

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

55. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. September 2001

Heft 17

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2001	Seite
Eisenbahnen			
130	10. 8. 2001	Bekanntmachung der Planfeststellung für das Bauvorhaben NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München; Ausbaumaßnahmen im Bereich der Landeshauptstadt München, Plan- ungsabschnitt 82 M der ABS Ingolstadt - München, Bahn-km 12,900 bis 4,900	382
131	23. 8. 2001	Bekanntmachung von Genehmigungen zur dauernden Einstellung des Betriebes von Eisenbahnstrecken gemäß § 11 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezem- ber 1993 (BGBl. I S. 2396), in der durch das Gesetz vom 27. Juli 2001 (BGBl. I S. 1950) zuletzt geänderten Fassung.	383
Straßenverkehr			
132	21. 8. 2001	Richtsatzkatalog zum Gebührenverzeichnis nach § 1 der Kostenverord- nung für Amtshandlungen im entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenverkehr mit Kraftfahrzeu- gen vom 15. August 2001 (BGBl. I S. 2168)	384
133	16. 8. 2001	Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer - 25. Berichtigung	387
Binnenschifffahrt			
134	30. 8. 2001	Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiff- fahrtspolizeiverordnung über 1. Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10 Nr. 1 Buchstaben k, l und w neu) 2. Allgemeine Regeln für die Fahrt bei unsichtigem Wetter (§ 6.30 Nr. 7) 3. Fahrt von Verbänden auf gleicher Höhe (§ 9.05) 4. Beschränkung der Schifffahrt – Lorch – St. Goar – (§ 9.07 Nr. 2) 5. Beschränkung der Schubschifffahrt zwischen Bad Salzig (km 564,30) und Gornichem (km 952,50) (§ 9.09 Nr. 4) 6. Beschränkungen bei der Schifffahrt bei Hochwas- ser oberhalb der Spyc'schen Fähre (§ 10.01 Nr. 3, Nr. 4 neu, Nr. 5 Buchstabe b) 7. Höchstabmessungen der Fahrzeuge (§ 11.01)	387

Nr.	Datum	VkBl. 2001	Seite
135	2. 7. 2001	Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiff- fahrtsstraßen-Ordnung	389
136	10. 8. 2001	Bekanntmachung einer Übersicht über anerkannte Kennzeichen nach § 3 Nr. 4 der Verordnung über die Kennzeichnung von Binnenschifffahrtsstraßen verkehrenden Klein- fahrzeugen	390
137	16. 8. 2001	Schifferprüfung nach der Binnenschiff- ferpatentverordnung in Emden	391
Seeschifffahrt			
138	14. 8. 2001	Bekanntmachung des MSC/Rundschreibens 850: Richtlinien für die Instandhaltung und Inspektion von Brandschutz- systemen und Brandschutzeinrichtungen	391
139	17. 8. 2001	Bekanntmachung des MSC/Rundschreibens 1000: Richtlinien zur Er- stellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3)	392
Wasserstraßen			
140	20. 8. 2001	Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Teltowkanals von TeK-km 21,40 bis TeK-km 28,50a; Planfeststellungsabschnitt 6	400

AMTLICHER TEIL

Eisenbahnen

**Nr. 130 Bekanntmachung
der Planfeststellung für das Bau-
vorhaben NBS/ABS Nürnberg -
Ingolstadt - München;
Ausbaumaßnahmen im Bereich
der Landeshauptstadt München,
Planungsabschnitt 82 M der
ABS Ingolstadt - München,
Bahn-km 12,900 bis 4,900.**

I.

Mit Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle München (Planfeststellungsbehörde), vom 20. Juli 2001, Az.: 61110 Pap (5501 - 82M), ist der Plan für das vorgenannte Bauvorhaben gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Art. 14 des Gesetzes vom 27. Juli 2001 (BGBl. I S. 1950) geändert worden ist, festgestellt worden.

Der festgestellte Planungsabschnitt 82 M stellt von Nord nach Süd betrachtet, das abschließende Teilstück der NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München im Bereich der Landeshauptstadt München dar. Der Planungsabschnitt beginnt an der entlang des Würmkanals verlaufenden Stadt- bzw. Landkreisgrenze zwischen der Gemeinde Karlsfeld des Landkreises Dachau und der Landeshauptstadt München bei Bahn-km 12,900 im Bereich des S-Bahn-Haltepunktes Karlsfeld. Der Planungsabschnitt endet bei Bahn-km 4,900 im Bereich des Gleisdreieckes im Stadtteil Laim der Landeshauptstadt München in der Nähe des ehemaligen Rangierbahnhofes München-Laim. Die Ausbaustrecke durchquert in diesem Abschnitt auf eine Länge von 8 km die Stadtteile Allach, Untermenzing, Obermenzing, Pasing und Laim der Landeshauptstadt München.

Die Planfeststellung umfasst im Wesentlichen den abschnittsweisen Ausbau der Bahnstrecke Ingolstadt - München auf vier durchgehende Streckengleise mit zwei S-Bahn-Gleisen und zwei Fernbahngleisen, die Errichtung von Eisenbahnkreuzungsbauwerken im Bereich des Bahnhofs Allach und des Abzweiges nach Obermenzing zur Ein- und Ausfädelung der Güterbahn, den Aus- und Umbau der bestehenden Bahnhöfe bzw. S-Bahn-Haltepunkte Karlsfeld, Allach und Obermenzing, den Neubau des S-Bahn-Haltepunktes Untermenzing, die Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge Pasteurstraße, Ludwigsfelder Straße, Krauss-Maffei-Straße und Heerstraße mittels der Errichtung höhenfreier Kreuzungsbauwerke, die Verbreiterung und den Umbau der Eisenbahnüberführungen Otto-Warburg-Straße (Staatsstraße 2063), Allacher Straße, Von-Kahr-Straße, Verdistrasse und Bärmannstraße sowie der Bahnsteigunterführungen am S-Bahn-Haltepunkt Karlsfeld und am Bahnhof Allach, den Abbruch und Neubau einer Eisenbahnüberführung über den Pasing-Nymphenburger Kanal, die Errichtung einer Fuß- und Radwegunterführungen im Bereich des zukünftigen S-Bahn-Haltepunktes Untermenzing, die Anpassung und Modernisierung der Oberleitungs-, Signal-,

Telekommunikations- und sonstiger elektrotechnischer Anlagen. Daneben beinhaltet die Planfeststellung den Bau von Stützwänden, Trogbauwerken und Grundwasserwannen, schall- und erschütterungstechnische Maßnahmen, Maßnahmen zur Sicherung, Anpassung und Verlegung von Ver- und Entsorgungseinrichtungen, notwendige Straßen- und Wegeanpassungen und -verlegungen, landschaftspflegerische und entwässerungstechnische Maßnahmen sowie sonstige vorhabensbedingte Maßnahmen.

Der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses lautet auszugsweise:

I. Feststellung des Plans

Der Plan für das Bauvorhaben NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München, Ausbaumaßnahmen im Bereich der Landeshauptstadt München, Planungsabschnitt 82 M der ABS Ingolstadt - München, Bahn-km 12,900 bis 4,900, wird mit den sich aus diesem Beschluss ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

II. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die Bände 1, 2, 3.1, 3.2, 4, 5, 6 und 7 mit den darin näher bezeichneten Unterlagen.

III. Nebenbestimmungen

Nebenbestimmungen sind im Beschluss zu folgenden Bereichen enthalten:

1. Immissionsschutz (Schall, Erschütterung, Sekundärer Luftschall, Baulärm),
2. Wasserwirtschaft,
3. Naturschutz und Landschaftspflege,
4. Abfallwirtschaft,
5. Denkmalpflege,
6. Fischerei,
7. Straßen und Wege,
8. Öffentliche Ver- und Entsorgungseinrichtungen,
9. Sonstige bauliche Anlagen und Einrichtungen,
10. Aus- und Zugänge im Bereich der Schallschutzwände,
11. Anordnungen im Interesse von Betroffenen,
12. Freigabe der Ausführungsunterlagen.

IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse

Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und der im Beschluss festgesetzten Auflagen und Bedingungen die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse für die vorhabensbedingte Benutzung von Gewässern.

V. Straßenrechtliche Verfügungen

Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet auch die erforderlichen straßenrechtlichen Verfügungen für vorhabensbedingt zu ändernde Straßen- und Wegeteile von gemeindlichen Straßen und von sonstigen öffentlichen Straßen und Wegen.

VI. Entscheidung über Einwendungen, Anträge, Bedenken und Forderungen

Die Einwendungen und Anträge der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen erhobenen Bedenken und Forderungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und -ergänzungen sowie durch Zusagen des Vorhabenträgers entsprochen wurde oder sie sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

VII. Hinweis auf die sofortige Vollziehung

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist sofort vollziehbar (§ 20 Abs. 5 Satz 1 AEG i.V.m. § 1 Abs. 2 BSchwAG)

II.

Die Rechtsbehelfsbelehrung des Planfeststellungsbeschlusses lautet:

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23, 80539 München erhoben werden.

Die Klage ist schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle München, Arnulfstraße 9/11, 80335 München) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag erhalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von 6 Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen, soweit er einen Antrag stellt. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Betriebsanlage der Eisenbahnen des Bundes, für die nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23, 80539 München gestellt und begründet werden.

III.

Da mehr als 50 Planfeststellungsbeschlüsse an Betroffene und Einwendungsführer hätten zugestellt werden müssen, wird die Zustellung gemäß § 74 Abs. 5 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) durch die öffentliche Bekanntmachung ersetzt.

Der Planfeststellungsbeschluss liegt mit einer Ausfertigung des festgestellten Planes ab 24. September 2001 bis einschließlich 08. Oktober 2001 in der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstraße 28b (Hochhaus), 80331 München, Erdgeschoss, Raum 071 (Auslegungsraum), in der Zeit von

Montag bis Donnerstag 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr und
Freitag 9.00 Uhr bis 14.00 Uhr

zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Es wird darauf hingewiesen, dass mit Ende der Auslegungsfrist der Planfeststellungsbeschluss gegenüber allen Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt gilt (§ 74 Abs. 5 Satz 3 VwVfG). Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wurde.

Der Planfeststellungsbeschluss (verfügender Teil und Begründung, jedoch nicht der festgestellte Plan selbst) kann bis zum Ablauf der in der Rechtsbehelfsbelehrung (siehe unter II.) genannten einmonatigen Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und denjenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, schriftlich beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Arnulfstraße 9/11, 80335 München, angefordert werden.

München, den 10. August 2001

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle München
Im Auftrag
Endres

(VkBl. 2001 S. 382)

Nr. 131 Bekanntmachung von Genehmigungen zur dauernden Einstellung des Betriebes von Eisenbahnstrecken gemäß § 11 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2396), in der durch Gesetz vom 27. Juli 2001 (BGBl. I S. 1950) zuletzt geänderten Fassung.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat der DB Netz AG folgende, gemäß § 11 Abs. 1 AEG beantragte Genehmigungen zur dauernden Einstellung des Betriebes nach § 11 Abs. 2 AEG erteilt:

Strecke von - bis	genehmigt am	Geschäftszeichen	Bundesland
Abzw. Sandow-Peitz	21.08.2001	Rbsi/408	Brandenburg

Bonn, den 23. August 2001

Eisenbahn-Bundesamt
Im Auftrag
Mass

(VkBl. 2001 S. 383)

Straßenverkehr**Nr. 132 Richtsatzkatalog zum Gebührenverzeichnis nach § 1 der Kostenverordnung für Amtshandlungen im entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 15. August 2001 (BGBl. I S. 2168)**

Bonn, den 21. August 2001
S 37/24.05.05-13.2/45 Va 01

Hiermit wird der Wortlaut des Richtsatzkatalogs zum Gebührenverzeichnis nach § 1 der Kostenverordnung für Amtshandlungen im entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 15. August 2001 (BGBl. I S. 2168) bekannt gegeben.

Der Richtsatzkatalog ist ab 1. Oktober 2001 anzuwenden.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Burgmann

Richtsatzkatalog

gültig ab 1. Oktober 2001

**zum Gebührenverzeichnis nach § 1 der Kostenverordnung für
Amtshandlungen im entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenverkehr
mit Kraftfahrzeugen vom 15. August 2001 (BGBl. I S. 2168)**

Vorbemerkung

1. Die aufgeführten Richtsätze gelten für Regelfälle; in Fällen eines übermäßig hohen oder erheblich niedrigeren Verwaltungsaufwandes oder besonderen oder geringen wirtschaftlichen Nutzens für den Unternehmer können Abweichungen nach unten oder oben angebracht sein.
2. Der Richtsatzkatalog enthält vor allem Gebührentatbestände, für die das Gebührenverzeichnis zur Kostenverordnung eine Rahmengebühr (Mindest- und Höchstsätze) festlegt. Bei der Festsetzung der Gebühr im Einzelfall ist darauf zu achten, dass die im Gebührenverzeichnis für die jeweilige Amtshandlung festgelegten Mindest- und Höchstsätze nicht unter- oder überschritten werden.

Zu lfd. Nr. des Gebühren- verzeichnisses	Gegenstand	Richtsatz Euro																	
I.1	a) Einrichtung und Betrieb eines allgemeinen Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen bei einer Genehmigungsdauer von 5 bis 8 Jahren, einschließlich der Zustimmung zu den Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Fahrplänen Bei einer Genehmigungsdauer von weniger als 5 Jahren vermindert sich die Gebühr um 20 % pro Jahr. Die im Gebührenverzeichnis festgesetzte Mindestgebühr ist zu beachten. <table> <tr> <th>Gesamtlinienlänge</th><th>Grundgebühr</th><th>Zuschlag in v.H. der errechneten Grundgebühr für das Fahrtenpaar</th></tr> <tr> <td></td><td></td><td>täglich wöchentlich</td></tr> <tr> <td>bis 50 km</td><td>4 Euro/km</td><td>10 %</td></tr> <tr> <td>über 50 km</td><td>200 Euro</td><td rowspan="2">} 10 %</td></tr> <tr> <td>zuzüglich für jeden 50 km übersteigenden Kilometer</td><td>2,30 Euro/km</td></tr> <tr> <td>bei grenzüberschreitenden Linienverkehren zuzüglich für jeden 50 km übersteigenden, im Ausland gefahrenen Kilometer</td><td>0,60 Euro/km</td><td>10 %</td></tr> </table> Angefangene Kilometer sind auf volle Kilometer aufzurunden. Sind Ausgangs- und Endpunkt einer Linie identisch (Rundlinie), so ist für die Berechnung der Grundgebühr die Hälfte der Gesamtlinienlänge zugrunde zu legen; bei der Berechnung des Zuschlages gilt jede Rundfahrt als ein Fahrtenpaar. b) Einrichtung und Betrieb eines Transit-Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen durch die Bundesrepublik Deutschland bei einer Genehmigungsdauer bis zu einem Jahr Grundgebühr 125,00 Zuschlag 10 v. H. für jedes Fahrtenpaar wöchentlich Bei einer Genehmigungsdauer von mehr als einem Jahr erhöht sich die Gebühr entsprechend. Die im Gebührenverzeichnis festgesetzte Höchstgebühr ist zu beachten.	Gesamtlinienlänge	Grundgebühr	Zuschlag in v.H. der errechneten Grundgebühr für das Fahrtenpaar			täglich wöchentlich	bis 50 km	4 Euro/km	10 %	über 50 km	200 Euro	} 10 %	zuzüglich für jeden 50 km übersteigenden Kilometer	2,30 Euro/km	bei grenzüberschreitenden Linienverkehren zuzüglich für jeden 50 km übersteigenden, im Ausland gefahrenen Kilometer	0,60 Euro/km	10 %	
Gesamtlinienlänge	Grundgebühr	Zuschlag in v.H. der errechneten Grundgebühr für das Fahrtenpaar																	
		täglich wöchentlich																	
bis 50 km	4 Euro/km	10 %																	
über 50 km	200 Euro	} 10 %																	
zuzüglich für jeden 50 km übersteigenden Kilometer	2,30 Euro/km																		
bei grenzüberschreitenden Linienverkehren zuzüglich für jeden 50 km übersteigenden, im Ausland gefahrenen Kilometer	0,60 Euro/km	10 %																	

Zu lfd. Nr. des Gebühren- verzeichnisses	Gegenstand	Richtsatz Euro
I.2	Einrichtung und Betrieb einer Sonderform des Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen bei einer Genehmigungsdauer von 5 bis 8 Jahren, einschließlich der Zustimmung zu Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Fahrplänen	
	a) Berufsverkehr und Schülerfahren und Flughafenzubringerverkehr, soweit als Linienverkehr genehmigt	
	Grundgebühr	100,00
	zuzüglich für jeden angefangenen Streckenkilometer	3,50
	b) Marktfahrten und Theaterfahrten	
	Grundgebühr	100,00
	Zuschlag für jedes Fahrtenpaar wöchentlich	3,50
	Bei einer Genehmigungsdauer von weniger als 5 Jahren ermäßigt sich die Gebühr um 20 % pro Jahr. Die im Gebührenverzeichnis festgesetzte Mindestgebühr ist zu beachten.	
I.3	Erteilung einer Einstweiligen Erlaubnis einschließlich der Zustimmung zu den Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Fahrplänen	60,00
I.4	Genehmigung zur Einstellung des Betriebes	kein Richtsatz
I.5	Zustimmung zur Änderung der Beförderungsentgelte	
	Grundgebühr	52,00
	zuzüglich bei einer zu erwartenden Brutto-Jahresmehreinnahme über	
	25 000 bis 50 000 Euro	0,1 v.H.
	für jeden weiteren Betrag	0,05 v.H.
	höchstens jedoch:	1530,00
I.6	Zustimmung zu Änderungen der Beförderungsbedingungen	37,00
I.7	Zustimmung zu Änderungen des Fahrplans	42,00
	- bei Einrichtung weiterer Haltestellen und/oder wesentlicher Änderungen der Linienführung zusätzlich	70,00
II.	Einrichtung und Betrieb eines Gelegenheitsverkehrs mit Kraftfahrzeugen bei einer Genehmigungsdauer von 4 Jahren sowie genehmigungspflichtige Pendelverkehre. Bei weniger als 4 Jahren ermäßigt sich die Gebühr entsprechend. Die im Gebührenverzeichnis festgesetzte Mindestgebühr ist zu beachten.	
	1. Ausflugsfahrten, Ferienziel-Reisen, Verkehr mit Mietomnibussen und Mietwagen (für jede Verkehrsform gesondert)	
	a) mit Kraftomnibussen ^{*)}	
	1. für das erste Kraftfahrzeug	150,00
	2. für jedes weitere Kraftfahrzeug in demselben Verfahren	60,00
	b) mit Personenkraftwagen ^{*)}	
	1. für das erste Kraftfahrzeug	60,00
	2. für jedes weitere Kraftfahrzeug in demselben Verfahren	30,00
	c) Ferienziel-Reisen und Pendelverkehre von Unternehmern mit Betriebssitz im Ausland	
	bei einer Genehmigungsdauer von bis zu einem Jahr	120,00
	- im Transit	60,00
	für jedes weitere Jahr zuzüglich 20 %.	
	2. entfällt (siehe II 1)	
	3. entfällt (siehe II 1)	
	4. Verkehr mit Taxen	
	a) für das erste Kraftfahrzeug	150,00
	b) für jedes weitere Kraftfahrzeug in demselben Verfahren	40,00

^{*)} Bei einer Genehmigung sowohl für Ausflugsfahrten wie auch für Mietomnibus-/Mietwagenverkehr sind 3/4 der Summe der nach 1. anfallenden Gebühren zu berechnen.

Zu lfd. Nr. des Gebühren- verzeichnisses	Gegenstand	Richtsatz Euro
	5. Verkehr mit Taxen und Mietwagen (Mischkonzession)	
	a) für das erste Kraftfahrzeug	175,00
	b) für jedes weitere Kraftfahrzeug in demselben Verfahren	60,00
	6. Grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr (einschl. Transit) mit Kraftfahrzeugen von Unternehmern mit Betriebssitz im Ausland mit Ausnahme von Ferienziel-Reisen oder grenzüberschreitenden Pendelverkehren	
	a) Genehmigung je Fahrt (Hin- und Rückfahrt) mit einem Kraftomnibus	110,00
	- für jeden weiteren Kraftomnibus	40,00
	- mit einem Personenkraftwagen	110,00
	- für jeden weiteren Personenkraftwagen	40,00
	b) Bei einer zu genehmigenden größeren Anzahl gleicher Fahrten (z.B. häufigen Zubringer- und Abholfahrten zu und von Flughäfen) tritt anstelle der Gebühr nach	
	a) eine Pauschalgebühr von	800,00
	7. Austausch von Kraftfahrzeugen/je Kraftfahrzeug	25,56
III.	1. Erteilung einer Gemeinschaftslizenz	60,00
	2. Erweiterung oder wesentliche Änderung des Unternehmens	
	a) Linienverkehr	
	Bei einer Erweiterung wird für den neuen Streckenabschnitt die nach I. jeweils vorgesehene Gebühr berechnet.	
	b) Gelegenheitsverkehr	
	Bei Genehmigung zusätzlicher Kraftfahrzeuge berechnet sich die Gebühr nach II.	
	c) Sonstige wesentliche Änderungen des Unternehmens	175,00
	3. Übertragung der Rechte und Pflichten auf einen anderen	235,00 ^{*)}
	- im Taxen- und Mietwagenverkehr	150,00
	4. Übertragung der Betriebsführung	235,00 ^{*)}
	- im Taxen- und Mietwagenverkehr	150,00
	5. Entscheidung in Zweifelsfällen nach § 10 PBefG	kein Richtsatz
	6. Berichtigung der Genehmigungsurkunde	30,00
	7. Genehmigung von Ausnahmen nach § 43 BOKraft	kein Richtsatz
	8. Bestätigung eines Betriebsleiters oder dessen Stellvertreters oder Bestätigung des Vertreters des auswärtigen Unternehmers	150,00
	9. Ausstellung einer Bescheinigung über den Nachweis der angemessenen Tätigkeit oder der fachlichen Eignung	55,00
	10. Beaufsichtigung und Überprüfung des Unternehmens, sofern dieses hierzu begründeten Anlass gegeben hat	
	- Betrieb mit bis zu 5 Fahrzeugen	175,00
	- Betrieb mit bis zu 20 Fahrzeugen	350,00
	- für jedes weitere Fahrzeug	40,00
	11. Prüfung der Berufszugangsvoraussetzungen	kein Richtsatz
IV.	Amtshandlungen, die unter I. – III. nicht aufgeführt sind, z.B.:	
	1. Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste im Sonderlinienverkehr und im freigestellten Schüler- und Kindergartenverkehr	30,00
	2. Gestattung von Ausnahmen vom Zusteigeverbot bei Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen je Zusteigeort	55,00

(VKBl. 2001 S. 384)

^{*)} Höchstens 50 % der Gebühr, die für die Einrichtung und den Betrieb des jeweiligen Verkehrs erhoben wurde.

Nr. 133 Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer - 25. Berichtigung

Bonn, den 16. August 2001
S 35/36.78.50/66 B 01

Das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen hat durch Verfügung vom 8. August 2001 der

HDI Privat Versicherung AG
Riethorst 2
30659 Hannover

die Genehmigung zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung erteilt.

Dem Unternehmen wurde die Schlüssel-Nr. 5085 zuge-
teilt.

Ich gebe hiervon Kenntnis und stelle anheim, die Ver-
kehrsblattverlautbarung in Heft 17/1999 S. 619 unter 1.1
entsprechend zu ergänzen.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Vogt

(VkBf. 2001 S. 387)

Binnenschifffahrt

Nr. 134 Schifffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschifffahrtspolizei-verordnung über

1. Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterla-
gen (§ 1.10 Nr. 1 Buchstaben k, l^{*)}, und w^{*)} neu)
2. Allgemeine Regeln für die Fahrt bei unsichtigem
Wetter (§ 6.30 Nr. 7)^{*)}
3. Fahrt von Verbänden auf gleicher Höhe (§ 9.05)^{*)}
4. Beschränkung der Schifffahrt – Lorch – St. Goar –
(§ 9.07 Nr. 2)^{*)}
5. Beschränkung der Schubschifffahrt zwischen Bad
Salzig (km 564,30) und Gornichem (km 952,50)
(§ 9.09 Nr. 4)^{*)}
6. Beschränkung bei der Schifffahrt bei Hochwasser
oberhalb der Spyck'schen Fähre (§ 10.01 Nr. 3^{*)},
Nr. 4^{*)} neu, Nr. 5 Buchstabe b^{*)})
7. Höchstabmessungen der Fahrzeuge (§ 11.01)^{*)}

Aufgrund des § 3 Abs. 1 des Binnenschifffahrtsaufgaben-
gesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Ju-
li 2001 (BGBl. I S. 2026) in Verbindung mit Artikel 2 Abs.
2 der Verordnung zur Einführung der Rheinschifffahrtspo-

^{*)} erstmals erlassen

^{**)} Wiederholung ohne Änderung

^{***} Wiederholung mit Änderung

lizeiverordnung vom 19. Dezember 1994 (BGBl. II S. 3816
- Anlageband) verordnen die Wasser- und Schifffahrtsdi-
rektionen West und Südwest:

§ 1

Die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung ist in folgender
Fassung anzuwenden:

1. § 1.10 Nr. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Buchstabe k erhält folgende Fassung:

„k) Das Sprechfunkzeugnis für die Bedienung
von Schiffsfunkstellen gemäß Anhang 5 der
Regionalen Vereinbarung über den Binnen-
schifffahrtsfunk.“
 - b) Buchstabe l erhält folgende Fassung:

„l) die Genehmigungsurkunde zum Errichten
und Betreiben der Schiffsfunkstelle.“
 - c) Folgender Buchstabe w wird angefügt:

„w) auf der Strecke zwischen Basel und Mann-
heim für Fahrzeuge mit einer Länge über
110 m: der in § 22a.05 Nr. 2 Buchstabe b
Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorge-
schriebene Nachweis.“
2. Dem § 6.30 Nr. 6 wird folgende Nummer 7 angefügt:

„7. Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m dürfen
bei unsichtigem Wetter nur fahren, wenn die Ra-
daranlage benutzt wird.“
3. § 9.05 erhält folgende Fassung:

„§ 9.05
Fahrt von Fahrzeugen und Verbänden
auf gleicher Höhe

 1. Verbände - mit Ausnahme der Schubverbände,
deren Länge 110 m und deren Breite 12 m nicht
überschreiten - dürfen nicht auf gleicher Höhe fah-
ren
 - a) zwischen den Schleusen Iffezheim
(km 334,00) und Mannheim (km 412,35),
 - b) zwischen Lorch (km 540,20) und St. Goar
(km 556,00).
 2. Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m sowie Ver-
bände - mit Ausnahme der Schubverbände, deren
Länge 110 m und deren Breite 12 m nicht über-
schreiten - dürfen zwischen der Mündung des We-
sel-Dattel-Kanals (km 813,20) und der ehemali-
gen Eisenbahnbrücke bei Wesel (km 815,28)
nicht auf gleicher Höhe fahren.“
4. § 9.07 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„2. Lorch - St. Goar

 - a) Zwischen Lorch (km 540,20) und St. Goar
(km 556,00) hat die Bergfahrt das linke, die
Talfahrt das rechte Ufer anzuhalten.
 - b) Die Bergfahrer oder die in § 9.04 Nr. 4 be-
zeichneten Talfahrer können unter den in
§ 9.04 Nr. 3 oder 4 genannten Voraussetzun-
gen verlangen, dass die Vorbeifahrt Steuer-
bord an Steuerbord stattfindet. Hierbei sind
die Schall- und Sichtzeichen nach § 9.04
Nr. 5 zu geben. § 6.05 ist nicht anzuwenden.

- c) Für die Schiffsführer von Fahrzeugen mit einer Länge über 110 m gelten die nach § 9.08 Nr. 2 Buchstaben b und c für die Nachtschifffahrt vorgeschriebenen Informationspflichten auch bei Tag“.

5. § 9.09 Nr. 4 erhält folgende Fassung:

„4. Zu Tal fahrende Schubverbände, die größer sind als in § 11.02 Nr. 1 zugelassen, dürfen zu Berg fahrenden Schubverbänden oder Fahrzeugen mit einer Länge über 110 m auf den Strecken zwischen

km 575,50 und km 578,50 (Oberspay),
km 606,50 und km 608,50 (Weißenthurm),
km 635,00 und km 637,50 (Unkel),
km 720,50 und km 723,00 (Benrath),
km 740,00 und km 744,00 (Düsseldorf) und
km 784,50 und km 786,50 (Baerl)

nicht begegnen.

Zu diesem Zweck sind folgende Bestimmungen von den vorgenannten Schubverbänden zu beachten:

- a) bei der Annäherung an diese Strecken müssen sich diese Schubverbände mehrmals auf Kanal 10 über Sprechfunk melden;
- b) ist vorauszusehen, dass eine Begegnung mit einem zu Tal fahrenden Schubverband stattfinden wird, muss ein zu Berg fahrender Schubverband oder ein Fahrzeug mit einer Länge über 110 m unterhalb der Strecke anhalten, bis der Talfahrer diese durchfahren hat;
- c) ist ein zu Berg fahrender Schubverband oder ein Fahrzeug mit einer Länge über 110 m bereits vorher in die Strecke hineingefahren, muss der zu Tal fahrende Schubverband oberhalb der Strecke anhalten, bis der Bergfahrer diese durchfahren hat“.

6. § 10.01 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. Die in Nummer 1 und 2 genannten Hochwassermarken werden durch folgende Wasserstände bestimmt und die Richtpegel für die Berg- oder Talfahrt gelten für die nachstehend aufgeführten Streckenabschnitte:

- b) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 4 angefügt:

Strecke	Richtpegel für Berg- und Talfahrt Wasserstand	
	Marke I	Marke II
<i>Basel (km 166,64)</i>		
Basel - Schleusen Kembs <i>Kembs (km 179,10)</i>	Rheinfelden 3,50	4,50
<i>Schleusen Iffezheim</i>		
Schleusen Iffezheim - Gernersheim <i>Gernersheim (km 384,00)</i>	Maxau 6,20	7,50
Gernersheim - Mannheim - Rheinau <i>Mannheim - Rheinau (km 412,00)</i>	Speyer 6,20	7,30
Mannheim - Rheinau - Mannheim - Sandhofen <i>Mannheim - Sandhofen (km 431,50)</i>	Mannheim 6,50	7,60
Mannheim - Sandhofen - Gernsheim <i>Gernsheim (km 462,00)</i>	Worms 4,40	6,50
Gernsheim - Eltville <i>Eltville (km 511,00)</i>	Mainz 4,75	6,30
Eltville - Lorch <i>Lorch (km 540,00)</i>	Bingen 3,50	4,90
Lorch - Bad Salzig <i>Bad Salzig (km 566,00)</i>	Kaub 4,60	6,40
Bad Salzig - Engers <i>Engers (km 601,00)</i>	Koblenz 4,70	6,50
Engers - Bad Breisig <i>Bad Breisig (km 624,00)</i>	Andernach 5,50	7,60
Bad Breisig - Mondorf <i>Mondorf (km 660,00)</i>	Oberwinter 4,90	6,80
Mondorf - Dormagen <i>Dormagen (km 710,00)</i>	Köln 6,20	8,30
Dormagen - Krefeld <i>Krefeld (km 763,00)</i>	Düsseldorf 7,10	8,80
Krefeld - Orsoy <i>Orsoy (km 794,00)</i>	Duisburg-Ruhrort 9,30	11,30
Orsoy - Rees <i>Rees (km 837,00)</i>	Wesel 8,70	10,60
Rees - Spyck'sche Fähr <i>Spyck'sche Fähr (km 857,40)</i>	Emmerich 7,00	8,70

- „4. Zwischen Basel und den Schleusen Kembs können die zuständigen Behörden einzelnen Fahrzeugen, wenn diese bestimmte Voraussetzungen erfüllen, für diesen Streckenabschnitt bis zu einem Wasserstand von 4,80 m am Pegel Rheinfelden die Fahrt freigeben, wenn der Wasserstand bereits seit mehr als drei Tagen über der Marke von 4,50 m lag und die Vorhersagen dahin gehen, dass der Wasserstand auch an den folgenden zwei Tagen über dieser Marke liegen wird.“
- c) Die bisherige Nummer 4 wird Nummer 5.
- d) Nummer 5 Buchstabe b erhält folgende Fassung:
- „b) zwischen den Schleusen Vogelgrün und den Schleusen Iffezheim ist die Schifffahrt in einer Haltung verboten, wenn die an dem Unterhaupt der jeweils oberhalb liegenden Schleuse sichtbar angebrachte Hochwassermarken II erreicht oder überschritten ist. Jedoch kann die zuständige Behörde einzelnen Fahrzeugen, wenn diese bestimmte Voraussetzungen erfüllen, für den Streckenabschnitt von unterhalb der Schleuse Vogelgrün bis unterhalb der Schleuse Straßburg bis zu einem Wasserstand von 0,40 m über der angebrachten Hochwassermarken II die Fahrt freigeben, wenn der Wasserstand bereits mehr als drei Tage über der Hochwassermarken II lag und die Vorhersagen dahin gehen, dass der Wasserstand auch an den folgenden zwei Tagen noch über dieser Hochwassermarken liegen wird.“
7. § 11.01 erhält folgende Fassung:
- „§ 11.01
Höchstabmessungen der Fahrzeuge
1. Ein Fahrzeug darf folgende Höchstlängen nicht überschreiten:
- a) zwischen Basel (km 166,64) und Mannheim (km 412,35) mit Ausnahme von Fahrgastschiffen 135 m,
- b) zwischen Basel (km 166,64) und Mannheim (km 412,35), soweit es sich um ein Fahrgastschiff handelt, 110 m,
- c) zwischen Mannheim (km 412,35) und Lorch (km 540,20) 135 m,
- d) zwischen Lorch (km 540,20) und St. Goar (km 556,00) in der Bergfahrt 135 m, in der Talfahrt
- bei Wasserständen zwischen 0,85 m und 4,60 m (Marke I) am Pegel Kaub, wenn die vorgeschriebenen Bugstrahlanlage betriebsbereit ist, 135 m,
- bei Wasserständen unter 0,85 m und über 4,60 m (Marke I) am Pegel Kaub 110 m,
- e) zwischen St. Goar (km 556,00) und Gorinchem (km 952,50) 135 m,
- f) zwischen Pannerden (km 867,46) und Krimpen (km 989,20) 135 m.
2. Die von den für den jeweiligen Stromabschnitt zwischen Basel und Mannheim zuständigen Behörden erteilten und am 1. Oktober 2001 gültigen Sondererlaubnisse für Fahrzeug über 110 m bis 135 m Länge bleiben mit den aus Sicherheitsgründen erteilten Auflagen auf dem jeweiligen Stromabschnitt weiterhin gültig.
3. Die für den Stromabschnitt nach Nummer 1 Buchstabe d zuständige Behörde kann bei Wasserständen unter 0,85 m und über 4,60 m (Marke I) am Pegel Kaub für Fahrzeuge mit der Länge über 110 m für die Talfahrt eine Sondererlaubnis erteilen. Sie legt dabei die aus Sicherheitsgründen notwendigen Auflagen fest.
4. Ein Fahrzeug mit einer Länge über 110 m darf nur dann fahren, wenn es die Voraussetzungen von § 4.06 Buchstabe a, b und c erfüllt.
5. Die Breite eines Fahrzeuges darf 22,80 m und die für den Stromabschnitt zwischen Pannerden (km 867,46) und Lekkanal (km 949,40) 17,70 m nicht überschreiten, sofern nicht die für den jeweiligen Stromabschnitt zuständige Behörde eine Sondererlaubnis für die Fahrt erteilt hat“.
- § 2**
Inkrafttreten, Außerkrafttreten
- Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 2001 in Kraft und mit Ablauf des 30. September 2004 außer Kraft.
- Münster, den 30. August 2001
- Wasser- und Schifffahrtsdirektion
West
Beckmann
- Mainz, den 30. August 2001
- Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Südwest
Guercke
- (VkBl. 2001 S. 387)
- Nr. 135 Schifffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung**
- Begegnen auf dem Datteln-Hamm-Kanal (§ 15.06 Nr. 5 Buchstabe a)* *)
- Aufgrund des § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1270), dessen Absatz 1 durch Artikel 3 Nr. 7 des Gesetzes vom 17. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2452) geändert worden ist, in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 8. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3148) und § 1.22 Nr. 3 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 8. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3148
- * *) Wiederholung mit Änderungen

- Anlageband-) verordnet die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West:

§ 1

Die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung ist in folgender Fassung anzuwenden:

§ 15.06 Nr. 5 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) von km 5,00 bis km 23,50

- aa) dürfen Fahrzeuge und Verbände, ausgenommen Kleinfahrzeuge, Fahrzeuge und Verbände im Verkehr zwischen den Lade-, Lösch- und Wendestellen zwischen km 18,49 (Hafen Haus Aden) und km 21,48 (Hafen Kraftwerk Bergkamen) und Fahrgastschiffe mit einer Länge von nicht mehr als 42 m und einer Breite von nicht mehr als 6,50 m von km 13,00 bis km 23,50, die genannte Kanalstrecke jeweils nur in einer Richtung befahren und zwar:

in der Bergfahrt (von Datteln in Richtung Hamm)

in der Zeit von 03:00 Uhr bis 06:00 Uhr,
09:00 Uhr bis 12:00 Uhr,
15:00 Uhr bis 18:00 Uhr,
21:00 Uhr bis 24:00 Uhr,

in der Talfahrt (von Hamm in Richtung Datteln)

in der Zeit von 24:00 Uhr bis 03:00 Uhr,
06:00 Uhr bis 09:00 Uhr,
12:00 Uhr bis 15:00 Uhr,
18:00 Uhr bis 21:00 Uhr;

- bb) Fahrzeuge und Verbände, die ihr Fahrziel bis zum Ablauf des für ihre Fahrtrichtung festgesetzten Zeitraumes nicht erreichen können, müssen die Fahrt an einem geeigneten Liegeplatz rechtzeitig einstellen, bis die Weiterfahrt nach Doppelbuchstabe aa gestattet ist;

- cc) Fahrzeuge und Verbände im Verkehr zwischen den Lade-, Lösch- und Wendestellen zwischen km 18,49 (Hafen Haus Aden) und km 21,48 (Hafen Kraftwerk Bergkamen), die vom Richtungsverkehr ausgenommen sind, dürfen bei der Fahrt gegen den Richtungsverkehr in die Engstellen in der genannten Strecke nur nach vorheriger Funkabsprache mit entgegenkommenden Fahrzeugen und Verbänden einfahren;

- dd) zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kann die Fahrt auf der genannten Kanalstrecke abweichend von Doppelbuchstabe aa geregelt werden;“.

§ 2

§ 1 Nr. 2 der Schifffahrtspolizeilichen-Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 20. Januar 1999 (VkBl. 1999 S. 81) wird aufgehoben.

§ 3

Inkrafttreten/Außerkräfttreten

Diese Verordnung tritt am 1. September 2001 in Kraft und mit Ablauf des 31. August 2004 außer Kraft.

Münster, 2. Juli 2001

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
West

(VkBl. 2001 S. 389)

Beckmann

Nr. 136 Bekanntmachung einer Übersicht über anerkannte Kennzeichen nach § 3 Nr. 4 der Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschifffahrtsstraßen verkehrenden Kleinfahrzeugen

Bonn, den 10. August 2001
LS 26/44.20.01/34 BL 01

Folgende Kennzeichen sind anerkannt:

Lfd. Nr.	Kennzeichen	ausstellende Behörde	Muster des Ausweises
68	MQ-dreistellige Erkennungszahl	Kreis Merseburg-Querfurt	s. Anlage
69	WSF-dreistellige Erkennungszahl	Landkreis Weißenfels	s. Anlage
70	BLK-dreistellige Erkennungszahl	Landkreis Burgenlandkreis	s. Anlage

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Im Auftrag
Kowallik

Ausweis über das Kleinfahrzeugkennzeichen

Herr / Frau / Firma:
(Vor- und Zuname, Firmenname)

geboren am:

Anschrift:

wird das obenstehende Kennzeichen für das auf der Rückseite beschriebene Kleinfahrzeug erteilt.

Siegel

.....
Ort und Datum der Ausstellung

.....
Unterschrift

Technische Fahrzeugdaten

Fahrzeugart:

Hersteller:

Fabrikat:

Baunummer:

Hauptbaustoff:

Baujahr:

Länge:

Breite:

Motordaten

Hersteller:

Fabrikat:

Leistung:

Seriennummer:

Nr. 137 Schifferprüfung nach der Binnenschifferpatentverordnung in Emden

Vor dem Prüfungsausschuss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest findet am Donnerstag, den 8. November 2001 um 10.00 Uhr, in den Diensträumen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden, Am Eisenbahndock 3 in 26725 Emden, eine Binnenschifferpatentprüfung statt.

Bewerber werden gebeten, ihre Anträge auf Erteilung oder Erweiterung eines Binnenschifferpatents spätestens bis zum 1. Oktober 2001 an folgende Anschrift zu richten:

Wasser- und Schifffahrtsamt Emden
Am Eisenbahndock 3 in 26725 Emden

Berechtigt für die Teilnahme an der Prüfung ist, wer eine schriftliche Einladung erhalten hat.

Aurich, den 16. August 2001
313.3/1

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Nordwest
Im Auftrag
Kallenbach

(VkBli. 2001 S. 391)

Seeschifffahrt

Nr. 138 Bekanntmachung des MSC/Rundschreibens 850: Richtlinien für die Instandhaltung und Inspektion von Brandschutzsystemen und Brandschutzeinrichtungen.

Richtlinien für die Instandhaltung und Inspektion von Brandschutzsystemen und Brandschutzeinrichtungen

1 In der Erkenntnis, dass eine angemessene Instandhaltung und Inspektion der Brandschutzsysteme und Brandschutzeinrichtungen wichtig ist, hat der Schiffssicherheitsausschuss auf seiner neunundsechzigsten Tagung (11. bis 20. Mai 1998) die in der Anlage wiedergegebenen Richtlinien für die Instandhaltung und Inspektion von Brandschutzsystemen und Brandschutzeinrichtungen angenommen.

2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beigefügten Richtlinien den Schiffseignern, den Kapitänen, den Schiffsoffizieren und Besatzungen sowie allen anderen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

- Anlage -

Richtlinien für die Instandhaltung und Inspektion von Brandschutzsystemen und Brandschutzeinrichtungen

1 Anwendung

Diese Richtlinien sind auf alle Schiffe anzuwenden; sie enthalten jedoch keine erschöpfende Liste der Punkte der Instandhaltung und sollen nur als Empfehlung verwendet werden.

2 Betriebsbereitschaft

Alle Brandschutzsysteme und Brandschutzeinrichtungen sollen jederzeit in gutem Betriebszustand und zum sofortigen Einsatz bereit sein, während das Schiff in Betrieb ist. Wird ein Brandschutzsystem repariert, dann sollen geeignete Maßnahmen vorgesehen sein, um sicherzustellen, dass die Sicherheit nicht verringert wird.

3 Instandhaltung und Prüfung

Anleitungen für die Instandhaltung an Bord, die nicht notwendigerweise durch die Schiffsbesatzung durchgeführt wird, und die Prüfung von aktiven und passiven Brandschutzsystemen und Brandschutzeinrichtungen sollen leichtverständlich sein, wenn immer möglich mit Skizzen oder Bildern versehen sein, und sollen für jedes System und jede Einrichtung – soweit zutreffend – folgendes beinhalten:

- .1 eine Anleitung für Instandhaltung und Reparatur;
- .2 einen Zeitplan für eine periodische Instandhaltung;
- .3 eine Liste über austauschbare Teile; und
- .4 ein Überwachungsbuch, in das Inspektionen und Instandhaltungen sowie festgestellte Mängel und das Datum, bis zu dem sie zu beseitigen sind, eingetragen werden.

4 Wöchentliche Prüfung und Inspektion

Wöchentliche Inspektionen sollen durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass

- .1 alle Rundsprachsysteme und Generalalarmsysteme einwandfrei funktionieren; und
- .2 an den Luftflaschen der Atemschutzgeräte keine Leckagen vorhanden sind.

5 Monatliche Prüfung und Inspektion

Monatliche Inspektionen sollen durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass

- .1 alle Brandschutzausrüstungen, Feuerlöscher, Anschlussstutzen, Schläuche und Strahlrohre an ihrem Platz, ordentlich angeordnet und in einwandfreiem Zustand sind;
- .2 alle Absperrventile von fest eingebauten Feuerlöschsystemen in richtiger, offener oder geschlossener Stellung sind; dabei haben Trockenrohr-Sprinklersysteme einen angemessenen Druck, wie er von den Druckmanometern angezeigt wird;
- .3 Drucktanks von Sprinklersystemen einen richtigen Wasserstand haben, wie er von den Füllstandsgläsern angezeigt wird;
- .4 alle Pumpen der Sprinklersysteme bei einem Druckverlust im System selbsttätig anlaufen;
- .5 alle Feuerlöschpumpen betrieben werden; und
- .6 alle fest eingebauten Feuerlöschsysteme oder -anlagen, in denen Löschgas verwendet wird, frei von Leckagen sind.

6 Viertel jährige Prüfung und Inspektion

Vierteljährliche Inspektionen sollen durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass

- .1 alle selbsttätigen Alarmer von Sprinklersystemen geprüft werden, wobei die Prüfventile jedes Abschnitts verwendet werden;

- .2 der internationale Landanschluss in einwandfreiem Zustand ist;
- .3 Schränke oder kleine Räume, die für die Lagerung von Feuerlösch-Ausrüstung vorgesehen sind, das richtige Inventar enthalten und sich die Ausrüstung in einwandfreiem Zustand befindet;
- .4 alle Feuertüren und Brandklappen vor Ort auf Betriebsfähigkeit geprüft werden; und
- .5 alle Einzelelemente der Seilzugauslösungen der CO₂-Flaschen von fest eingebauten Feuerlöschsystemen oder -anlagen auf festen Sitz geprüft werden.

7 Jährliche Prüfung und Inspektion

Jährliche Inspektionen sollen durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass

- .1 alle Feuerlöscher auf einwandfreie Anbringung, Betriebsdruck und Zustand überprüft werden;
- .2 Feueranzeigesysteme auf einwandfreien Betrieb überprüft werden, soweit zutreffend;
- .3 alle Feuertüren und Brandklappen auf Fernbedienung überprüft werden;
- .4 alle fest eingebauten Schaum-Feuerlöschsysteme und Druckwasser-Sprühfeuerlöschsysteme auf Betriebsfähigkeit überprüft werden;
- .5 alle zugänglichen Teile von fest eingebauten Feuerlöschsystemen visuell auf einwandfreien Zustand überprüft werden;
- .6 alle Feuerlöschpumpen einschließlich der Pumpen von Sprinklersystemen beim Wasserdurchfluss auf angemessenen Druck und Durchfluss geprüft werden;
- .7 alle Anschlussstutzen auf Betriebsfähigkeit geprüft werden;
- .8 alle Systeme, in denen Frostschutzmittel verwendet werden, auf geeignete Lösungen überprüft werden;
- .9 die Verbindungen von der Feuerlöschleitung des Schiffes zum Sprinklersystem auf Betriebsfähigkeit überprüft werden;
- .10 alle Feuerlöschschläuche hydrostatisch geprüft werden;
- .11 die Atemluftkompressoren oder vergleichbaren Luftflaschen-Füllrichtungen für Atemschutzgeräte auf Luftqualität überprüft werden;
- .12 die Absperrventile von fest eingebauten Feuerlöschsystemen inspiziert werden, und
- .13 Luft durch die Rohrleitungen von Gas-Feuerlöschsystemen geblasen wird.

8 Fünfjährige Wartung

Mindestens alle fünf Jahre sollen die folgenden Inspektionen und Prüfungen durchgeführt werden:

- .1 Alle Druckluftflaschen von Pressluftatmern sollen hydrostatisch geprüft werden, und
- .2 die Absperrventile von fest eingebauten Feuerlöschsystemen sollen einer Innenrevision unterzogen werden.

Hamburg, den 14. 8. 2001

II 11-3-0

See-Berufsgenossenschaft
Die Geschäftsführung
Göbel
(Vorsitzender)

(VkBli. 2001 S. 391)

Nr. 139 MSC-Rundschreiben 1000

(angenommen am 11. Juni 2001)

Richtlinien zur Erstellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3)

Die vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation mit Rundschreiben MSC/Circ.1000 vom 11. Juli 2001 angenommenen Richtlinien zur Erstellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3), welche die im Dokument B 8123 zum Verkehrsblatt 1999, Heft 12 erschienenen Richtlinien (MSC/Circ.864) aufheben, werden hiermit in der deutschen Übersetzung bekannt gemacht.

Bonn, den 17. August 2001

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Dr. Steinicke

MSC/Circ.1000

11. Juni 2001

Richtlinien zur Erstellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3)

1 Der Schiffssicherheitsausschuss erinnerte auf seiner vierundsiebzigsten Tagung (30. Mai bis 8. Juni 2001) an die Annahme von Änderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 einschließlich des überarbeiteten Kapitels V und seiner Regel V/7.3 durch MSC 73, die vorschreibt, dass alle Fahrgastschiffe, auf die das SOLAS-Kapitel I Anwendung findet, für den Notfall einen Plan für die Zusammenarbeit mit den entsprechenden Such- und Rettungsdiensten an Bord haben müssen. MSC 73 hatte den Unterausschuss 'Seefunk, Suche und Rettung' (COMSAR) angewiesen, die in dem Rundschreiben MSC/Circ.864 'Richtlinien für die Erstellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen auf festgelegten Strecken' gemäß SOLAS-Regel V/15(c) enthaltenen Richtlinien entsprechend zu überarbeiten.

2 Der Schiffssicherheitsausschuss hat nach Beratung der Empfehlungen des Unterausschuss 'Seefunk, Suche und Rettung' (COMSAR) von seiner 5. Tagung (11. bis 15. Dezember 2000) 'Richtlinien zur Erstellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen' (gemäß SOLAS-Regel V/7.3) angenommen.

3 Der Schiffssicherheitsausschuss hat eingedenk des Inkrafttretens der SOLAS-Änderungen 2000 zugestimmt, dass alle Schiffe, auf welche die SOLAS-Regel V/7.3 Anwendung findet, bis zum 1. Juli 2002 Pläne für die Zusammenarbeit fertig haben sollen.

4 Die Mitgliedstaaten werden hiermit aufgefordert, den Betreibern von SAR-Diensten, den Reedereien, Schiffsbetreibern, Schiffskapitänen und anderweitig Betroffenen

die anliegenden Richtlinien zur Kenntnis zu bringen und die darin enthaltenen Vorgaben in geeigneter Weise anzuwenden.

5 Das Rundschreiben MSC/Circ.864 wird hiermit aufgehoben.

* * *

MSC/Circ.1000
Anlage

**Richtlinien zur Erstellung von Plänen
für die Zusammenarbeit zwischen
Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen
(gemäß SOLAS-Regel V/7.3)¹**

1 Einleitung

Zweck dieser Richtlinien ist es, eine einheitliche Grundlage bereit zu stellen für die Erstellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen gemäß SOLAS-Regel V/7.3. Die nach diesen Richtlinien entwickelten Zusammenarbeitspläne erfüllen die Anforderungen der überarbeiteten Regel.

1.2 Diese Richtlinien gelten für alle Fahrgastschiffe, auf welche das SOLAS-Kapitel I Anwendung findet. Sie sind relevant für das von Fahrgastschiffen in Übereinstimmung mit dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) vorgesehene System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMS), insbesondere den Abschnitt über die Notfallbereitschaft. Sie sollen ebenfalls bei der Erstellung von SAR-Zusammenarbeitsplänen für Fahrgastschiffe in der nationalen Fahrt berücksichtigt werden.

1.3 Diese Richtlinien dienen dem Gesamtziel der Schaffung eines wirksamen dreiteiligen Netzwerks der Notfallbereitschaft des Schiffes, des Betreibers (gemäß Definition des ISM-Code) und der SAR-Dienste.

2 Zielsetzung und Zweck der Planung der SAR-Zusammenarbeit

2.1 SAR-Zusammenarbeitspläne sollen dabei helfen sicher zu stellen, dass Menschen in Not auf See Hilfe gewährt werden kann. Zusammenarbeitspläne sollen das gegenseitige Verständnis zwischen einem Schiff, einem Unternehmen und den SAR-Diensten verbessern; dieses wird am besten durch den vorherigen Austausch von Informationen und durch gemeinsame Übungen erreicht.

2.2 Zielsetzung der SAR-Zusammenarbeitsplanung ist es,

- .1 einen frühzeitigen und wirksamen Aufbau von Kontakten zwischen dem Fahrgastschiff, dem landgestützten Notfalleingreifsystem seiner Betreiber und den SAR-Diensten zu gewährleisten. Der SAR-Zusammenarbeitsplan soll sicherstellen, dass jeder der drei Parteien im

Vorwege alle für die Aufnahme von Kontakten relevanten Einzelheiten bekannt sind und dass diese Einzelheiten stets auf dem neuesten Stand gehalten werden,

- .2 für die SAR-Dienste einen leichten Zugang zu neuesten Informationen über das Schiff, insbesondere seine beabsichtigte Reise und sein Kommunikations- und Notfalleingreifsystem zur Verfügung zu stellen und
- .3 dem Schiff und seinem Betreiber leicht zugängliche Informationen über die Such- und Rettungs- und andere Notfallunterstützungsdienste im Fahrtgebiet des Schiffes bereitzustellen, sowie die Entscheidungsfindung und die Notfallplanung zu unterstützen.

2.3 Der Plan ist nicht nur von Nutzen, wenn ein Fahrgastschiff selber in Not ist, sondern ebenfalls dann, wenn Fahrgastschiffe als Such- und Rettungsmittel, insbesondere als "Einsatzleiter vor Ort" zum Einsatz kommen.

3 Rechtliche Grundlagen

SOLAS-Regel V/7.3 schreibt vor* :

„Fahrgastschiffe, auf welche Kapitel I Anwendung findet, müssen für den Notfall einen Plan für die Zusammenarbeit mit den entsprechenden Such- und Rettungsdiensten an Bord haben. Der Plan muss in Zusammenarbeit zwischen dem Schiff, dem Unternehmen gemäß Regel IX/1 und den Such- und Rettungsdiensten entwickelt werden. Der Plan muss regelmäßige Übungen zur Erprobung seiner Wirksamkeit vorsehen. Der Plan muss auf der Grundlage der von der Organisation entwickelten Richtlinien erstellt werden.“

4 Allgemeine Anforderungen

4.1 Die Notfallpläne der Betreiber von Fahrgastschiffen sollen mit demjenigen der im Einsatzgebiet ihrer Schiffe verantwortlichen SAR-Dienste dergestalt verbunden sein, dass das dreiteilige Netzwerk d.h. der Notfallplan an Bord, der Notfallunterstützungsplan des Betreibers an Land und der Eingreifplan der SAR-Dienste wirksam koordiniert werden. Der SAR-Zusammenarbeitsplan soll hierbei als Bindeglied dienen.

4.2 Der Plan soll die Grundinformationen enthalten, die eine unverzügliche Reaktion auf jeden Notfall ermöglichen. Diese Informationen sollen für die drei Parteien - Schiff, Betreiber und SAR-Dienste - Einzelheiten über die direkte Kontaktaufnahme beinhalten, so dass das dreiteilige Reaktionssystem von Anfang an eingerichtet und verbunden werden kann.

4.3 Jede der drei Parteien des Plans soll zu einer offiziellen Kopie des Plans Zugang haben, so dass jede Partei weiß, welche Informationen den anderen Parteien zur Verfügung stehen.

5 Operationelle Anforderungen

5.1 Der Plan soll präzise und anwenderfreundlich sein, um seine einfache Handhabung in Notfallsituationen zu ermöglichen. Er soll, soweit angebracht, in Übereinstimmung mit den im Anhang zu diesen Richtlinien enthaltenen Rahmenvorgaben erstellt werden. Die Verwendung allgemeiner Rahmenvorgaben versetzt die Mitarbeiter der SAR-Dienste, unabhängig von dem betroffenen Schiff

¹ Bisher SOLAS-Regel V/15(c). Die überarbeitete Regel tritt am 1. Juli 2002 in Kraft.

* Vorbehaltlich der noch zu veröffentlichenden amtlichen deutschen Übersetzung

oder dem Betreiber, in die Lage, die erforderlichen Informationen schnell zu finden. Ebenso werden Besatzungsmitglieder oder Mitglieder des Notfallteams des Betreibers an Land, unabhängig von dem SAR-Bereich, in dem der Notfall eingetreten ist, in die Lage versetzt, die erforderlichen Informationen zu finden.

5.2 Die Rahmenvorgaben sehen Informationsmodule (über unterschiedliche Schiffe oder über jeden der SAR-Dienste entlang des Reisewegs des Schiffes) vor, die einfach dem Plan hinzu gefügt oder aus ihm entfernt werden können, wenn sie nicht mehr relevant sind, ohne dass der ganze Plan überarbeitet werden muss.

5.3 Der SAR-Zusammenarbeitsplan ersetzt nicht die bereits vorhandenen detailliertere Notfallpläne, die entweder Bestandteil des Sicherheitsmanagement-Systems (SMS) der Reederei oder der Vorkehrungen der SAR-Dienste sind.

6 Anwendung durch Schiffe, die viele SAR-Gebiete durchfahren

6.1 Die Wirksamkeit jeder Suche und Rettung wird wesentlich verbessert, wenn die Besatzungen und Betreiber von Fahrgastschiffen über ein gutes Verständnis der ihnen in ihrem Einsatzgebiet zur Verfügung stehenden SAR-Dienste verfügen und Verbindungen zu diesen eingerichtet haben. Dieses trifft ebenso auf Fahrgastschiffe zu, die regelmäßig viele SAR-Gebiete durchfahren, wie auch auf jedes andere Fahrgastschiff.

6.2 Es kann jedoch verwaltungstechnisch schwierig sein, eine direkte Verbindung zwischen einem viele SAR-Gebiete durchfahrenden Schiff, wie etwa ein Kreuzfahrtschiff, und jedem SAR-Dienst entlang seines Reisewegs aufrecht zu halten. Es ist weder notwendig und praktisch für jedes Schiff, jede Seenotleitzentrale mit dem SAR-Zusammenarbeitsplan zu versorgen, noch die umfangreichen Einzelheiten jedes SAR-Dienstes an Bord vorzuhalten, mit dem es möglicher Weise in Verbindung treten kann.

6.3 Dieses kann durch die Verwendung eines „SAR-Data-Provider-Systems“² gelöst werden, das die Nutzung von Kontaktadressen zwischen den SAR-Diensten und dem Betreiber eines Kreuzfahrtschiffs anbietet.

6.4 In Fällen, in denen das Schiff keine direkte Verbindung zu der Seenotleitzentrale aufbauen kann, in dessen Gebiet es sich bewegt, muss der SAR-Data-Provider in der Lage sein, allen Beteiligten rund um die Uhr schnell alle wichtigen Informationen zur Verfügung zu stellen.

6.5 Ein Fahrgastschiff das auf festen Routen verkehrt, etwa eine Fähre, soll das SAR-Data-Provider-System nicht benutzen, sondern allen Seenotleitzentralen entlang seiner Strecke einen Plan vorlegen. Andere Fahrgastschiffe, wie etwa Kreuzfahrtschiffe, sind nicht verpflichtet, einen SAR-Zusammenarbeitsplan mit mehr als einem SAR-Dienst aufzustellen. Sofern sie in einem oder mehreren der in Absatz 6.6 definierten Gebiete operieren, wird den Schiffen empfohlen, einen SAR-Zusammenarbeitsplan mit einem SAR-Dienst in jedem Gebiet aufzustellen. Schiffe, die sich des SAR-Data-Provider-Systems bedienen, brauchen nicht mehr als die in Anhang 2 dieser Richtlinien genannten Informationen in den Plan aufzunehmen. Schiffe sollen unabhängig von dem von ihnen genutzten System dazu aufgefordert werden, mit den entsprechenden SAR-Diensten Verbindung aufzunehmen.

6.6 Im Sinne dieser Richtlinien werden die Kreuzfahrtsgebiete wie folgt festgelegt:

- .1 Östlicher Nordatlantik
einschließlich der europäischen SAR-Gebiete (ohne das von Martinique aus koordinierte französische SAR-Gebiet), Grönland, Island, Marokko, Mittelmeer und Schwarzes Meer;
- .2 Afrika
einschließlich der SAR-Gebiete von Réunion, Mauritius, Seychellen und des kontinentalen Afrika mit Ausnahme jener von Marokko und des Mittelmeers.
- .3 Nord- und Zentralamerika
einschließlich der SAR-Gebiete von Kanada, der Vereinigten Staaten von Amerika, Zentralamerika, der Karibik, Kolumbien, Venezuela, Guyana, Surinam, Französisch Guyana und den Teil des französischen SAR-Gebiets, das von Martinique koordiniert wird.
- .4 Südamerika
mit Ausnahme der SAR-Gebiete von Kolumbien, Venezuela, Guyana, Surinam und Französisch Guyana.
- .5 Australien/Asien
einschließlich der SAR-Gebiete von Indonesien, Australien, Neuseeland und der Inseln des Südwestpazifiks, sowie
- .6 Asien
einschließlich der SAR-Gebiete der Russischen Föderation, des Nordwestpazifiks, des nördlichen Indischen Ozeans und des Chinesischen Meeres mit Ausnahme von Indonesien.

7 Administrative Anforderungen

7.1 Für die Erstellung des SAR-Zusammenarbeitsplans soll das Schiff (oder der Betreiber) mit einem der in dem Einsatzgebiet zuständigen SAR-Dienste Verbindung aufnehmen. Bei der Verwendung des SAR-Data-Provider-Systems wird der angesprochene SAR-Dienst der weltweite oder regionale Kontakt sein. Es empfiehlt sich auf jeden Fall, dass benachbarte SAR-Dienste administrativ zusammenarbeiten, wobei jeder Kopie der Informationsmodule der anderen vorhält, so dass das Schiff oder das Unternehmen zur Vervollständigung des gesamten Plans nur einen SAR-Dienst ansprechen brauchen.

7.2 Das Schiff oder der Betreiber und die SAR-Dienste erstellen die von ihnen erforderlichen Einzelheiten gemäß den in den Anhängen ausgewiesenen Rahmenvorgaben. Das Schiff oder der Betreiber sollen die unter Kapitel 1 „The company“ und Kapitel 2 „The ship(s)“ benötigten Informationen zur Verfügung stellen. Die SAR-Dienste sind für die einleitenden Absätze, Kapitel 3 „The RCCs“ und Kapitel 4 „SAR facilities“ verantwortlich. Kapitel 5 „Media relations“ und Kapitel 6 „Periodic exercises“ sollen gemeinsam beraten werden. Kopien des so erstellten Plans sollen nach einem offiziellen Verteilerplan an alle entsprechenden Parteien verteilt werden.

7.3 Der Plan soll in folgenden Sprachen erstellt werden:

- .1 Der/den Arbeitssprache(n) an Bord des Fahrgastschiffs und

- .2 Englisch und - sofern vereinbart - der/den vom Schiff, dem Betreiber und den SAR-Diensten normalerweise verwendeten Sprache(n)

Ziel ist es, dass jede möglicherweise den Plan anwendende Person jederzeit im Besitz eines Plans in einer Sprache sein soll, die sie fließend beherrscht. Sofern zwischen dem Schiff, dem Unternehmen und den SAR-Diensten so vereinbart, kann der Plan mittels elektronischer Medien verteilt werden.

- 7.4 Einmal vereinbarte SAR-Zusammenarbeitspläne sollen gegenseitig anerkannt werden.

7.5 Der Urheber jedes Moduls des Plans (entweder das Schiff, der Betreiber oder der SAR-Dienst) ist für seine Fortschreibung und dafür verantwortlich, dass alle im Besitz des offiziellen Moduls über Änderungen unterrichtet werden. Jeder im Besitz eines offiziellen Moduls ist dafür verantwortlich, dass bekannt gemachte Änderungen aufgezeichnet werden.

7.6 Die Verteilung von Kopien des offiziellen Plans soll mit dem Hauptziel der SAR-Zusammenarbeitsplanung übereinstimmen; jede der drei Parteien der Notfallbereitschaft - das Schiff, der Betreiber und der entsprechende SAR-Dienst - soll daher Zugang zu Kopien des Plans haben. Für den Fall der Verwendung des SAR-Data-Provider-Systems soll der SAR-Data-Provider sowohl für den Notfall zur Weiterverteilung an das koordinierende RCC als auch auf Anforderung für die Belange der Notfallplanung im Besitz von Kopien des Plans sein. Es ist nicht erforderlich, dass jedes RCC, durch dessen Gebiet ein Schiff fährt, im Besitz eines Plans ist, sondern dass jedes RCC von dem entsprechenden SAR-Data-Provider ohne Verzug eine Kopie des Plans bekommen kann.

7.7 Genau so wenig ist es für das Schiff erforderlich, im Falle der Verwendung des SAR-Data-Providers Einzelheiten der SAR-Mittel in allen SAR-Gebieten an Bord mitzuführen. Das Schiff soll jedoch in der Lage sein, ohne Verzug solche Einzelheiten über seine(n) benannte(n) SAR-Data-Provider zu erhalten. Es wird empfohlen, dass wenigstens die Module der SAR-Dienste an Bord mitgeführt werden, in deren SAR-Gebiet sich das Schiff überwiegend aufhält. Als Mindestanforderung soll das Schiff die Einzelheiten zur Kontaktaufnahme mit seinem/seinen SAR-Data-Provider(n) an Bord mitführen.

7.8 Es ist natürlich erforderlich, dass alle Parteien wissen, wo SAR-Daten vorgehalten werden. Damit SAR-Zusammenarbeitspläne von Nutzen sind, müssen sie leicht auffindbar sein. Jeder SAR-Zusammenarbeitsplan soll daher einen offiziellen Verteiler umfassen. Nicht im Verteiler befindlichen RCCs soll bei Verwendung des SAR-Data-Providers ein allen RCCs zugänglicher einfacher Index gemäß Absatz 7.9 und 7.10 zur Verfügung stehen, der es ihnen gestattet, über die drei Suchkriterien Name, Rufzeichen und MMSI-Nummer nach einem Schiff zu suchen und das RCC herauszufinden, welches im Besitz des SAR-Zusammenarbeitsplans des Schiffes ist. Die Informationen im Index sind bewusst kurz gehalten; Hauptdokumente sind die eigentlichen Pläne. Die Eintragungen im Index sollen vom SAR-Data-Provider vorgenommen und von ihm fortgeschrieben werden.

- 7.9 Alle Eintragungen für den Index und nachfolgende Änderungen sollen an

International SARCP Index

HM Coastguard

Pendennis Point

Castle Drive

FALMOUTH TR11 4WZ

United Kingdom

tel: +44 1326 211569

fax: +44 1326 319264.

e-mail :wäre hier sinnvoll !

Das Telefon ist von montags bis freitags

in der Zeit von 0845 - 1700 Ortszeit besetzt.

geschickt werden.

Eintragungen sollen gemäß diesen Richtlinien für alle den SAR-Data-Provider verwendenden Fahrgastschiffe erfolgen, d.h. Schiffe, die viele SAR-Gebiete befahren. Andere Fahrgastschiffe in der internationalen Fahrt werden ebenfalls aufgenommen.

Die Eintragungen sollen folgende Informationen umfassen:

- Name des Schiffes,
- Rufzeichen,
- MMSI-Nummer,
- der Betreiber,
- den SAR-Data-Provider und
- die Telefonnummer, unter der der SAR-Data-Provider rund um die Uhr erreichbar ist

7.10 Die Eintragungen werden dem Index der SAR-Zusammenarbeitspläne für Schiffe, die durch viele SAR-Gebiete fahren (dem 'International SARCP Index') hinzu gefügt. Der Index ist auf der Webseite der United Kingdom's Maritime and Coastguard Agency unter der Adresse www.mcga.gov.uk/sarcp in das Internet gestellt worden. Anwendern mit Zugang zum Internet wird empfohlen, die Internetseite zu besuchen, um Einzelheiten des SAR-Data-Providers eines bestimmten Schiffes zu erfahren. Die Seite enthält Hinweise für den Gebrauch des Index. Anwender ohne Internetzugang sind aufgefordert, das MRCC Falmouth (24-stündig besetztes Telefon +44 1326 317575) anzurufen, wenn in einem Notfall ein SAR-Zusammenarbeitsplan erforderlich ist. Das MRCC Falmouth wird sodann den Anrufer über Einzelheiten des entsprechenden SAR-Data-Providers in Kenntnis setzen und gegebenenfalls weitere Unterstützung anbieten.

8 Regelmäßige Übungen

8.1 Die SOLAS-Regel schreibt vor, dass der Plan regelmäßige Übungen zur Erprobung seiner Wirksamkeit vorsehen muss.

8.2 Sowohl die Häufigkeit als auch die Art der Übung werden von den Umständen, unter denen das Schiff operiert, den zur Verfügung stehenden SAR-Ressourcen usw. abhängen. Das Schiff soll seine SAR-Zusammenarbeitsvorkehrungen nicht häufiger als einmal in zwölf Monaten üben müssen. Wenn immer möglich, sollen solche Übungen im Zusammenhang mit anderen Übungen des Schiffes abgehalten werden.

8.3 Obwohl es wichtig ist, dass die Vorkehrungen für das Eingreifen im Notfall von Zeit zu Zeit gemeinsam - beispielsweise durch die Einbindung des örtlichen SAR-Dienstes in bereits laufende Übungen nach dem ISM-

Code und dem SMS-System des Schiffes - erprobt werden, ist es ebenfalls wichtig, dass die Ergebnisse solcher Übungen nicht durch ihre Häufigkeit oder dadurch verwässert werden, dass immer auf die gleiche Art und Weise oder mit bestimmten Behörden geübt wird. Ziel soll es sein, über die Zeit alle Teile des Netzes für das Eingreifen im Notfall unter realistischen Bedingungen zu erproben. Es sollen vielfältige Szenarien berücksichtigt, gegebenenfalls wechselnde SAR-Dienste eingebunden und Übungen so angelegt werden, dass alles entsprechende Personal (einschließlich der Ablöser) durch die Zeit an den Übungen teilnehmen können.

8.4 Unter den verschiedenen Arten von Übungen sind Full-Scale- oder Live-, Koordinierungs- und/oder Kommunikationsübungen³ alle gleichermaßen geeignet. Papierübungen, SAR-Seminare und Verbindungsaustausch von Schiffspersonal, Notfallpersonal des Unternehmens an Land und Personal der SAR-Dienste kann von Vorteil sein.

8.5 Übungen sollen zwischen den beteiligten Parteien koordiniert werden, um die wirksame Verwendung der zur Verfügung stehenden Ressourcen zu gewährleisten. Es gilt das Prinzip der Gegenseitigkeit. Ein Schiff soll gegenüber allen Parteien die Anforderungen der Regel erfüllt haben, wenn es in den letzten zwölf Monaten eine SAR-Zusammenarbeitsübung abgehalten hat. Der „SAR-Dienst“ soll in diesem Zusammenhang als eine weltweite Einheit angesehen werden. Desgleichen sollen die SAR-Dienste der einzelnen Staaten im Rahmen ihrer Zusammenarbeit sicherstellen, dass die Übungsanforderungen der Fahrgastschiffe entsprechend den zur Verfügung stehenden SAR-Ressourcen in angemessener Weise unter ihnen aufgeteilt werden.

8.6 Gemäß dieser Regel durchgeführte Übungen sollen gelegentlich vorsehen, dass das Fahrgastschiff die Rolle eines SAR-Mittels, insbesondere - soweit angebracht - die des Einsatzleiters vor Ort übernimmt.

8.7 Bei Schiffen, die an der Abwicklung eines SAR-Falls mitgewirkt haben, können die Übungsanforderungen dieser Regel als erfüllt gelten.

8.8 Die gemäß dieser Regel durchgeführten Übungen sollen von allen Hauptbeteiligten (Schiff, Betreiber, SAR-Dienst) förmlich aufgezeichnet werden. Die Aufzeichnung soll mindestens das Datum, den Ort und die Art der Übung sowie eine Liste der Hauptteilnehmer umfassen. Eine Kopie der Aufzeichnung soll an Bord des Schiffes zu Kontrollzwecken mitgeführt werden.

² Der 'SAR-Data Provider' ist in dem Internationalen Handbuch für die maritime und aeronautische Suche und Rettung (IAMSAR-Handbuch) als "eine Quelle, von der eine Seenotleitzentrale Informationen zur Unterstützung von Such- und Rettungsmaßnahmen erhalten kann..." definiert (Band I, Seite xi).

³ Siehe IAMSAR-Handbuch, Band I, Kapitel 3.3

⁴ Vom SAR-Dienst zu erstellen

⁵ Vom SAR-Dienst zu erstellen

⁶ Gemäß Definition im ISM-Code

⁷ Soweit angebracht, kann die Karte durch eine einfache Beschreibung ersetzt werden

⁸ Z.B. wie der Betreiber und der SAR-Dienst in einem Notfall zusammen zu arbeiten gedenken, einschließlich der Übermittlung von Informationen, die nur zu diesem Zeitpunkt zu Verfügung stehen

⁹ Von dem Unternehmen zu erstellen

¹⁰ Schiffsnamen einfügen

Plan für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen, die nicht das „SAR-Data-Provider-System“ benutzen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3)

Inhalt

Einleitung⁴

Beschreibung eines Zusammenarbeitsplans⁵

- 1 Der Betreiber⁶
 - .1 Name und Adresse
 - .2 Kontaktliste
 - .2.1 Vorkehrungen für die 24-stündige Kontaktmöglichkeit einschließlich Alternative
 - .2.2 Weiter Kontaktmöglichkeiten (einschl. direkte Telefon- und Faxverbindungen zu entsprechenden Personen)
 - .3 Karte(n) mit Einzelheiten der Strecke(n) und Dienste(n) mit den Grenzen der entsprechenden SAR-Gebiete⁷
 - .4 Verbindungsvorkehrungen zwischen dem Unternehmen und den entsprechenden RCCs⁸
 - 4.1 Vorkehrungen für die Übermittlung von Informationen bei einem entsprechenden Ereignis
 - wie spezifische Informationen bei einem Ereignis übermittelt werden sollen einschließlich Einzelheiten über Personen, Ladung und Bunkerstoffe an Bord, SAR-Mittel und die zu dem Zeitpunkt verfügbare Unterstützung durch Spezialisten usw.
 - 4.2 Verfügbarkeit von Verbindungsoffizieren
 - Vorkehrungen für die Entsendung eines/von Verbindungsoffizier(s/en) des Unternehmens zum RCC mit Zugang zu den Betreiber und das/die Schiff(e) betreffenden unterstützenden Dokumenten z. B. die von dem Flaggestaat vorgeschriebenen Brandschutz- und Sicherheitspläne.
- 2 Das/die Schiff(e)⁹
 - .1 [Schiff 1]¹⁰
 - .1.1 Grundinformationen über das Schiff
 - MMSI-Nummer
 - Unterscheidungssignal
 - Flaggenstaat
 - Schiffstyp
 - BRZ
 - Länge über Alles (m)
 - Höchstzulässiger Tiefgang (m)
 - Dienstgeschwindigkeit
 - Höchstzulässige Zahl der Personen an Bord
 - Regelbesatzungsstärke
 - Medizinische Ausrüstung
 - .1.2 Kommunikationsausrüstung an Bord¹¹

- .1.3 Einfacher, elektronisch übermittelbarer Decks- und Seitenplan des Schiffes mit Basisinformationen über
- Rettungsmittelausrüstung
 - Feuerlösch-/Brandbekämpfungsausrüstung
 - Plan des Hubschrauberlandedecks/der Hubschrauberabwischfläche mit Anflugsektor
 - Hubschraubertypen, für die das Landeck geeignet ist
 - Einrichtungen des Schiffes für die Bergung von Personen aus dem Wasser/Übernahme von anderen Fahrzeugen und
- ein Farbphoto des Schiffes
- .2 [Schiff 2 wie Schiff 1 usw.]
- 3 Die RCCs¹²
- .1 SAR-Gebiete entlang des Reisewegs
- Karte mit den SAR-Gebieten in dem entsprechenden Einsatzgebiet des/der Schiff(s/e)
- .2 SAR-Koordinierung (SMC)
- Definition
 - Zusammenstellung der Aufgaben
- .3 Koordinierung vor Ort (OSC)
- Definition
 - Auswahlkriterien
 - Zusammenstellung der Aufgaben
- 4 SAR-Mittel¹³
- .1 [SAR-Gebiete]¹⁴
- .1.1 RCC/RSCs entlang des Reisewegs
- Adressen
- .1.2 Kommunikation
- Ausrüstung
 - Frequenzen
 - Hörwache(n)
 - Kontaktliste (MMSI-Nummern, Rufzeichen, Telefon-, Fax- und Telexnummern).

- 1.3 Allgemeine Beschreibung und Verfügbarkeit von erklärten SAR-Mitteln (Wasser und Luft) und zusätzliche Mittel entlang des Reisewegs wie z. B.:
- Schnelle Rettungsfahrzeuge
 - andere Rettungsfahrzeuge
 - Schwere/leichte Hubschrauber
 - Langstreckenflugzeuge
 - Brandbekämpfungsausrüstung
- .1.4 Kommunikationsplan
- .1.5 Suchplanung
- .1.6 Medizinische Beratung/medizinische Hilfe
- .1.7 Brandbekämpfung, chemische Gefahren usw.
- .1.8 Anlandevorkehrungen
- .1.9 Unterrichtung der nächsten Angehörigen
- .1.10 Aussetzen/Einstellen der SAR-Maßnahme
- .2 [SAR-Gebiet 2 wie SAR-Gebiet 1 usw.]
- 5 Verhältnis zu den Medien¹⁵
- 6 Regelmäßige Übungen¹⁶

Vereinfachter Plan für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen, die das „SAR-Data-Provider-System“ benutzen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3)

Einleitung¹⁷

Beschreibung eines Zusammenarbeitsplans¹⁸

- 1 Der Betreiber¹⁹
- .1 Name und Adresse
- .2 Kontaktliste
- .2.1 Vorkehrungen für die 24-stündige Kontaktmöglichkeit einschließlich Alternativen
- .2.2 Weiter Kontaktmöglichkeiten (einschl. direkte Telefon- und Faxverbindungen zu entsprechenden Personen)
- .3 Karte(n) mit Einzelheiten der Strecke(n) und Dienste(n) mit den Grenzen der Entsprechenden SAR-Gebiete
- 2 Das/die Schiff(e)²⁰
- .1 [Schiff 1]²¹
- .1.1 Grundinformationen über das Schiff
- MMSI-Nummer
 - Unterscheidungssignal
 - Flaggenstaat
 - Schiffstyp
 - BRZ
 - Länge über Alles (m)
 - Höchstzulässiger Tiefgang (m)
 - Dienstgeschwindigkeit
 - Höchstzulässige Zahl der Personen an Bord
 - Regelbesatzungsstärke
 - Medizinische Ausrüstung

¹¹ Basisinformationen über die Kommunikationsausrüstung des Schiffes, Frequenzen, Kennungen usw.

¹² Vom SAR-Dienst zu erstellen

¹³ Vom SAR-Dienst zu erstellen

¹⁴ Den entsprechenden Staat eintragen

¹⁵ Von dem Betreiber und dem SAR-Dienst gemeinsam zu erstellen

¹⁶ Häufigkeit, Form und Inhalt der Übungen sind gemeinsam von dem Unternehmen und dem/den betreffenden SAR-Dienst(en) zu beraten

¹⁷ Vom SAR-Dienst zu erstellen

¹⁸ Gemäß Definition im ISM-Code

¹⁹ Soweit angebracht, kann die Karte durch eine einfache Beschreibung ersetzt werden

²⁰ Von dem Betreiber zu erstellen

²¹ Schiffsnamen einfügen

²² Basisinformationen über die Kommunikationsausrüstung des Schiffes, Frequenzen, Kennungen usw.

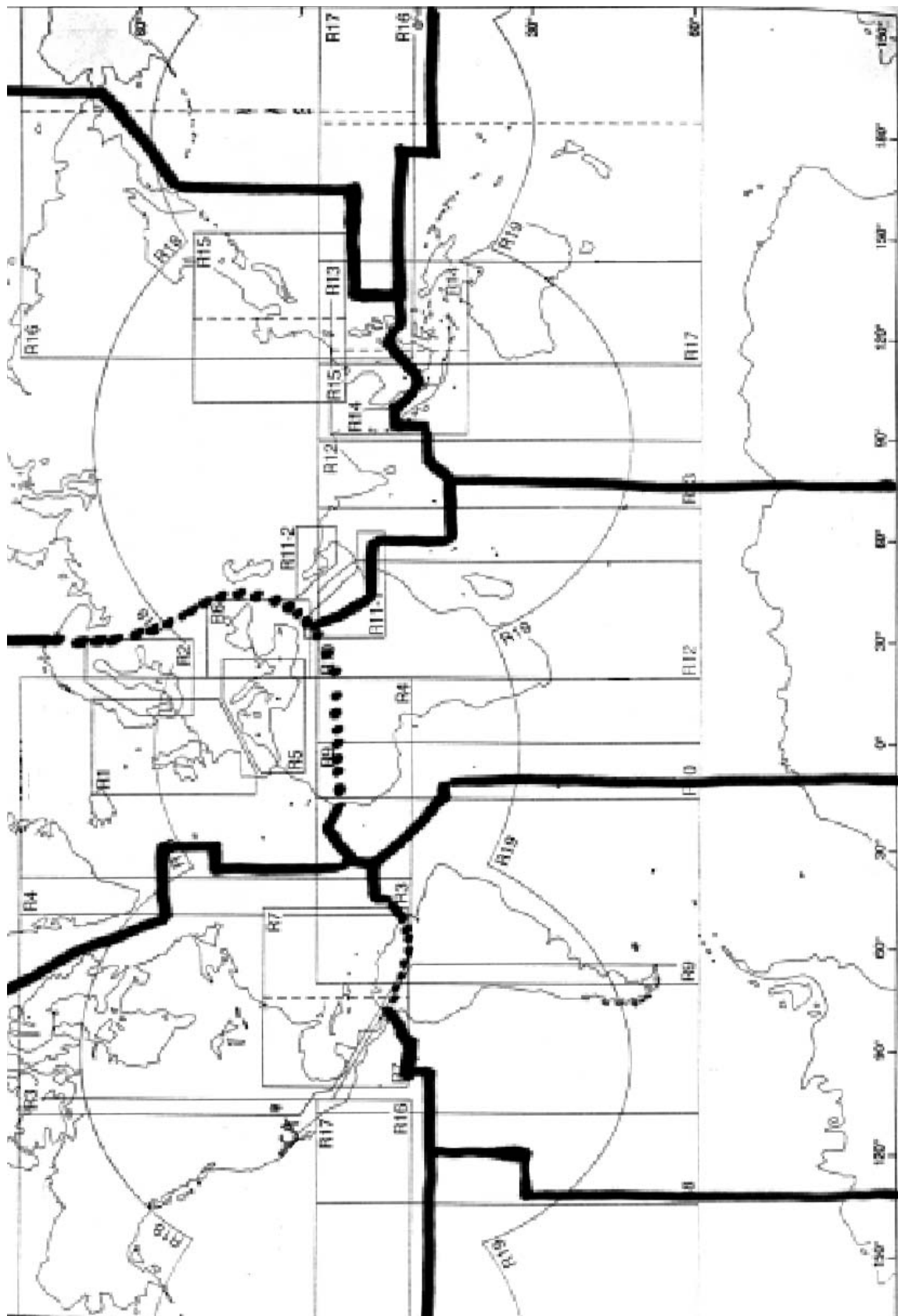
- .1.2 Kommunikationsausrüstung an Bord²²
 - .1.3 Einfacher, elektronisch übermittelbarer Decks- und Seitenplan des Schiffes mit Basisinformationen über
 - Rettungsmittelausrüstung
 - Feuerlösch-/Brandbekämpfungsausrüstung
 - Vorkehrungen für das Arbeiten mit Hubschraubern
 - Hubschraubertypen, für die das Lande-deck geeignet ist
 - und ein Farbphoto des Schiffes
 - .2 [Schiff 2 wie Schiff 1 usw.]
- 3 SAR-Data-Provider²³
 - .1 []²⁴
 - .1.1 Adresse
 - .1.2 Kommunikation
 - Ausrüstung
 - Frequenzen
 - Hörwache
 - Kontaktliste (MMSI-Nummer, Rufzeichen, Telefon-, Fax- und Telexnummern)
- 4 Verhältnis zu den Medien²⁴
- 5 Regelmäßige Übungen²⁵

²³ Von dem SAR-Dienst zu erstellen

²⁴ Einzelheiten der Vorkehrungen des Betreibers für die Zusammenarbeit mit den Medien

²⁵ Übungen sollen zwischen den beteiligten Parteien koordiniert werden, um eine wirkungsvolle Verwendung der zur Verfügung stehenden Ressourcen sicher zu stellen

Maritime Such- und Rettungsgebiete - Index



(VkBl. 2001 S. 392)

Wasserstraßen

Nr. 140 Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Teltowkanals von TeK-km 21,40 bis TeK-km 28,50a; Planfeststellungsabschnitt 6

Bekanntmachung

der Planfeststellung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost vom 05.09.2001 - Az.: P/A4-143.3-Pro/32 - für den Ausbau des Teltowkanals von km 21,40 bis 28,50a, Planfeststellungsabschnitt 6, sowie der dazugehörigen, festgestellten Planunterlagen.

I.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost hat gemäß § 19 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in Verbindung mit § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) den Planfeststellungsbeschluss erlassen.

Das Vorhaben umfasst im wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Ausbau auf 4,0 m Wassertiefe bezogen auf den festgelegten Betriebswasserstand von km 21,400 bis km 28,500a für den Richtungsverkehr.
- Ausbau durchgängig als R- bzw. KRT-Profil, d. h. mit senkrechter Uferbefestigung auf 29,0 m Breite in der Geraden. Abgrabungen in den Kurven von km 22,400 bis 22,752 linkes Ufer um bis zu 4,0 m, von km 28,270a bis 28,325a um bis zu 7,0 m, von km 27,708 bis 28,405 linkes Ufer um bis zu 7,0 m und Abgrabung am Britzer Wasserstraßenkreuz um bis zu 65,0 m.
- Einbringen von Spundwänden im Bereich der geplanten und unter Vorbehalt stehenden Liegestelle und der geplanten Wartestelle einschließlich der technisch notwendigen Vorarbeiten für das Anlegen des Betriebsweges.
- Bau der 660 m langen Wartestelle.
- Sohlsicherungsmaßnahmen im Bereich des U-Bahntunnels der Linie U 7 bei km 27,7 sowie unter einigen Brücken, anderen Kreuzungsbauwerken und an der Warte- und Liegestelle.
- Maßnahmen zur Stoßschutzsicherung der Colditzbrücke.
- Bauliche Maßnahmen an der Randbebauung, an Brücken und an sonstigen Bauwerken Dritter.
- Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft nach einem Landschaftspflegerischem Begleitplan.

Der verfügende Teil des Beschlusses lautet auszugsweise:

A. Entscheidungen:

I. Feststellung des Planes:

Der von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, vertreten durch das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin - im folgenden Träger des Vorhabens genannt - vorgelegte Plan für den Ausbau des Teltowkanals von TeK-km 21,40 bis TeK-km 28,50a, Planfeststellungsabschnitt 6, wird gemäß § 19 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in Verbindung mit § 74 Verwaltungsverfahrensgesetz

(VwVfG) sowie dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz mit den sich aus diesem Beschluss ergebenden Änderungen, Ergänzungen und Anordnungen festgestellt.

Die festgestellten Pläne umfassen die Technische Planung, die Umweltverträglichkeitsstudie und den Landschaftspflegerischen Begleitplan.

Die Anordnungen enthalten Festlegungen zu den Komplexen Liegenschaften/Dienstbarkeiten, Grundwasser, Oberflächengewässer, Boden, Abfall, Altlasten, Denkmale, Lärm, Schmutz, Abgase, Erschütterungen, Ver- und Entsorgungsanlagen, Anlagen der U-Bahn, DB AG-Anlagen, Anlagen der BAB 100/113 und weitere bauliche Anlagen, verkehrliche Belange, Landschaftspflegerischer Begleitplan sowie zu Beweissicherungen und sonstigen Anordnungen.

II. Entscheidungs- und Entschädigungsvorbehalte:

Es ergingen Vorbehalte für den Fall der Veränderung der tatsächlichen Verhältnisse und für schadensverhütende und -ausgleichende Einrichtungen und Maßnahmen, wenn nachteilige Wirkungen durch die Baumaßnahme entstehen.

Einer besonderen Entscheidung vorbehalten wurde die Kurvenaufweitung von km 25,605 bis 26,233 rechtes Ufer TeK um bis zu 14,0 m in das Gelände und von km 26,280 bis 26,632 rechtes Ufer TeK um bis zu 13,0 m hinter das vorhandene Ufer sowie das Einrichten und Ausrüsten der Liegestelle in einer Länge von 220 m einschließlich der Anlegung eines Betriebsweges.

Entscheidungen über Einwendungen und Forderungen:

Aus den Einwendungen/Stellungnahmen wurden die Argumente thematisch zusammengefasst und darüber entschieden. Hinsichtlich weggefallener Betroffenheiten bedurfte es keiner Entscheidung.

III. Beweissicherungsmaßnahmen:

Beweissicherungsanordnungen zur Feststellung des gegenwärtigen Zustandes und eventueller vorhabensbedingter Veränderungen wurden insbesondere hinsichtlich

- möglicher Auswirkungen auf Wohngebäude, gewerblich genutzte Gebäude und betriebliche Anlagen, Leitungen und Einleitungsbauwerke, verkehrliche Anlagen, Ver- und Entsorgungsanlagen
- der Grundwasser- und Oberflächenwasserverhältnisse
- möglicher Auswirkungen durch Altlasten
- möglicher Auswirkungen durch die Baumaßnahmen einschließlich des Baustellenverkehrs insbesondere auf Wohngebiete bzw. Mischgebiete

getroffen.

IV. Hinweise:

Der Planfeststellungsbeschluss enthält Hinweise zur Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 VwVfG, auf die sofortige Vollziehbarkeit gem. § 5 Abs. 2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz sowie darauf, dass vom Träger des Vorhabens abgegebene Erklärungen/Zusagen verbindlich sind und die Planfeststellung grundsätzlich nicht das Recht gewährt, Gegenstände, Grundstücke und Anlagen Dritter in Gebrauch zu nehmen.

V. Kostenentscheidung:

Dieser Beschluss ergeht gebührenfrei. Auslagen werden nicht erstattet.

II.

1. Da mehr als 50 Planfeststellungsbeschlüsse an Betroffene und Einwendungsführer hätten zugestellt werden müssen, wird die Zustellung gem. § 74 Abs. 5 VwVfG durch die öffentliche Bekanntmachung ersetzt.
2. Eine Ausfertigung des Beschlusses liegt zusammen mit einer Ausfertigung der festgestellten Pläne in der Zeit

**vom 24.09.2001 bis 08.10.2001
(jeweils einschließlich)**

zur Einsicht aus bei:

- Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Berlin; Mehringdamm 129 a (Eingang Schwiebusser Straße), Zimmer 1336, 10965 Berlin: montags bis freitags von 09.00 bis 13.00 Uhr;
- Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost; Stresemannstr. 92; 10963 Berlin; (Zimmer 431 - bitte bei Pförtner melden): montags bis donnerstags jeweils von 09.00 bis 15.00 Uhr und freitags von 09.00 bis 13.00 Uhr.

Es wird darauf hingewiesen, dass mit Ende der Auslegungsfrist der Planfeststellungsbeschluss gegenüber allen Betroffenen und Einwendungsführern als zugestellt gilt (§ 74 Abs. 5 Satz 3 VwVfG).

3. Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses (verfügender Teil und Begründung, jedoch nicht der festgestellte Plan selbst) kann bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Postfach 610377, 10926 Berlin, angefordert werden.

III.

Die Rechtsbehelfsbelehrung des Beschlusses lautet:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Bundesverwaltungsgericht
Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin,**

erhoben werden.

Hinweise:

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wurde. Die Klage ist beim o.g. Gericht schriftlich zu erheben. Sie muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die Tatsachen, durch deren Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung sich der Kläger im Verwaltungsverfahren beschwert fühlt, sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden. Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigelegt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können. Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen. Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat gem. § 5 Abs. 2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht, Hardenbergstr. 31, 10623 Berlin, gestellt werden.

Berlin, den 20. August 2001

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost
Im Auftrag
Schädlich

(VkB1. 2001 S. 400)