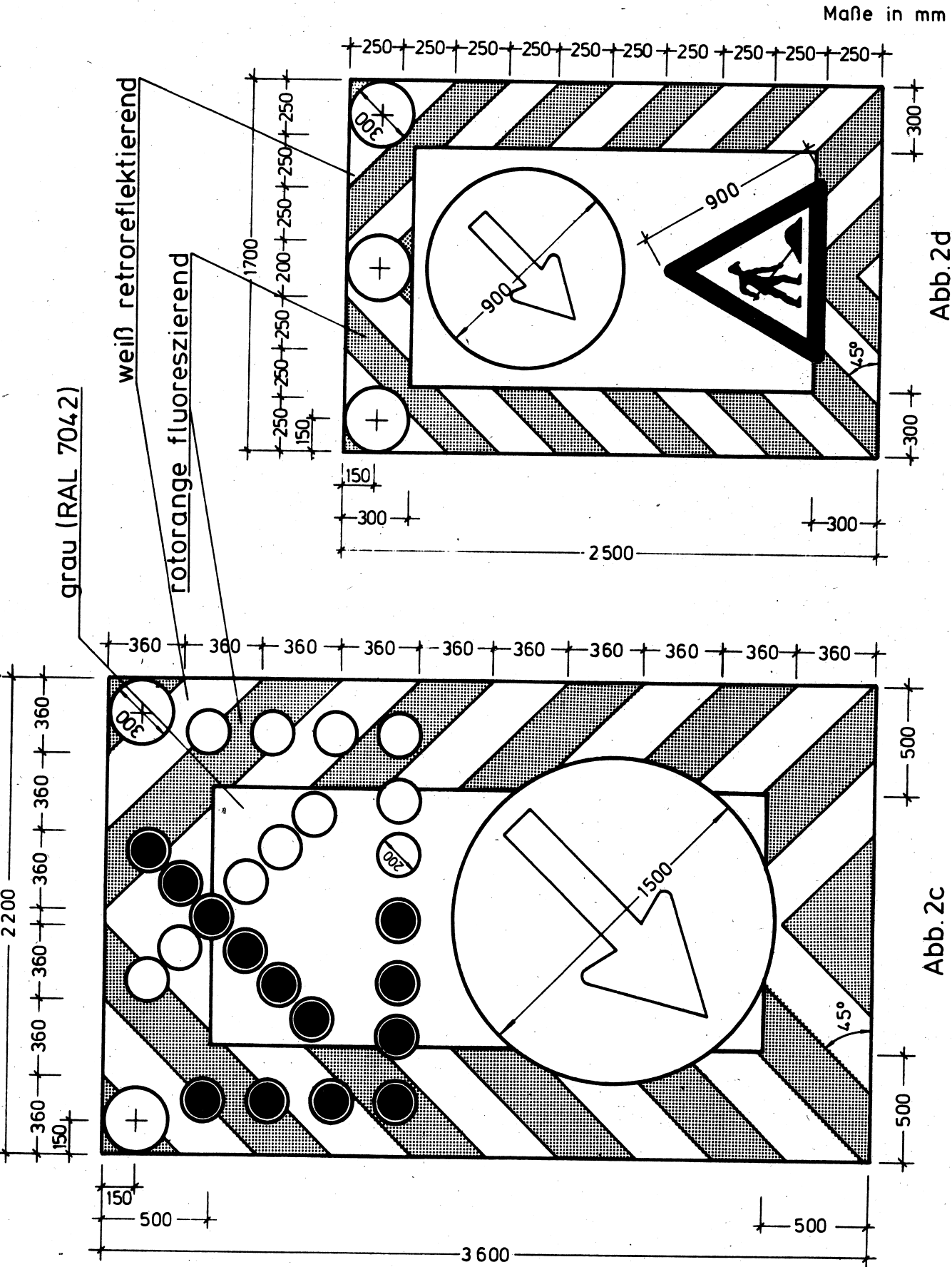
Abmessungen der Tafel (vgl. Abb. 2c)

Höhe	3600 mm
Breite	2200 mm
Rand	500 mm
Schräg-Streifenhöhe	360 mm



Zeichen 222/223	Durchmesser	1500 mm
	Dicke Pfeilschaft	175 mm
Blitzleuchten-Durchmesser		300 mm
Halogenleuchten-Durchmesser		200 mm

Abb. 2c und Abb. 2d: Fahrbare Absperrtafeln



Sicherheitskennzeichnung:

Auch bei umgeklappter Tafel muß eine Sicherheitskennzeichnung sichtbar sein, die mindestens den Anforderungen der DIN 30710 genügt.

Wird das innere Feld der fahrbaren Absperrtafel ganz oder teilweise vollflächig ausgebildet, so ist es grau (RAL 7042) zu halten.

Windlastaufnahme:

Die Absperrtafel muß im angestellten und ausgeklappten Zustand bei einer Windlast (rechnerischer Staudruck) von $w = 0,25 \text{ kN/qm}$ (25 kp/qm) eine ausreichende Kipp- und Gleitsicherheit (bei einem Gleitwert von 0,4) haben. Im aufgeklappten und am Zugfahrzeug angehängten Zustand muß die Absperrtafel für eine Windlast von $w = 0,8 \text{ kN/qm}$ bemessen sein. Der obere Teil der Absperrtafel oder die gesamte Absperrtafel soll für den Transport umklappbar sein.

Lichtwarnanlage:

Die Lichtwarnanlage besteht aus 2 Blitzleuchten und einem Leuchtpfeil aus Halogen-Blinkleuchten, die gelbes Licht abstrahlen und entsprechend Abb. 2c anzuordnen sind. Die Lichtstärke muß aus 1000 m eine einwandfreie Erkennbarkeit bei allen Lichtbedingungen gewährleisten. Dies ist im allgemeinen der Fall, wenn die Leistung der Blitzlampen mindestens 5 Joule (5 WS) beträgt und die der Halogenlampen mindestens 20 Watt beträgt.

Der Pfeilschaft und die Pfeilspitze des Leuchtpfeiles müssen aus 13 Leuchten bestehen, die gelbes Licht abstrahlen; Phantomeffekte und Blendung sind durch geeignete Maßnahmen zu verhindern.

Die Lichtwarnanlage muß mit einer Helligkeitsanpassung versehen sein, die eine (möglichst automatische) Reduzierung bis auf minimal 50 Prozent erlaubt.

Der Leuchtpfeil soll mit einer Frequenz von 35 (... 45) min^{-1} (Lichtimpulse/Minute) aufleuchten. Dabei soll die Leuchtzeit das Doppelte der Dunkelzeit betragen. In der Mitte der Dunkelzeit des blinkenden Leuchtpfeiles sollen die Blitzleuchten aufleuchten.

Die Lichtwarnanlage muß vom Fahrerhaus aus geschaltet werden können. Die optische Funktions- und Störanzeige sollte im Fahrerhaus untergebracht sein bzw. muß vom Fahrerhaus aus wahrgenommen werden.

Zeichen 222 bzw. 223 (Pfeilzeichen)

Auf Autobahnen und entsprechenden Straßen im Sinne von III zu Zeichen 330 VwV-StVO sollte die Pfeilstellung während der Fahrt vom Fahrerhaus aus verändert und kontrolliert werden können. Der Pfeil muß in jeder Stellung gegen selbsttätiges Verdrehen gesichert sein. Es ist (schalttechnisch) sicherzustellen, daß Z 222/223 und Leuchtpfeil immer gleichzeitig anzeigen. Der Leuchtpfeil soll nur aufleuchten, wenn Z 222/223 in der Endstellung stehen. In der Nullstellung soll der Pfeil nach unten zeigen.

3.5.3.3 Fahrbare Absperrtafeln auf Straßen mit Gegenverkehr

Werden auf Straßen mit Gegenverkehr fahrbare Absperrtafeln eingesetzt, so genügen folgende Abmessungen (vgl. Abb. 2b):

Tafel, Höhe	2500 mm
Breite	1700 mm
Rand	300 mm
Schräg-Streifenhöhe	250 mm
Zeichen 222/223 Durchmesser	900 mm
	Dicke Pfeilschaft 105 mm
Zeichen 123 Schenkellänge	900 mm
Leuchten Durchmesser	300 mm

Die Farben der Tafeln, die technischen Daten der Lichtwarnanlage und die Anforderungen bezüglich Windlastaufnahme müssen denen der großen Tafeln (Ziff. 3.5.3.2) entsprechen.

Die Lichtwarnanlage besteht bei diesen Tafeln aus drei am oberen Tafelrand angeordneten Leuchten, die so geschaltet werden sollen, daß intermittierend die Leuchte in der Mitte und die beiden Leuchten an den Seiten aufleuchten.

Die Blitzfrequenz jeder Serie soll ebenfalls von 50 min^{-1} bis 60 min^{-1} betragen. Die Lichtstärke soll eine einwandfreie Erkennbarkeit aus etwa 600 m Entfernung gewährleisten, so daß Halogenlampen von mindestens 20 Watt oder Blitzlampen von mindestens

2 Joule genügen.

3.5.3.4 Zulassung nach StVZO

Die Anhänger müssen den einschlägigen Vorschriften der StVO entsprechen und zugelassen sein bzw. eine Ausnahmegenehmigung von § 18 Abs. 1 StVZO erhalten.

3.5.3.5 Absperrtafeln, die an Fahrzeugen befestigt werden

Zur Verbesserung der Sicherheitskennzeichnung von Arbeitsfahrzeugen, die z. B. auf dem Standstreifen ohne fahrbare Absperrtafel eingesetzt werden, können derartige Tafeln auch an den Arbeitsfahrzeugen angebracht werden.

Alle Absperrtafeln, die an Arbeitsfahrzeugen direkt befestigt sind, müssen in ihrer Gestaltung und der technischen Ausstattung den unter 3.5.3.2 und 3.5.3.3 beschriebenen fahrbaren Absperrtafeln entsprechen.

Anlage**Neufassung des Abschnittes 4.2****4.2 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer****4.2.0 Allgemeines**

Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Sinne dieser Richtlinien sind alle Arbeitsstellen, die nicht länger als einen Tag betrieben werden und in der Regel nur in den Tagesstunden bestehen.

Hierunter fallen:

- alle beweglichen Arbeitsstellen, d. h. Arbeitsstellen, die in der Regel in der Verkehrsrichtung langsam fortschreiten, z. B. Reinigungsarbeiten, Arbeiten am Seitenstreifen, Markierungsarbeiten,
- stationäre Arbeitsstellen von kürzerer Dauer, z. B. Ausbessern kleinerer Deckenschäden, Beseitigung von Fahrbahnverschmutzungen, Unterhaltungsarbeiten, Arbeiten an Ver- und Entsorgungseinrichtungen, soweit sie nicht nach Abschnitt 4.1 wie Arbeitsstellen von längerer Dauer behandelt werden, und
- Vermessungsarbeiten.

Bei Dunkelheit oder witterungsbedingten schlechten Sichtverhältnissen dürfen Arbeitsstellen von kürzerer Dauer nur dann eingerichtet werden, wenn es zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Verkehrssicherheit unbedingt erforderlich ist. Sofern möglich, müssen sie dann beleuchtet oder nach den in Abschnitt 4.1 gegebenen Regeln gekennzeichnet, abgesperrt und beschildert werden.

Vermessungsarbeiten sollen auf Straßen in der Regel während der Tagesstunden und möglichst nicht während der Hauptverkehrszeiten oder bei witterungsbedingt schlechten Sichtverhältnissen durchgeführt werden. Sie sind zeitlich auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken. Vermessungspunkte und -linien sind nach Möglichkeit so zu legen, daß Meßwege auf der Fahrbahn und das Wechseln von einer Straßenseite zur anderen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt bleiben. Es sind Vermessungsverfahren zu bevorzugen, bei welchen der Verkehrsraum so wenig wie möglich betreten werden muß.

Auch bei Vermessungsarbeiten dürfen auf Straßen nur Verkehrszeichen, Absperrrgeräte und Warnleuchten eingesetzt werden, die den Anforderungen des Abschnittes 3 genügen.

Wird nachfolgend unterschieden in Regelungen für Richtungsfahrbahnen außerhalb geschlossener Ortschaften und Fahrbahnen mit Gegenverkehr, so ist auf Richtungsfahrbahnen innerhalb geschlossener Ortschaften je nach Verkehrsbelastung und Verkehrsgeschwindigkeit sinngemäß nach der jeweils zweckmäßigen Regelung (z. B. mit oder ohne gesondertes Fahrzeug zur Sicherung und/oder mit fahrbahrer Absperrtafel) zu fahren.

4.2.1 Anordnung bei Vermessungsarbeiten

Vor dem Beginn von Vermessungsarbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, aber nicht im Rahmen von Straßenbauarbeiten¹⁾ durchgeführt werden, sind von der zuständigen Behörde (Straßenverkehrsbehörde) Anordnungen nach § 45 Abs. 6 StVO einzuholen.

4.2.2 Sicherung

4.2.2.0 Allgemeines

Die Arbeiten an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer erfolgen in der Regel unter Inanspruchnahme der Sonderrechte nach § 35 StVO (vgl. Abschn. 3.5.1) ohne feste Absperrung und Beschilderung.

Erscheint bei der Durchführung von Arbeiten von kürzerer Dauer unter Inanspruchnahme der Sonderrechte, evtl. unterstützt durch eine Beschilderung geringen Umfangs oder durch Warnposten, die Sicherheit an der Arbeitsstelle oder die Sicherheit des Verkehrs nicht ausreichend gewährleistet, sollte eine Absperrung und Beschilderung der Arbeitsstelle wie bei Arbeitsstellen von längerer Dauer (vgl. Abschn. 4.1.6) vorgesehen werden.

Arbeitsfahrzeuge und -geräte müssen entsprechend Abschnitt 3.5 ausgerüstet sein.

Die Kennleuchten und die Warnblinkanlage müssen nach Erreichen, jedoch vor der Einrichtung der Arbeitsstelle eingeschaltet werden.

4.2.2.1 Warnposten

Warnposten müssen Warnkleidung nach DIN 30 711 tragen. Sie halten eine rot-weiß-rote Warnfahne entsprechend Abschnitt 3.2.2.5 so, daß sie für den Verkehr in voller Größe sichtbar ist.

Bei Dunkelheit oder witterungsbedingten schlechten Sichtverhältnissen dürfen Warnposten nur in dringenden Ausnahmefällen eingesetzt werden. Die Warnfahne ist dabei durch eine gelbe Warnleuchte entsprechend Abschnitt 3.2.3 mit Blinklicht zu ergänzen oder es sind Warnfahnen mit retroreflektierenden Stoffen einzusetzen.

Die Tätigkeit der Warnposten muß sich darauf beschränken, die Verkehrsteilnehmer in umsichtiger Weise zu warnen. Die als Warnposten eingesetzten Personen dürfen nicht zu anderen Aufgaben herangezogen werden; sie haben ihre ganze Aufmerksamkeit der Warnung zu widmen. Warnposten sollen sich möglichst außerhalb der Fahrbahn aufhalten.

4.2.2.2 Kennzeichnung von Geräten bei Vermessungsarbeiten

Geräte für Vermessungsarbeiten auf Straßen (Fluchtstäbe, Latten, Meßinstrumente u. a.) müssen einen rot-weiß-roten Warnanstrich besitzen.

4.2.2.3 Richtungsfahrbahnen außerhalb geschlossener Ortschaften

a) Fahrbare Absperrtafeln

Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer auf Richtungsfahrbahnen außerhalb geschlossener Ortschaften sind bei Arbeiten auf der Fahrbahn grundsätzlich fahrbare Absperrtafeln einzusetzen, deren Abstand von der Arbeitsstelle mindestens 50 m betragen soll. Nur wenn es sich um eine bewegliche Arbeitsstelle handelt, bei der das Arbeitsfahrzeug sich mit einer Geschwindigkeit von mehr als 5 km/h fortbewegt, kann die fahrbare Absperrtafel vom Arbeitsfahrzeug selbst geschleppt werden oder das Arbeitsfahrzeug sich durch eine den Absperrtafeln entsprechende Sicherheitskennzeichnung (vgl. Abschn. 3.5.3.2) selbst sichern.

Die fahrbaren Absperrtafeln sollen sich vor der Arbeitsstelle auf den Fahrstreifen, auf welchen die Arbeiten vorgenommen werden, befinden.

b) Fahrbare Vorwarntafeln

Fahrbare Vorwarntafeln nach Bild 2 a sind nur auf Straßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen erforderlich. Sie sind i. d. R. zusätzlich zur fahrbaren Absperrtafel bei solchen Arbeitsstel-

len einzusetzen, bei denen ein oder mehrere Fahrstreifen gesperrt werden müssen. Die fahrbare Vorwarntafel soll einen Abstand von 700 m (variabel zwischen 600 m bis etwa 1000 m) zur fahrbaren Absperrtafel haben. Sie wird in der Regel nur einseitig rechts auf dem befestigten oder unbefestigten Seitenstreifen eingesetzt, und zwar unabhängig davon, welcher Fahrstreifen gesperrt wird.

c) Geschwindigkeitsbeschränkungen, Warneinrichtungen, Warnposten

Sofern die in Abb. 2 a vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h aufgrund der örtlichen Gegebenheiten unterschritten werden muß, ist der Geschwindigkeitstrichter unter Anlehnung an die nachfolgenden Ausführungen auszubilden.

Ist die fahrbare Absperrtafel aus einer Entfernung von mindestens 400 m nicht zu erkennen, so sind zusätzliche Maßnahmen zu treffen:

Liegt die Erkennbarkeitssichtweite zwischen 400 m und 250 m, soll eine 2. Vorwarntafel 400 m vor der Arbeitsstelle mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h (Z 274) vorgesehen werden. Wenn vertretbar, genügt Z 274 (80 km/h) allein.

Diese Entfernungen können bei einer beweglichen Arbeitsstelle bis zu 1000 m überschritten werden. Bei Fahrbahnmarkierungsarbeiten mit Ausnahme des Auftrages der rechten Fahrbahnbegrenzung vom befestigten Seitenstreifen aus, ist in der Regel eine Geschwindigkeitsbegrenzung anzuordnen.

Liegt die Erkennbarkeitssichtweite unter 250 m, so kann in einem Abstand von 200 m vor der Absperrtafel eine weitere Warneinrichtung (Warnwinker o. ä.) oder ein Warnposten eingesetzt werden. Die Warneinrichtungen/Warnposten befinden sich außerhalb der Fahrbahn auf der Seite der gesperrten Fahrstreifen.

d) Fahrbahnen

mit mehr als zwei Fahrstreifen

An Arbeitsstellen mit Fahrbahnen mit mehr als zwei Fahrstreifen darf der Verkehr nur an einer Seite vorbeigeführt werden. Ist mehr als ein Fahrstreifen zu sperren, so ist die Einziehung jedes Fahrstreifens mit Vorwarn- und Absperrtafel gestaffelt zu wiederholen, sofern nicht eine stationäre Absperrung erforderlich wird.

4.2.2.4 Fahrbahnen mit Gegenverkehr

Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr genügen die Arbeitsfahrzeuge oder Arbeitsgeräte mit Kennleuchten und Warnblinkanlagen (vgl. Abschn. 4.2.2.0) oder eine entsprechende Absperrtafel, wenn sie

außerhalb geschlossener Ortschaften aus einer Entfernung von mindestens	200 m,
innerhalb geschlossener Ortschaften aus einer Entfernung von mindestens	50 m

zu erkennen sind.

Sind die Absperrtafeln oder sichernden Fahrzeuge nicht aus dieser Mindestentfernung zu erkennen, so genügt es in der Regel, zusätzlich in entsprechender Entfernung Zeichen 123 oder eine Warneinrichtung/einen Warnposten aufzustellen.

Bei beweglichen Arbeitsstellen kann das Zeichen 123 mit Zusatzschild 742 aufgestellt werden, die Entfernung von der Arbeitsstelle darf in diesem Falle höchstens 1000 m betragen. Münden in diesem Bereich Straßen ein, muß der einbiegende Verkehr ebenfalls gewarnt oder das Zeichen 123 entsprechend versetzt werden.

4.2.3 Verkehrsführung

4.2.3.0 Allgemeines

Die Abwicklung des Verkehrs an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer erfolgt im allgemeinen ohne besondere Regelung auf dem nicht von der Arbeitsstelle in Anspruch genommenen Fahrbahnteil.

Erforderlichenfalls wird zur Verkehrsregelung Zeichen 222/223 (rechts oder links vorbei) an der Vorder- und/oder Rückseite der Arbeitsfahrzeuge und -geräte angebracht (vgl. RPL V und VI). Das

¹⁾ Vermessungsarbeiten im Rahmen von Straßenbauarbeiten sind alle Vermessungsarbeiten einschließlich der Grundstücksvermessung, die der Planung, dem Bau und der Unterhaltung und Instandsetzung von Straßen dienen.

Zeichen 222 muß während der Fahrt zur Arbeitsstelle verdeckt oder in eine neutrale Stellung gebracht sein.

Die Arbeiten sind zu unterbrechen und die Arbeitsstellen vorübergehend zu räumen oder einzuschränken, wenn durch die Arbeitsstelle größere Verkehrsstauungen verursacht werden und die Art der Arbeiten dies zuläßt.

Erscheint eine ausreichend leistungsfähige Verkehrsabwicklung unter den Bedingungen einer Arbeitsstelle von kürzerer Dauer nicht gewährleistet (z. B. wenn an unübersichtlichen Stellen Wechselverkehr erforderlich wird), so ist zu prüfen, ob in bezug auf die Verkehrsführung und -regelung nicht wie bei Arbeitsstellen von längerer Dauer (vgl. Abschn. 4.1.4) zu verfahren ist.

4.2.3.1 Richtungsfahrbahnen außerhalb geschlossener Ortschaften

Die Kennzeichnung und Verkehrsführung an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer auf Richtungsfahrbahnen außerhalb geschlossener Ortschaften erfolgt nach den Regelplänen (RPL) V, 1–7 (Anhang V).

Die Verkehrsführung wird dem Verkehr durch Zeichen 222 an der Rückseite der Absperrtafel angezeigt.

4.2.3.2 Fahrbahnen mit Gegenverkehr

Die Kennzeichnung und Verkehrsführung an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr erfolgt nach den Regelplänen (RPL) VI, 1–4 (Anhang VI).

4.2.4 Verkehrsführung bei Vermessungsarbeiten

4.2.4.1 Richtungsfahrbahnen außerhalb geschlossener Ortschaften

Die Sicherung und Verkehrsführung bei Vermessungsarbeiten auf Richtungsfahrbahnen außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen nur von den zuständigen Dienststellen der Straßenbauverwaltungen (Autobahnmeistereien, Straßenmeistereien) vorgenommen werden.

4.2.4.2 Fahrbahnen mit Gegenverkehr

Auch für Vermessungsarbeiten gelten die allgemeinen Regelungen des Abschnittes 4.2.3.0 für Arbeitsstellen von kürzerer Dauer. Die Kennzeichnung und Verkehrsführung an Arbeitsstellen von Vermessungsarbeiten auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr erfolgen nach dem Regelplan (RPL) VII (Anhang VII).

Wird die Fahrbahn bei Vermessungsarbeiten nur für kurze Zeit betreten, so kann auf übersichtlichen Straßenabschnitten mit geringem Verkehr die Kennzeichnung der Arbeitsstelle durch einen Warnposten nach Abschnitt 4.2.2.1 genügen.

(VkB I 1985 S. 737)

Nr. 222 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 16/1985 Sachgebiet 2: Bemessung und Gestaltung der Bundesfernstraßen

Bonn, den 11. Oktober 1985
StB 13/38.50.05-05/162 Va 85

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53
5060 Bergisch Gladbach 1

Forschungsgesellschaft für
Straßen- und Verkehrswesen e. V.
Alfred-Schütte-Allee 10
5000 Köln 21

Herrn
Präsidenten des
Bundesrechnungshofes
Berliner Straße 51
6000 Frankfurt/Main 1

Betr.: Straßenquerschnitte in Tunneln

Bezug: Meine Rundschreiben

a) StB 13/38.50.05-05/13 157 Va 79 vom 7. 11. 1979

b) StB 13/38.50.05-05/13 182 Va 82 vom 24. 11. 1982

Anlg.: 1. Straßenquerschnittstypen in Tunneln
2. Entscheidungsverfahren
3. Umgrenzung des lichten Raumes
4. Sonderfall Lichtraum bei Strahlventilatoren

Mit meinem Rundschreiben vom 7. November 1979 (Bezugschreiben a)) hatte ich Sie im Interesse einer einheitlichen und wirtschaftlichen Gestaltung gebeten, Ihren Tunnelentwürfen vorläufig festgelegte Querschnittstypen zugrunde zu legen. Eine abschließende Regelung ist jetzt möglich.

Ich führe hiermit die in der Anlage 1 dargestellten Straßenquerschnittstypen in Tunneln für die Bundesfernstraßen ein und bitte, sie den Tunnelentwürfen zugrunde zu legen. Abweichungen von diesen Querschnittstypen bitte ich zu begründen.

Mein Rundschreiben vom 7. November 1979 (Bezug a)) setze ich außer Kraft.

Folgende Gründe waren für die abschließende Regelung maßgebend:

- In den RAS-Q von 1982 ist die Randstreifenbreite der Regelquerschnitte für einbahnige Straßen mit Gegenverkehr auf 25 cm herabgesetzt worden.
- Die verkehrstechnische und verkehrswirtschaftliche Untersuchung der Straßenquerschnitte in Tunneln von 1982 enthält Hilfsmittel für die Entscheidung zwischen den Querschnittstypen mit und ohne Standstreifen.
- In einer ergänzenden Untersuchung wurde 1985 die Untersuchung von 1982 aktualisiert. Die Baukosten liegen heute für die maßgebenden Bauweisen deutlich niedriger, die Kraftfahrzeug-Betriebskosten sind dagegen gestiegen. Vereinfachte Entscheidungsdiagramme wurden entwickelt (Anlage 2).

Zu den Querschnittstypen für Tunnel ist im einzelnen zu bemerken:

- Durch die Anpassung an die neuen Regelquerschnitte ändert sich lediglich der Querschnittstyp 12,50 T. Er wird künftig als 12 T bezeichnet; seine abgeminderte Form heißt jetzt 12 t (Anlage 1).
- Ein neuer Querschnittstyp 10 T wird für Bundesstraßen vorgesehen, die den Regelquerschnitt RQ 10 erhalten (Anlage 1).
- Im Regelfall ist es unschädlich, die Abmessungen der Querschnittselemente zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der meist sehr teuren Tunnelbauwerke einzuschränken. Das beweisen die Erfahrungen der letzten Jahre. Unfallauswertungen belegen, daß das Unfallrisiko in Tunneln eher geringer als auf den benachbarten freien Strecken ist. Offenbar wirkt das gänzlich veränderte Umfeld im Tunnel günstig auf den Fahrer ein; er fährt dort aufmerksamer, gefahrenbewußter und verhaltener als auf der freien Strecke. Die Querschnittstypen 29 T und 12 T sollten deshalb künftig nur in ausgesprochenen Sonderfällen angewandt werden und sind eingehend zu begründen. Sie kommen allenfalls in Betracht
 - bei sehr kurzen Tunneln,
 - bei außergewöhnlich kostengünstiger Bauweise.
- Trotz der guten Erfahrungen mit eingeschränkten Tunnelquerschnitten ist es bei günstigen Gebirgsverhältnissen und weniger aufwendigen Bauweisen ratsam zu prüfen, ob es gesamtwirtschaftlich vertreten werden kann, den Standstreifen im Tunnel mitzuführen. Die erwähnten Entscheidungshilfen ermöglichen eine erste Prüfung bereits in einem frühen Planungsstadium, wenn die Rohbaukosten noch nicht ermittelt sind. Sobald sich diese Kosten für das konkrete Projekt hinreichend sicher

schätzen lassen, können die Diagramme gleichfalls in ganz einfacher Weise zu Rate gezogen werden (Anlage 2).

Die Entscheidungsdiagramme zeigen, daß sich die Wahl des Querschnittstyps 26 T nur bei sehr günstigen Bedingungen und großen Verkehrsstärken wirtschaftlich rechtfertigen läßt. Um auf den Standstreifen nicht allzu häufig ganz verzichten zu müssen, wurde eine mit 26 Tr bezeichnete reduzierte Form des Typs 26 T entwickelt (Anlage 1). Bei diesem ergänzenden Querschnittstyp ist die lichte Weite um 1,00 m geringer. Die Verminderung des Randstreifens auf 25 cm ist bei der abgeminderten Lösung 26 t seit 1979 eingeführt und längst gängige Praxis. Die Restbreite des Standstreifens von 1,50 m kann hingenommen werden, weil breite Schwerfahrzeuge, die seitlich abgestellt werden müssen, wegen ihrer großen Reifen meist noch ohne weiteres in der Lage sind, den Bordstein zu überfahren und einen Teil des Notgehweges in Anspruch zu nehmen, so daß sie nicht in den Fahrstreifen hineinzuragen brauchen. Die Breiten der Fahrstreifen und der Notgehweg bleiben unverändert.

– Den Querschnittstyp 26 T bitte ich nur anzuwenden, wenn die verkehrswirtschaftliche Untersuchung einen überwiegenden Nutzen des Standstreifens oder mindestens ein ausgewogenes Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten läßt. Für diese Untersuchung kann in der Anfangsphase des Entwurfs das in Anlage 2 dargestellte Verfahren benutzt werden, insbesondere das Entscheidungsdiagramm 2a. Falls sich zeigt, daß die für den Standstreifen zusätzlich aufzuwendenden Kosten den Nutzen übersteigen, sollte mit Hilfe des Entscheidungsdiagramms 2b zunächst geprüft werden, ob der reduzierte Querschnittstyp 26 Tr einen Nutzenvorsprung bringt. Wenn das nicht zutrifft, muß auf den Standstreifen im Tunnel verzichtet und der Querschnittstyp 26 t gewählt werden.

– Für Tunnel in einbahnigen Straßen mit Gegenverkehr ist kein Querschnittstyp mit Mehrzweckstreifen vorgesehen. Falls in einer Strecke mit RQ 14 ein Tunnel notwendig wird, soll stets versucht werden, für den langsamen Verkehr, besonders für Radfahrer, alternative Wege bereitzustellen. Auch entfällt im Tunnel das auf der freien Strecke nach § 5 (6) StVO empfohlene Ausweichen langsamerer Fahrzeuge auf den Mehrzweckstreifen; denn in Gegenverkehrstunneln wird regelmäßig ein Überholverbot angeordnet. Wenn im Ausnahmefall eine alternative Führung des langsamen Verkehrs ausgeschlossen ist, kann nur unter folgenden Bedingungen eine Aufweitung des Querschnitts auf höchstens 12,50 m lichte Weite in Betracht kommen:

- der Tunnel ist nicht zu lang (höchstens 500 m);

- die Beleuchtung genügt überall und bei allen Außenlichtverhältnissen, um Benutzer des Mehrzweckstreifens wahrzunehmen;
- es ist sichergestellt, daß Geschwindigkeitsbeschränkung (auf höchstens 80 km/h) und Überholverbot angeordnet werden.

Bei dieser ausnahmsweisen Aufweitung ist die Breite der Fahrstreifen auf 3,50 m einzuschränken.

Die Umgrenzung des lichten Raumes bitte ich nach Anlage 3 vorzunehmen.

Wenn in Tunneln mit Rechteckquerschnitt Strahlventilatoren erforderlich werden und diese weder in einem Freiraum oberhalb des lichten Raumes nach Anlage 3 noch in Decken- oder ggf. auch Wandnischen untergebracht werden können, sondern an den Längswänden angeordnet werden müssen, so ist der Querschnitt nach Anlage 4 zu verbreitern. Die Strahlventilatoren sind in diesem Falle in den oberen Ecken des Querschnitts anzubringen. Sie dürfen nicht über die Grenze B e – in Ausnahmefällen g h – in den Raum hineinragen, der dem Verkehr vorbehalten ist.

Hohe Fahrzeuge können in den 30 cm breiten Freiraum zwischen der Grenze g h für das ausnahmsweise Anbringen leicht verformbarer Schilder und der lotrecht angenommenen Grenze des Verkehrsraumes hineinragen, wenn die Fahrbahn zur Wand geneigt ist. Bis zu einer Fahrbahnquerneigung von 3,5 % braucht die Breite des Tunnels nicht vergrößert werden. Bei größeren Querneigungen ist nach folgendem Schema zu verbreitern:

Querneigung [%]	Mehrbreite [cm]
> 3,5 bis 4,5	5
> 4,5 bis 5,5	10
> 5,5 bis 6,5	15
> 6,5 bis 7,5	20

Ich bitte, mir Ihre Erfahrungen mit der neuen Regelung bis Ende 1987 bekanntzugeben.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung im Netz der klassifizierten Straßen würde ich es begrüßen, wenn Sie die Querschnittstypen in Tunneln Ihres Zuständigkeitsbereiches gleichfalls anwenden würden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Dr.-Ing. E. h. Thul

Anlage 1

Straßenquerschnittstypen in Tunneln

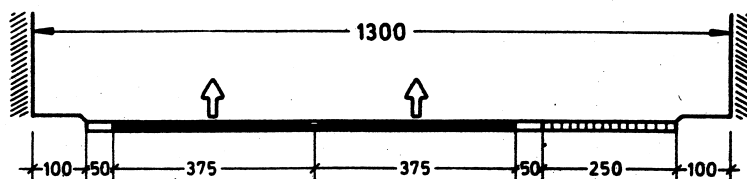
A für zweibahnige Straßen

Bezeichnung

Maße in cm

freie
Strecke:
RQ 29

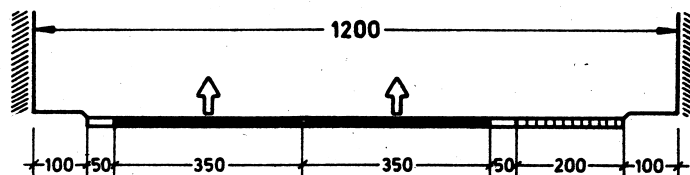
29 T



Sonderlösung

RQ 29
RQ 26

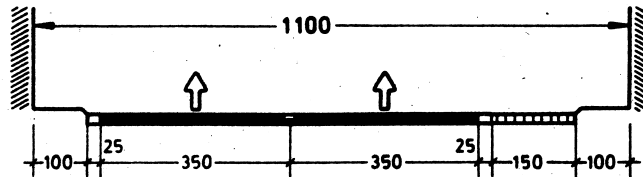
26 T



Regellösung
mit Standstreifen

RQ 29
RQ 26

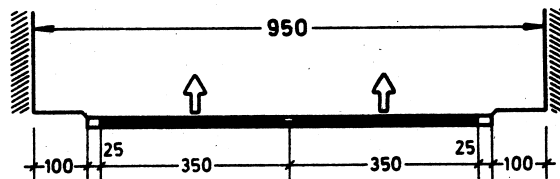
26 Tr



abgeminderte
Regellösung mit
Standstreifen

RQ 29
RQ 26

26 t



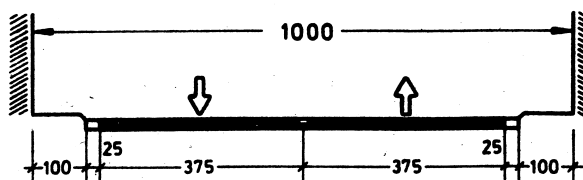
abgeminderte
Regellösung ohne
Standstreifen

freie
Strecke:
RQ 14
RQ 12

Bezeichnung

12 T

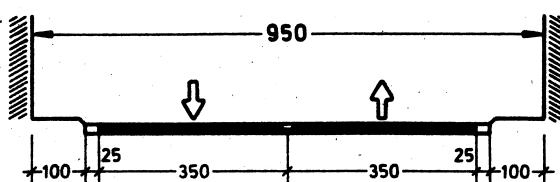
B für einbahnige Straßen



Sonderlösung

RQ 14
RQ 12

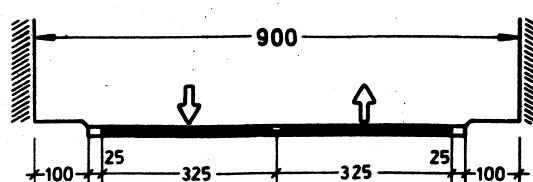
12 t



Regellösung

RQ 10

10 T



Regellösung

Anlage 2

Entscheidungsverfahren für die Wahl von Straßenquerschnittstypen in Tunneln

1. EINFÜHRUNG

- (1) Entscheidungen über Tunnelquerschnitte werden wegen der vergleichsweise hohen Tunnelbaukosten in besonderem Maße von Wirtschaftlichkeitsaspekten beeinflusst. Oft fehlen jedoch für den Nutzen-Kosten-Vergleich ausreichende Grundlagen. Deshalb ist auf der Preis- und Kostenbasis von 1980 eine verkehrstechnische und verkehrswirtschaftliche Untersuchung durchgeführt worden*). Sie ergab Tabellen und Nomogramme als Hilfsmittel für die Entscheidung zwischen den 1979 für Tunnel von Richtungsfahrbahnen vorläufig eingeführten Querschnittstypen.

- (2) Unerwartet abgesunkene Tunnelbaukosten bei gestiegenen Kfz-Betriebskosten machten es erforderlich, die Entscheidungshilfen zu aktualisieren. Die Diagramme 2a und 2b sind vereinfachte Neufassungen.

- (3) Diese Preis- und Kostenentwicklung läßt Entscheidungen für Tunnelquerschnitte mit Standstreifen nicht mehr, wie früher, nur bei äußerst kostengünstigen Bauweisen und extrem großen Verkehrsstärken zu.

2. VERFAHREN

- (4) Die neuen Entscheidungsdiagramme gelten für die Querschnittstypen 26 T und 26 Tr (mit Standstreifen) und für den Tunnelquerschnitt 26 t (ohne Standstreifen). Für zweistreifige Richtungsfahrbahnen in Straßentunneln bis zu 1000 m Länge, in denen der Verkehrsablauf nicht ständig überwacht und demzufolge in Ausnahmesituationen nur bedingt beeinflusst werden kann, bieten diese Diagramme in einem sehr frühen Planungsstadium die Möglichkeit, den durch einen Standstreifen entstehenden Nutzen und die zusätzli-

*) Dr. Schiller/Eger: Straßenquerschnitte für Tunnel, Heft 384 (1983) der BMV-Schriftenreihe Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik

chen Kosten abzuschätzen und miteinander zu vergleichen. Eingangsdaten sind

- die örtlich bedingte Tunnelbauweise,
- die vorgesehene Tunnellänge und
- die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV).

(5) Als **Nutzen** gelten die monetarisierbaren Vorteile, die den Tunnelbenutzern jährlich durch einen Standstreifen entstehen. Das sind Ersparnisse an Verkehrskosten, d. h. an Kfz-Betriebs-, Unfall- und Zeitkosten infolge vermiedener oder verminderter Verkehrsbehinderungen, Gefahren und Unfälle, die sich bei Fahrbahnen ohne Standstreifen ergeben können. Sie sind im linken Teil der Diagramme für Tunnellängen zwischen 250 und 1000 m und DTV-Werte bis maximal 60 000 Kfz/24 h (zusammen für beide Fahrtrichtungen) abzulesen.

(6) Als **Kosten** sind dem rechten Teil der Diagramme für offene und geschlossene (bergmännische) Tunnelbauweisen die für einen Standstreifen zusätzlich aufzuwendenden mittleren Jahres-Rohbaukosten (Annuitäten) zu entnehmen. In ihnen sind die Baukosten für die Fahrbahn, die Betriebskosten für die Lüftung und bei offenen Bauweisen auch die Baukosten für die Zufahrtsrampen enthalten. Bei den Lüftungs-Betriebskosten führen zunehmende Tunnellängen und Querschnittsverminderungen zu wachsenden Luftreibungswiderständen. Ein zusätzlicher Standstreifen mindert also die Lüftungskosten, besonders bei Tunnellängen über 250 m.

(7) Für die Gliederung der **offenen** Bauweisen ist in Verbindung mit Anhang 1 folgendes Schema zu berücksichtigen:

	unten offener	unten geschlossener
	Rahmen	
Böschung	1 a	1 b
Trägerbohlwand	2 a	2 b
Schlitzwand	3 a	3 b

(8) Die **geschlossenen** (bergmännischen) Bauweisen sind gegliedert nach Fest- und Lockergestein (GF und GL) und nach den in Anhang 1 beschriebenen Ausbruchklassen. Außerdem ist zu unterscheiden nach

- Verbundschalen-Bauweise, die nur unter der Bedingung anzuwenden ist, daß kein betonschädliches (aggressives) Gebirgswasser berücksichtigt werden muß, und
- Zweischalen-Bauweise, die – zumal in der Vorplanungsphase – als Regelfall zu betrachten ist.

(9) Sind die bei vorhandenen Standstreifen möglichen Ersparnisse an Verkehrskosten VK größer als die erforderlichen zusätzlichen Baukosten BK, d. h. wird die Bedingung erfüllt

$$\begin{aligned} &VK > BK \\ &\text{oder} \\ &VK - BK = D > 0, \end{aligned}$$

ist aus verkehrswirtschaftlicher Sicht für einen Tunnelquerschnitt mit Standstreifen (26 T oder 26 Tr) zu entscheiden.

(10) Die Diagramme können auch verwendet werden, wenn für ein konkretes Projekt unter Berücksichtigung der örtlich gegebenen Situation die Tunnelrohbaukosten K bereits kalkuliert oder wenigstens hinreichend genau geschätzt sind. Sie müssen dann in mittlere Jahres-Rohbaukosten (Annuitäten) umgerechnet werden [s. (6)]. Das geschieht nach der Gleichung

$$BK_{26T, Tr} = ((BK_{26T, Tr} - BK_{26t}) \cdot 0,03666) + U$$

Dabei sind $BK_{26T, Tr}$ die Tunnelrohbaukosten des 26 T- oder 26 Tr-Querschnitts, BK_{26t} die Tunnelbaukosten des 26 t-Querschnitts. Der Wert U gibt die verrechenbaren jährlichen Lüftungskosten (d. h. die Lüftungsbetriebskosten) an

und ist der Tabelle 1 für die gegebene Tunnellänge TL und die Bauweise

O = offene,
G = geschlossene Bauweise
zu entnehmen.

TL (m)	Bauweise	
	O	G
250	1.40	4.40
300	-0.12	3.88
350	-1.64	3.36
400	-3.16	2.84
450	-4.68	2.32
500	-6.20	1.80
550	-10.44	0.40
600	-14.68	-1.00
650	-18.92	-2.40
700	-23.16	-3.80
750	-27.40	-5.20
800	-36.40	-7.96
850	-45.40	-10.72
900	-54.40	-13.48
950	-63.40	-16.24
1000	-72.40	-19.00

Tabelle 1: Verrechenbare jährliche Lüftungskosten U in TDM nach Tunnellänge TL und Tunnelbauweisen:

O = offen

G = geschlossen

3. ENTSCHEIDUNGSBEISPIELE

In den folgenden Beispielen wird geprüft, ob es aus verkehrswirtschaftlicher Sicht zweckmäßig ist, den jeweiligen Tunnel mit einem zusätzlichen Standstreifen entsprechend den Tunnelquerschnitten 26 T (Beispiel a) oder 26 Tr (Beispiel b) auszustatten. Die weiteren Randbedingungen der Beispiele unterscheiden sich durch die unterstellten örtlichen Verhältnisse, die im ersten Fall geschlossene (bergmännische) Zweischalen-Bauweise im Festgestein (GF3 b) bedingen und bei einer Tunnellänge TL = 800 m keine hinreichende Kalkulation der Tunnelbaukosten gestattet haben. Im zweiten Fall liegen Verhältnisse vor, bei denen der 500 m lange Tunnel nach Bauweise O2b gebaut werden kann (offene Bauweise im Grundwasser mit Trägerbohlwand) und die Tunnelbaukosten relativ leicht zu kalkulieren waren. In allen Fällen wird eine mittlere tägliche Verkehrsstärke DTV = 52 000 Kfz/24 Stunden (zusammen für beide Fahrtrichtungen) unterstellt.

Beispiel 1 a: Tunnelbauweise GF3 b, Tunnellänge TL = 800 m; Tunnelquerschnitt 26 T?

Im Diagramm des Anhangs 2 a wird auf der linken Seite der Wert für die Verkehrskosten-Ersparnisse abgelesen, die infolge Tunnelquerschnitt 26 T gegenüber Tunnelquerschnitt 26 t zu erwarten sind:

$$VK_{26T} = 185 \text{ TDM/a}$$

Auf der rechten Seite des Anhangs 2 a werden die für Tunnelquerschnitt 26 T gegenüber Tunnelquerschnitt 26 t zusätzlich aufzuwendenden Baukosten BK abgelesen als

$$BK_{26T} = 230 \text{ TDM/a}$$

Als Entscheidungskriterium D ergibt sich:

$$D_{26T} = 185 - 230 = -45 < 0$$

Der zusätzliche Aufwand für den Standstreifen des Querschnitts 26 T ist größer als der zu erwartende Nutzen, so daß aus verkehrswirtschaftlicher Sicht der Querschnittstyp 26 T nicht zu rechtfertigen ist.

Beispiel 1 b: Tunnelbauweise GF3 b, Tunnellänge TL = 800 m; Tunnelquerschnitt 26 Tr?

Es ergeben sich die gleichen Verkehrskosten-Ersparnisse wie im Beispiel 1 a:

$$VK_{26Tr} = 185 \text{ TDM/a}$$

Auf der rechten Seite des Anhangs 2 b werden die für Tunnelquerschnitt 26 Tr gegenüber Tunnelquerschnitt 26 t zusätzlich

aufzuwendenden Baukosten BK abgelesen als

$$BK_{26Tr} = 140 \text{ TDM/a}$$

Als Entscheidungskriterium D ergibt sich:

$$D_{26Tr} = 185 - 140 = 45 > 0$$

Der zusätzliche Aufwand für den Standstreifen des Querschnitts 26 Tr ist geringer als der zu erwartende Nutzen, so daß aus verkehrswirtschaftlicher Sicht für den Tunnelquerschnitt 26 Tr (mit Standstreifen) zu entscheiden ist.

Beispiel 2a: Tunnelbauweise O2 b, Tunnellänge TL = 500 m; Tunnelquerschnitt 26 T?

Die gründlichen Voruntersuchungen ergaben nach dem derzeit gültigen Kostenniveau Tunnelrohbaukosten für die Tunnelquerschnitte 26 t und 26 T und eine Kostendifferenz zwischen beiden von 4124 TDM. Mit dem vorgegebenen Annuitätenfaktor und den Lüftungskosten entsprechend Tabelle 1 ergeben sich daraus mittlere Jahreskosten in Höhe von

$$BK_{26T} = (4.124 \cdot 0,03666) - 6,20 = 145 \text{ TDM/a}$$

Sie liegen somit um ca. 15 TDM/a unter dem im Entscheidungsdiagramm (Anhang 2a) angegebenen Wert. Als Verkehrskosten-Ersparnisse ergeben sich laut Anhang 2a:

$$VK_{26T} = 115 \text{ TDM/a}$$

Als Entscheidungskriterium D ergibt sich:

$$D_{26T} = 115 - 145 = -30 < 0$$

Der zusätzliche Aufwand für den Standstreifen des Querschnitts 26 T ist größer als der zu erwartende Nutzen, so daß aus verkehrswirtschaftlicher Sicht der Querschnittstyp 26 T nicht zu rechtfertigen ist.

Beispiel 2b: Tunnelbauweise O2 b, Tunnellänge TL = 500 m; Tunnelquerschnitt 26 Tr?

Die gründlichen Voruntersuchungen ergaben nach dem derzeit gültigen Kostenniveau Tunnelrohbaukosten für die Tunnelquerschnitte 26 t und 26 Tr und eine Kostendifferenz zwischen beiden von 2624 TDM. Mit dem vorgegebenen Annuitätenfaktor und den Lüftungskosten entsprechend Tabelle 1 ergeben sich daraus mittlere Jahreskosten in Höhe von

$$BK_{26Tr} = (2.624 \cdot 0,03666) - 6,20 = 90 \text{ TDM/a}$$

Sie liegen somit um ca. 8 TDM/a unter dem im Entscheidungsdiagramm angegebenen Wert.

Als Verkehrskosten-Ersparnisse ergeben sich lt. Anhang 2b wiederum

$$VK_{26Tr} = 115 \text{ TDM/a}$$

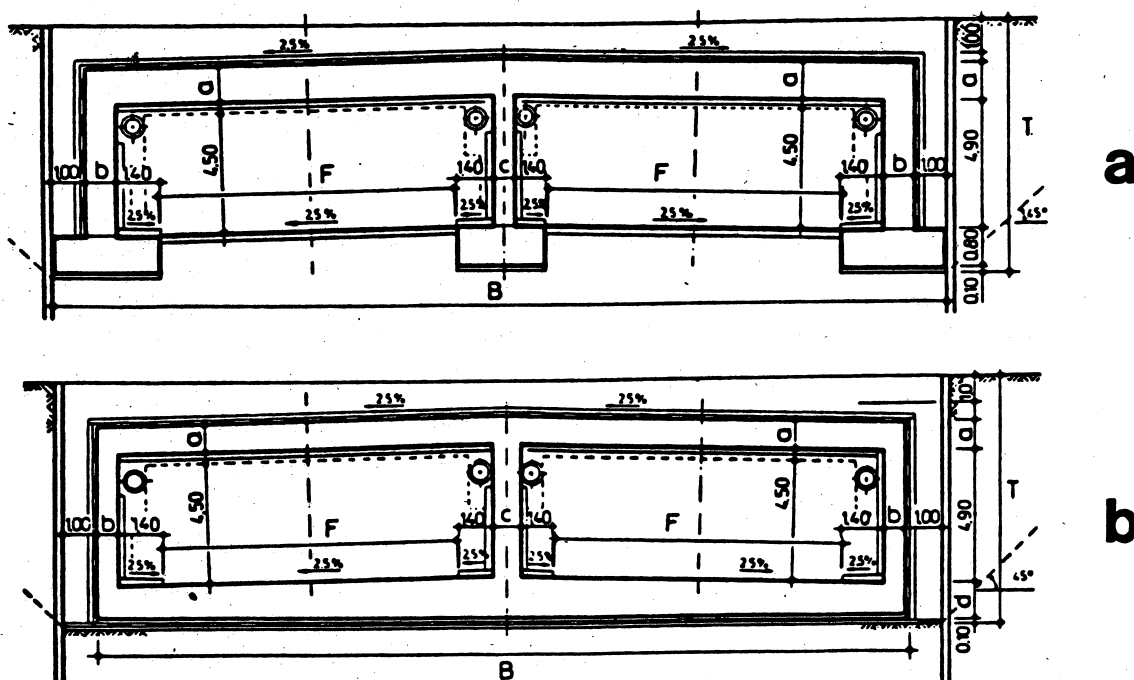
Als Entscheidungskriterium D ergibt sich:

$$D_{26Tr} = 115 - 90 = 25 > 0$$

Der zusätzliche Aufwand für den Standstreifen des Querschnitts 26 Tr ist geringer als der zu erwartende Nutzen, so daß aus verkehrswirtschaftlicher Sicht für den Tunnelquerschnitt 26 Tr zu entscheiden ist.

Anhang 1: Tunnelbauweisen

Offene Bauweise



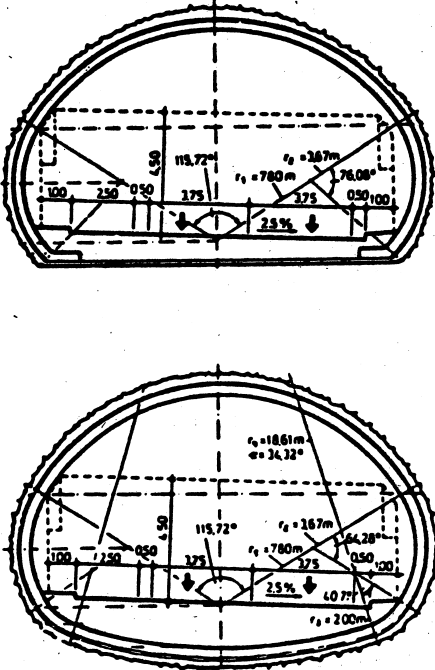
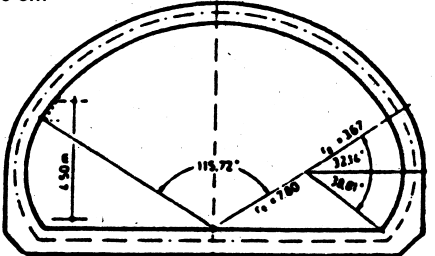
Boden: kohäsionsloser Mischboden – Sand und Geschiebemergel (Klasse 3 – 4, DIN 18 300)

Konstruktion:

- a** – oberhalb des Grundwassers:
unten offener zwei- oder dreistieliger Stahlbeton-Plattenrahmen auf Streifenfundamenten mit einer bituminösen Hautabdichtung gegen nichtdrückendes Wasser
- b** – im Grundwasser:
geschlossener Stahlbetonrahmen mit oder ohne Mittelwand und einer wasserdruckhaltenden bituminösen Hautabdichtung

Tunnelbauweisen

1a

GE- BIRGE	AUS- BRUCH- KLASSE	GESCHLOSSENE BAUWEISE	
		VORTRIEB MIT VORLÄUFIGER SICHERUNG	ENDGÜLTIGER AUSBAU
FESTGESTEIN	GF1	Vortrieb zweistufig mit voreilender Kalotte nach der NÖT, Abschlagtiefe 3 m, Beeinträchtigung der Gebirgsqualität durch zutretendes Bergwasser unbedeutend, geologisch bedingter Mehrausbruch 0,5 m³/m, vorläufige Sicherung mit Ankerung (Raster: 2,0 x 2,0 m) und bewehrtem Spritzbeton von 10 cm Dicke, geringe Zeitaufwendung für Sicherungsarbeiten, kein Sohlgewölbe und keine Sohlsicherung erforderlich.	(a) geschaltete Stahlbeton-Verbundinnenschale, d = 25 cm (b) Stahlbetoninnenschale mit einlagiger PVC-Abdichtung; Dicke 30 oder 40 cm (abhängig von der Querschnittsgröße und von der Ausbruchklasse) 
	GF2	Vortrieb zweistufig mit voreilender Kalotte nach der NÖT, Abschlagtiefe 1,30 m, geologisch bedingter Mehrausbruch 2 m³/m, Beeinträchtigung der Gebirgsqualität durch zutretendes Bergwasser möglich, unverzügliche Spritzbetonversiegelung einschließlich der Ortsbrust erforderlich, vorläufige Sicherung mit Stahlbögen, Ankerung (Raster: 1,5 x 1,5 m) und bewehrtem Spritzbeton von 20 cm Dicke, erhebliche Zeitaufwendung für Sicherungsarbeiten (alle Sicherungsarbeiten vor dem nächsten Abschlag), kein Sohlgewölbe und keine Sohlsicherung erforderlich.	
	GF3	Vortrieb dreistufig mit voreilender Kalotte nach der NÖT, Abschlagtiefe 2,00 m, Beeinträchtigung der Gebirgsqualität durch zutretendes Bergwasser gering, geologisch bedingter Mehrausbruch 2 m³/m, sofortige vorläufige Sicherung mit Ankerung (Raster: 2,0 x 2,0 m) und bewehrtem Spritzbeton von 15 cm Dicke, mittlere Zeitaufwendung für Sicherungsarbeiten, Sohlgewölbe erforderlich.	
	GF4	Vortrieb dreistufig mit voreilender Kalotte nach der NÖT, Abschlagtiefe 1,00 m, Beeinträchtigung der Gebirgsqualität durch zutretendes Bergwasser möglich, geologisch bedingter Mehrausbruch 2 m³/m, unverzügliche Spritzbetonversiegelung einschließlich der Ortsbrust erforderlich, vorläufige Sicherung mit Stahlbögen, Ankerung (Raster: 1,5 m x 1,5 m) und bewehrtem Spritzbeton von 20 cm Dicke, erhebliche Zeitaufwendung für Sicherungsarbeiten (alle Sicherungsarbeiten vor dem nächsten Abschlag), Sohlgewölbe erforderlich.	
LOCKERGESTEIN	GL1	Vortrieb im kurzfristig standfesten Lockergestein (kohäsive Böden), Teilausbruch in 3 Abschnitten (Kalotte/Strosse/Sohle) nach der NÖT, Begrenzung der Abschlagtiefe auf 1,00 m, Sicherung einschließlich der Ortsbrust unmittelbar nach Erreichen der Abschlagtiefe, erhebliche Zeitaufwendung für Sicherungsarbeiten, vorläufige Sicherung durch Stahlbögen und bewehrten Spritzbeton von 20 bis 25 cm Dicke.	Stahlbetoninnenschale mit einlagiger PVC-Abdichtung; Dicke 40 oder 45 cm (abhängig von der Querschnittsgröße) Bei NÖT-Vortrieb endgültiger Ausbau wie GL1 oder alternativ als Messerschildvortrieb mit einschaliger Stahlbetonauskleidung aus wasserundurchlässigem Beton mit Fugenbanddichtung; Gewölbedicke 60 bis 80 cm, SohlDicke 85 bis 100 cm 
	GL2	Vortrieb in nicht standfestem Lockergestein aus gleichmäßig gelagerten Sanden und Kiesen nach der NÖT, Abschlagtiefe ~ 0,80 m, vorläufige Sicherung durch Pfändung, Stahlbögen und Spritzbeton von 20 – 25 cm Dicke.	
	GL3	Vortrieb in nicht standfestem Lockergestein aus ungleichmäßig gelagerten Sanden, Kiesen und durchgehenden Geröllschichten (Findlingen) nach der NÖT, Abschlagtiefe ~ 0,80 m, vorläufige Sicherung durch Pfändung, Stahlbögen und Spritzbeton von 20 – 25 cm Dicke.	

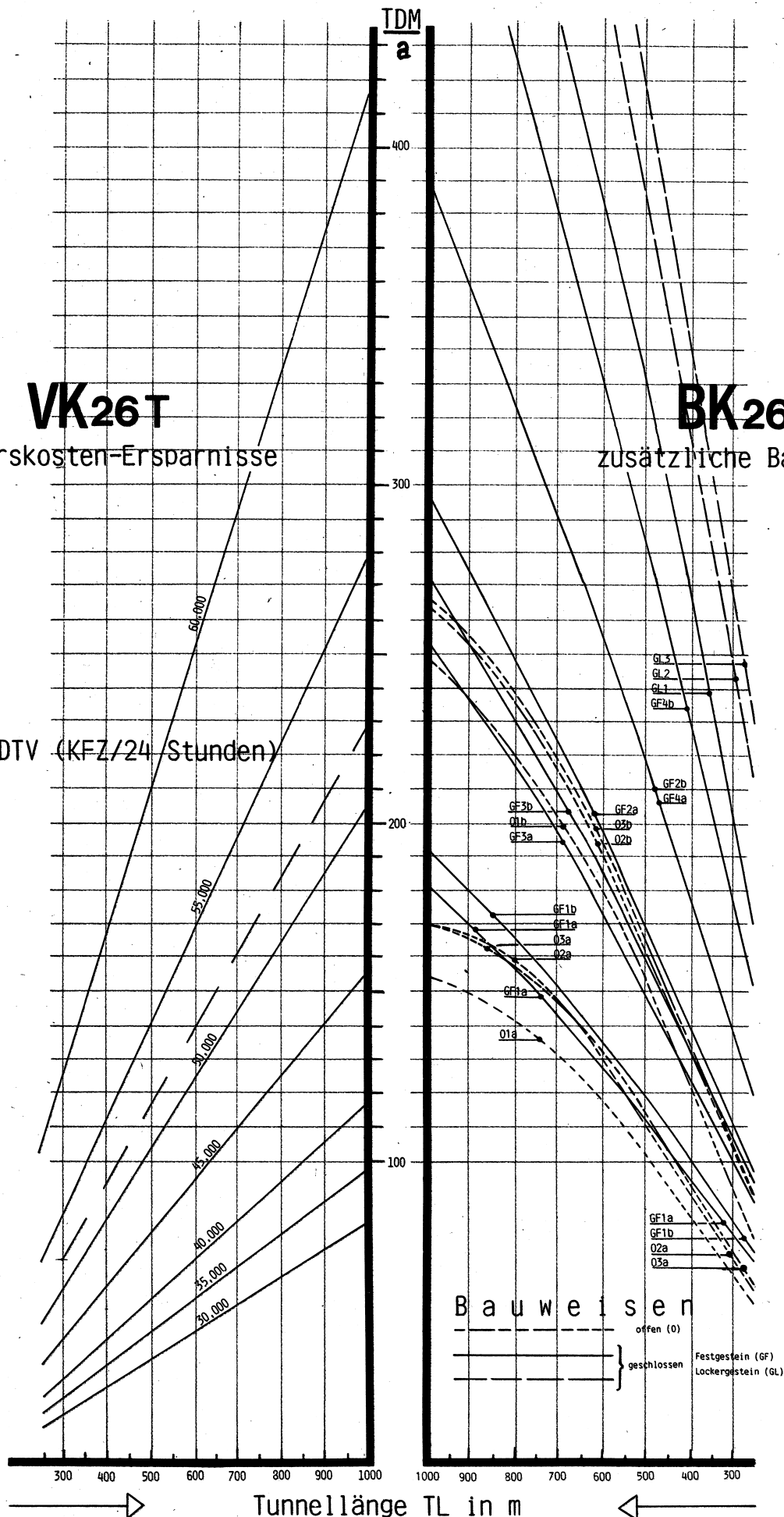
VK26T

Verkehrskosten-Ersparnisse

BK26T

zusätzliche Baukosten

DTV (KFZ/24 Stunden)



Entscheidungsdiagramm

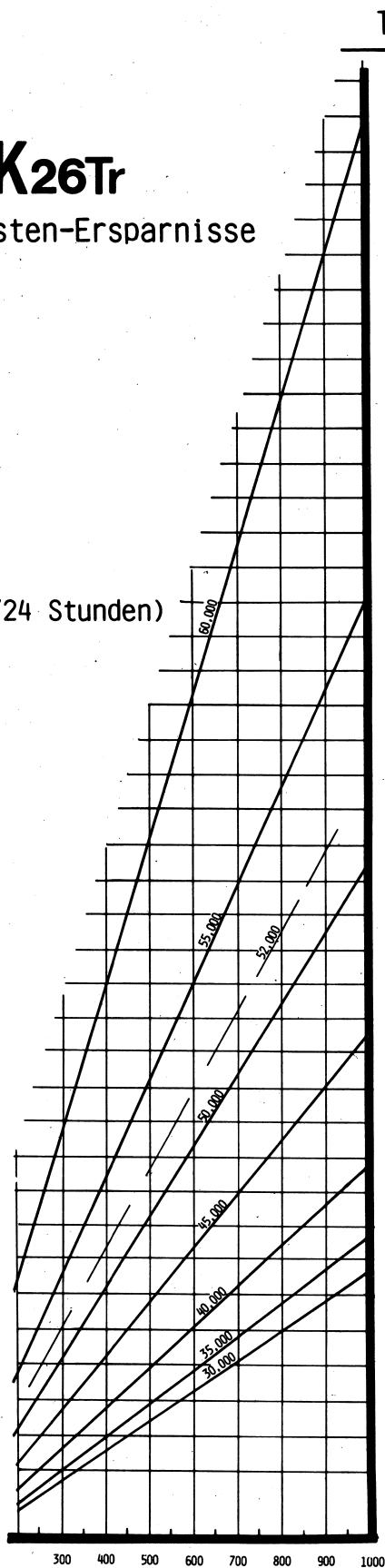
zum Tunnelquerschnitt 26T

2a

VK26Tr

Verkehrskosten-Ersparnisse

DTV (KFZ/24 Stunden)

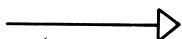
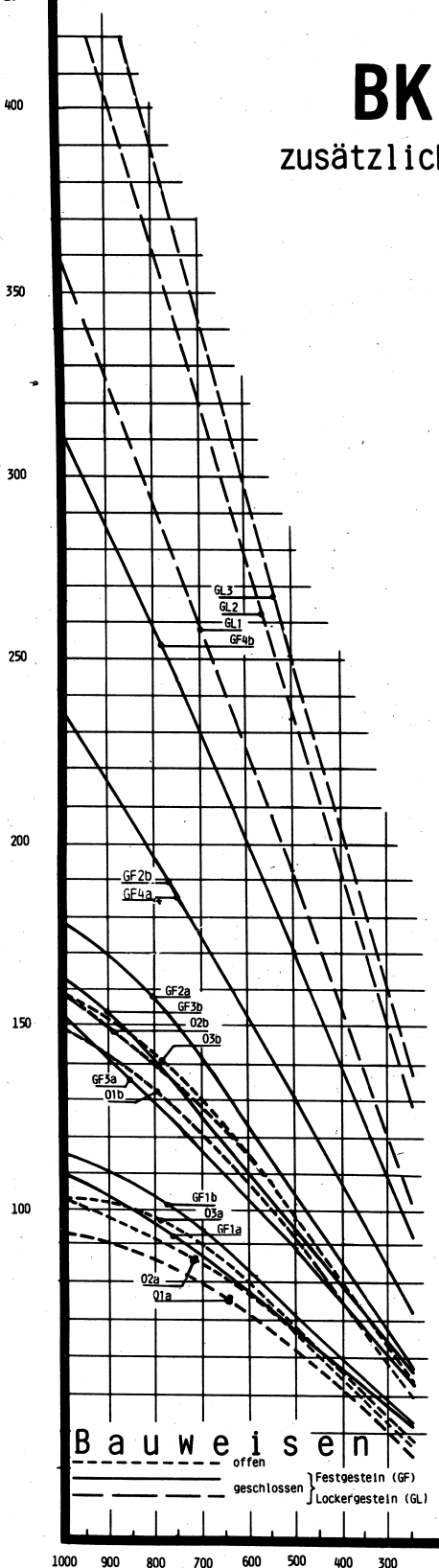


TDM

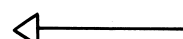
a

BK 26 Tr

zusätzliche Baukosten



Tunnellänge TL in m



Entscheidungsdiagramm
zum Tunnelquerschnitt 26Tr

(2b)

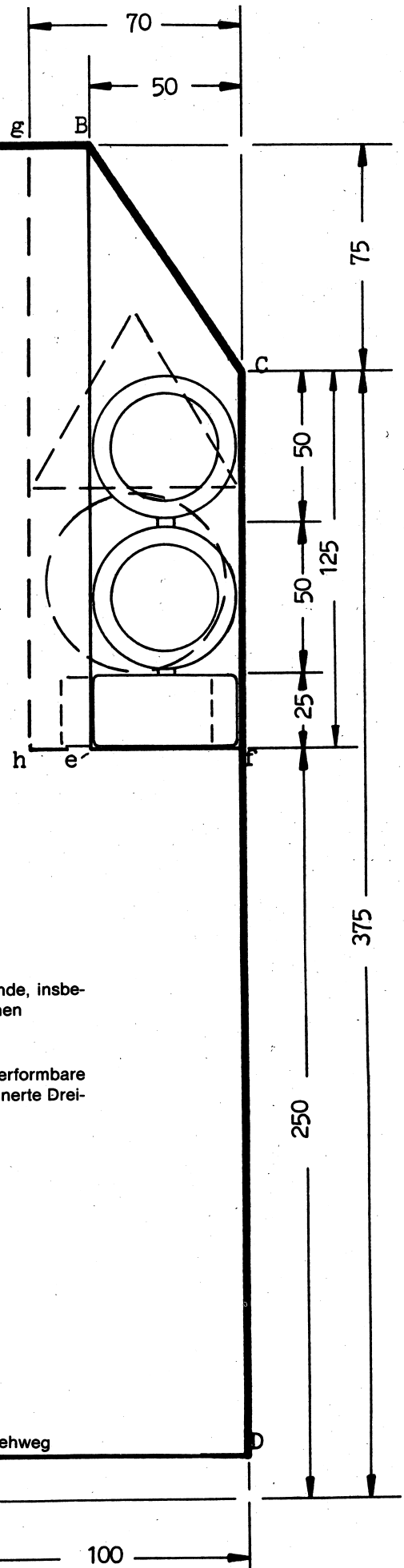
Anlage 3

Umgrenzung des lichten Raumes
in Tunneln

A

Maße in cm

Maßstab 1:20



A B C D E: Umgrenzung des lichten Raumes

A g h f D E: Dem Verkehr vorbehalten, in jedem Fall freizuhaltender Raum

B C f e: Teil des lichten Raumes, in dem leicht verformbare Gegenstände, insbesondere verkleinerte Verkehrszeichen, angebracht werden können

B C f h g: Teil des lichten Raumes, in dem in Ausnahmefällen leicht verformbare Schilder, insbesondere Ronden in normaler Größe oder verkleinerte Dreiecke, angebracht werden können

Anlage 4

Sonderfall der Umgrenzung des lichten Raumes
in Tunneln mit Rechteckquerschnitt

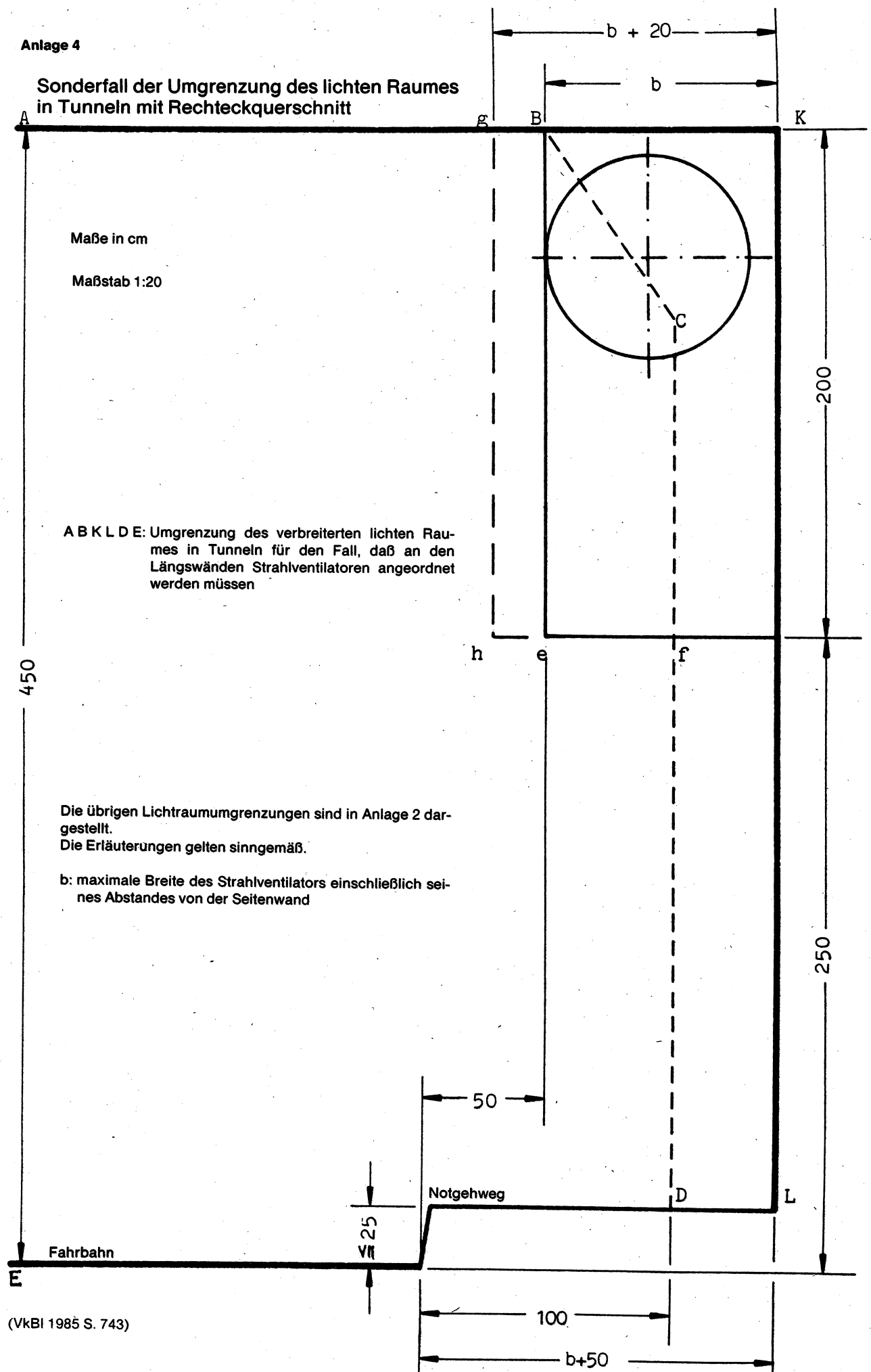
Maße in cm

Maßstab 1:20

ABKLDE: Umgrenzung des verbreiterten lichten Raumes in Tunneln für den Fall, daß an den Längswänden Strahlventilatoren angeordnet werden müssen

Die übrigen Lichtraumumgrenzungen sind in Anlage 2 dargestellt.
Die Erläuterungen gelten sinngemäß.

b: maximale Breite des Strahlventilators einschließlich seines Abstandes von der Seitenwand



(VkB 1985 S. 743)

Nr. 223 Merkblatt über die Verwendung von industriellen Nebenprodukten im Straßenbau**Teil: Nebengestein der Steinkohle, Ausgabe 1984****Teil: Schmelzkammergranulat, Ausgabe 1984****Teil: Wiederverwendung von Baustoffen, Ausgabe 1985**Bonn, den 18. Oktober 1985
StB 26/38.57.10-23/17F85**Oberste Straßenbaubehörden der Länder**

nachrichtlich:

Bundesrechnungshof

Bundesanstalt für Straßenwesen

Betr.: **Merkblatt über die Verwendung von industriellen Nebenprodukten im Straßenbau****Teil: Nebengestein der Steinkohle, Ausgabe 1984****Teil: Schmelzkammergranulat, Ausgabe 1984****Teil: Wiederverwendung von Baustoffen, Ausgabe 1985**

Das „Merkblatt über die Verwendung von industriellen Nebenprodukten im Straßenbau“ wird von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) in Teilen erarbeitet, von denen bisher veröffentlicht worden sind:

Teil: Nebengestein der Steinkohle, Ausgabe 1984

Teil: Schmelzkammergranulat, Ausgabe 1984

Teil: Wiederverwendung von Baustoffen, Ausgabe 1985

Demnächst werden

Teil: Steinkohlenflugasche und

Teil: Rückstände aus Müllverbrennungsanlagen

erscheinen.

Ich weise hiermit auf die vorgenannten 5 Teile des Merkblattes über die Verwendung von industriellen Nebenprodukten im Straßenbau hin.

In der Vorbemerkung zu den einzelnen Teilen des Merkblattes sind allgemeine Grundsätze über die Untersuchung und Verwendung industrieller Nebenprodukte enthalten, die auch für andere, durch Merkblatteile nicht behandelte industrielle Nebenprodukte und Abfallstoffe angewendet werden können.

Die mit Schreiben der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 6. Mai 1971, Az.: - 1.1-1569/71 den obersten Straßenbaubehörden der Länder bekanntgegebenen BAST-Empfehlungen über die „Verwendbarkeit des Nebengesteins der Steinkohle als Schüttmaterial für den Straßenbau“ (BAST-E 9) wurden in den Teil des Merkblattes „Nebengestein der Steinkohle“ eingearbeitet, so daß sie durch diesen Merkblatteil als abgelöst anzusehen sind.

Die Teile des Merkblattes über die Verwendung von industriellen Nebenprodukten im Straßenbau sind nicht geeignet, vollinhaltlich als Vertragsbestandteil in Bauleistungsverträge aufgenommen zu werden.

Sobald die beiden noch ausstehenden Teile veröffentlicht sind, werde ich Ihnen diese nachreichen.

Die veröffentlichten Teile des Merkblatts sind bei der Geschäftsstelle der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Alfred-Schütte-Allee 10, 5000 Köln 21, zu beziehen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Dr.-Ing. E. h. T h u l

(VkB I 1985 S. 753)

Berichtigung

Leider ist bei der Montage der Seite 672, Verkehrsblatt Heft 21/1985 ein Fehler unterlaufen. Der Vollständigkeit halber veröffentlichen wir diese Seite daher noch einmal. Wir bitten unsere Leser um Verständnis.

Straßen-Gefahrgutausnahmeverordnung

Vom 25. September 1985

Auf Grund des § 6 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121) wird nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden verordnet:

§ 1**Anwendungsbereich**

Diese Verordnung regelt gegenüber der Gefahrgutverordnung Straße vom 22. Juli 1985 (BGBl. I S. 1550) zulässige Abweichungen. Sie gilt für innerstaatliche Beförderungen gefährlicher Güter mit Straßenfahrzeugen.

§ 2**Zulassung zur Beförderung**

(1) Abweichend von § 1 Abs. 1, § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 2, 3 und 6, § 6 Abs. 1 bis 9, § 7 Abs. 1, 3 und 4, § 9 Abs. 3 und den Anlagen A und B der Gefahrgutverordnung Straße dürfen gefährliche Güter mit Straßenfahrzeugen befördert werden, wenn die Voraussetzungen und Bedingungen der in der Anlage 1 enthaltenen Ausnahmen erfüllt sind.

(2) Die in der Anlage 1 ohne nähere Bezeichnung angeführten Paragraphen, Anhänge, Klassen und Randnummern sind die der Gefahrgutverordnung Straße sowie der Anlagen dazu.

§ 3**Geltung von Ausnahmen des Eisenbahnverkehrs**

(1) Abweichend von § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 3 und 6 in Verbindung mit der Anlage A der Gefahrgutverordnung Straße dürfen gefährliche Güter mit Straßenfahrzeugen befördert werden, wenn die Voraussetzungen und Bedingungen einer gemäß § 5 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung Eisenbahn vom 22. Juli 1985 (BGBl. I S. 1560) oder gemäß § 4 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung Eisenbahn vom 23. August 1979 (BGBl. I S. 1502), geändert durch die Verordnung vom 22. Juni 1983 (BGBl. I S. 789), erteilten Ausnahmegenehmigung oder die Voraussetzungen und Bedingungen einer in der Eisenbahn-Gefahrgutausnahmeverordnung vom 16. August 1985 (BGBl. I S. 1651) zugelassenen Ausnahme erfüllt sind und wenn

1. die Ausnahmegenehmigung oder die Ausnahme in der Anlage 2 aufgeführt ist oder
2. es sich um die Beförderung von gefährlichen Gütern in Versandstücken oder Containern zum oder vom nächsten geeigneten Bahnhof handelt und der Absender die Ausnahmegenehmigung oder die Ausnahme für die Eisenbahnbeförderung in Anspruch nehmen darf.

(2) Sofern in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 eine Ausnahmegenehmigung oder eine Ausnahme für Beförderungen mit Straßenfahrzeugen nur mit Einschränkun-

gen oder nur unter zusätzlichen Bedingungen gilt, ist dies in Spalte 4 der Anlage 2 angegeben.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 hat der Absender im Beförderungspapier zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben die Nummer der Ausnahmegenehmigung oder der Ausnahme wie folgt anzugeben:

„AG Nr. E...“, oder gegebenenfalls „Ausnahme Nr. E...“.

Bei Beförderungen von Containern vom nächsten geeigneten Bahnhof zum Empfänger ist dieser Vermerk durch die jeweilige Abfertigungsstelle der Eisenbahn anzubringen.

§ 4**Geltung von Ausnahmen des Seeschiffsverkehrs**

(1) Abweichend von § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 3 und 6 in Verbindung mit den Anlagen A und B der Gefahrgutverordnung Straße dürfen gefährliche Güter von und nach einem deutschen Seehafen mit Straßenfahrzeugen befördert werden, wenn die Voraussetzungen und Bedingungen einer Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs. 1 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen vom 5. Juli 1978 (BGBl. I S. 1017), geändert durch die Verordnung vom 27. Juli 1982 (BGBl. I S. 1113), erfüllt sind und wenn die Beförderung mit einem Seeschiff vorausging oder folgt.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 ist vom Absender ein Abdruck der Ausnahmegenehmigung dem Beförderungspapier beizugeben. Der Absender hat im Beförderungspapier zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben die Nummer der Ausnahmegenehmigung für den Seeverkehr wie folgt anzugeben:

„AG Nr. See...“.

§ 5**Berlin-Klausel**

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 14 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auch im Land Berlin.

§ 6**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1985 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Straßen-Gefahrgutausnahmeverordnung vom 2. Oktober 1979 (BGBl. I S. 1609), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 25. April 1985 (BGBl. I S. 719), außer Kraft.

Bonn, den 25. September 1985

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Alfred Bayer