

Verkehrsblatt

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

INHALTSVERZEICHNIS

63. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Juli 2009

Heft 14

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2009	Seite
Grundsatzabteilung			
109	30. 06. 2009	Gegenzeichnung der Multilateralen Sondervereinbarung RID 2/2009 gemäß Abschnitt 1.5.1 RID und Artikel 6 Absatz 12 der Richtlinie 96/49/EG; - Anwendung der Abweichung von Abschnitt 1.1.4.2.1 auf die Beförderung von Stoffen der Klasse 9, die nicht dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO unterliegen, in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt	398
110	01. 07. 2009	Gegenzeichnung der Multilateralen Sondervereinbarung RID 5/2009 gemäß Abschnitt 1.5.1 RID und Artikel 6 Absatz 12 der Richtlinie 96/49/EG; - Besondere Vorschriften für die Kennzeichnung von umweltgefährdenden Stoffen	399
111	01. 07. 2009	Gegenzeichnung der Multilateralen Vereinbarung M205 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR; - Anwendung der Abweichung des Absatzes 1.1.4.2.1 auf die Beförderung von Stoffen der Klasse 9, die nicht dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO unterliegen, in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt	399
112	01. 07. 2009	Gegenzeichnung der Multilateralen Vereinbarung M206 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR; - Besondere Vorschriften für die Kennzeichnung von umweltgefährdenden Stoffen	400
113	02. 07. 2009	Gegenzeichnung der Multilateralen Vereinbarung M207 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR; - Beförderung von Chlorsilanen, die der Verpackungsanweisung P 010 zugeordnet sind, in Druckgefäßen aus Stahl	401
114	02. 07. 2009	Gegenzeichnung der Multilateralen Sondervereinbarung RID 3/2009 gemäß Abschnitt 1.5.1 RID; - Beförderung von Chlorsilanen, die der Verpackungsanweisung P 010 zugeordnet sind, in Druckgefäßen aus Stahl	402
Eisenbahnen			
115	29. 06. 2009	Bekanntmachung des Letters of Intent zur Einführung von ERTMS/ETCS im Korridor Stockholm – Neapel	402

Nr.	Datum	VkBl. 2009	Seite
Straßenbau, Straßenverkehr			
116	04. 07. 2009	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2009 Sachgebiet 03.4: Erd- und Grundbau, Entwässerung, Landschaftsbau; Erdbau 06.1: Straßenbaustoffe; Anforderungen, Eigenschaften	407
117	04. 07. 2009	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 9/2009 Sachgebiet 03.4: Erd- und Grundbau, Entwässerung, Landschaftsbau; Erdbau 03.5: Bodenverfestigung, Bodenverbesserung	407
118	23. 06. 2009	Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer	408
119	06. 07. 2009	Nutzung niederländischer Händlerkennzeichen auf deutschem Territorium	409
120	09. 06. 2009	Änderung und Neufassung der Bekanntmachung des Bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten	409
Wasserstraßen, Schifffahrt			
121	21. 07. 2009	Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes nach den Entschlüssen MSC.207(81), MSC.218(82) und MSC.272(85)	416
122	21. 07. 2009	ÜBERARBEITETE EMPFEHLUNG ZUR PRÜFUNG VON RETTUNGSMITTELN nach den Entschlüssen MSC.226(82) und MSC.274(85)	427
123	24. 06. 2009	XVI. Nachtrag zum Tarif für die Schiffsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich	433
Aufgebote			
123a	31. 07. 2009	Aufbietungen verllorener Fahrzeugbriefe.	434 (1-28)
123b	31. 07. 2009	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4	
Nichtamtlicher Teil			
Berichte und Mitteilungen			435

Beilagenhinweis:

Die heutige Ausgabe unserer Zeitschrift enthält eine Beilage der B.A.S.-Verkehrstechnik AG.
Wir bitten um Beachtung.

Das aktuelle Inhaltsverzeichnis und weitere Informationen finden Sie im Internet: <http://www.verkehrsblatt.de>

AMTLICHER TEIL

Grundsatzabteilung

- Nr. 109 **Gegenzeichnung der Multilateralen Sondervereinbarung RID 2/2009 gemäß Abschnitt 1.5.1 RID und Artikel 6 Absatz 12 der Richtlinie 96/49/EG;**
 - **Anwendung der Abweichung von Abschnitt 1.1.4.2.1 auf die Beförderung von Stoffen der Klasse 9, die nicht dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO unterliegen, in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt**

Bonn, den 30. Juni 2009
 A 33 / 3642.60/200902

Die vom Vereinigten Königreich vorgeschlagene Multilaterale Sondervereinbarung RID 2/2009 wurde von Deutschland am 26.06.2009 befristet bis zum 31.12.2009 gegengezeichnet. Damit sind die Regelungen dieser Multilateralen Sondervereinbarung in Deutschland sowie in den Hoheitsgebieten der weiteren Zeichnerstaaten anwendbar.

Die weiteren COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Sondervereinbarung gegengezeichnet haben, können im Internet unter der Adresse http://www.otif.org/html/d/rid_accords_multilateraux.php abgerufen werden.

Der Text der Sondervereinbarung wird nachfolgend in englischer Sprache mit einer deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
 Bau und Stadtentwicklung
 Im Auftrag
 Michaela Pritzer

Multilateral Special Agreement RID 2/2009

Under paragraph 1.5.1 of RID and article 6 of paragraph 12 of 96/49/EC concerning the application of the derogation of 1.1.4.2.1 to the carriage of substances of Class 9 which are not subject to the IMDG-Code or to the ICAO Technical Instructions in a transport chain including maritime or air carriage.

- (1) By derogation from the last sentence of 1.1.4.2.1, when substances of Class 9 for which the IMDG-Code or the ICAO Technical Instructions are not applicable are carried in a transport chain including maritime or air carriage, packages, containers, portable tanks and tank-containers containing such substances shall be exempted from the requirements for packing, mixed packing, marking, labelling of packages or placarding of RID.
- (2) For empty, uncleaned, portable tanks and tank-containers, this requirement shall apply up to and including the subsequent transfer to a cleaning station.

- (3) In addition to the information prescribed, the consignor shall enter in the transport document:

"Carriage agreed under the terms of section 1.5.1 of RID (RID 2/2009)."

- (4) This agreement shall be valid until 1 June 2011 for the carriage on the territories of those COTIF Member States signatory to this agreement. If it is revoked before then by one of the signatories, it shall remain valid until the above mentioned date only for carriage on the territories of those COTIF Member States signatory to this agreement which have not revoked it.

For Germany this agreement is signed with a validity up to 31 December 2009.

Multilaterale Sondervereinbarung RID 2/2009

Gemäß Abschnitt 1.5.1 des RID und Artikel 6 Absatz 12 der Richtlinie 96/49/EG betreffend die Anwendung der Abweichung des Absatzes 1.1.4.2.1 auf die Beförderung von Stoffen der Klasse 9, die nicht dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO unterliegen, in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt.

- (1) Wenn Stoffe der Klasse 9, für die der IMDG-Code oder die Technischen Anweisungen der ICAO nicht anwendbar sind, in einer Transportkette befördert werden, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt, sind die Versandstücke, Container, ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer, die solche Stoffe enthalten, abweichend vom letzten Satz des Absatzes 1.1.4.2.1 von den Vorschriften für die Verpackung, die Zusammenpackung, die Kennzeichnung und die Bezeichnung von Versandstücken oder das Anbringen von Großzetteln (Placards) des RID freigestellt.
- (2) Für ungereinigte leere ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer gilt diese Bestimmung auch für die anschließende Beförderung zu einer Reinigungsstation.
- (3) Zusätzlich zu den vorgeschriebenen Angaben muss der Absender im Beförderungspapier vermerken:
 „Beförderung vereinbart gemäß Abschnitt 1.5.1 des RID (RID 2/2009)“.
- (4) Diese Vereinbarung gilt bis zum 01. Juni 2011 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben. Wird sie vorher von einem der Unterzeichner widerrufen, gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur für Beförderungen in den Hoheitsgebieten derjenigen COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.
 Für Deutschland wird diese Vereinbarung bis zum 31.12.2009 befristet gezeichnet.

(VkBli. 2009 S. 398)

**Nr. 110 Gegenzeichnung der Multilateralen Sondervereinbarung RID 5/2009 gemäß Abschnitt 1.5.1 RID und Artikel 6 Absatz 12 der Richtlinie 96/49/EG;
- Besondere Vorschriften für die Kennzeichnung von umweltgefährdenden Stoffen**

Bonn, den 01. Juli 2009
A 33 / 3642.60/200905

Die vom Vereinigten Königreich vorgeschlagene Multilaterale Sondervereinbarung RID 5/2009 wurde von Deutschland am 29.06.2009 gegengezeichnet. Damit sind die Regelungen dieser Multilateralen Sondervereinbarung in Deutschland sowie in den Hoheitsgebieten der weiteren Zeichnerstaaten anwendbar.

Die weiteren COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Sondervereinbarung gegengezeichnet haben, können im Internet unter der Adresse http://www.otif.org/html/d/rid_accords_multilateraux.php abgerufen werden.

Der Text der Sondervereinbarung wird nachfolgend in englischer Sprache mit einer deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Michaela Pritzer

Multilateral Special Agreement RID 5/2009

Under paragraph 1.5.1 of RID and article 6 of paragraph 12 of 96/49/EC concerning the special marking provisions for environmentally hazardous substances

- (1) By derogation from the provisions of section 5.2.1.8 of RID, dangerous goods assigned to UN numbers 3077 und 3082 may be carried without the EHS mark shown in paragraph 5.2.1.8.3.
- (2) All other provisions relating to the carriage of UN 3077 and UN 3082 shall be applicable.
- (3) This agreement shall apply to carriage on the territories of the COTIF Member States which have signed this agreement up to 31 December 2009, unless it is revoked before that date by at least one of the signatories, in which case it shall remain applicable only for transport on the territories of the COTIF Member States which have signed but not revoked this agreement, up to that date.

Multilaterale Sondervereinbarung RID 5/2009

Gemäß Abschnitt 1.5.1 des RID und Artikel 6 Absatz 12 der Richtlinie 96/49/EG betreffend die besonderen Vorschriften für die Kennzeichnung von umweltgefährdenden Stoffen

- (1) Abweichend von den Vorschriften des Unterabschnitts 5.2.1.8 des RID dürfen gefährliche Güter, die

den UN-Nummern 3077 und 3082 zugeordnet sind, ohne das in Absatz 5.2.1.8.3 abgebildete Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe befördert werden.

- (2) Alle übrigen Vorschriften im Zusammenhang mit der Beförderung der UN-Nummer 3077 und UN-Nummer 3082 finden Anwendung.
- (3) Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2009 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben, sofern sie nicht vorher von mindestens einem der Unterzeichner widerrufen wird. In diesem Fall gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

(VkBli. 2009 S. 399)

**Nr. 111 Gegenzeichnung der Multilateralen Vereinbarung M205 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR;
- Anwendung der Abweichung des Absatzes 1.1.4.2.1 auf die Beförderung von Stoffen der Klasse 9, die nicht dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO unterliegen, in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt**

Bonn, den 01. Juli 2009
A 33 / 3642.40/205

Die vom Vereinigten Königreich vorgeschlagene Multilaterale Vereinbarung M205 wurde von Deutschland am 26.06.2009 befristet bis zum 31.12.2009 gegengezeichnet. Damit sind die Regelungen dieser Multilateralen Vereinbarung in Deutschland sowie in den Hoheitsgebieten der weiteren Zeichnerstaaten anwendbar.

Die weiteren ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung gegengezeichnet haben, können im Internet unter der Adresse <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.htm> abgerufen werden.

Der Text der Vereinbarung wird nachfolgend in englischer Sprache mit einer deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Michaela Pritzer

Multilateral Agreement M205

Under paragraph 1.5.1 of Annex A of ADR, concerning the application of the derogation of 1.1.4.2.1 to the carriage of substances of Class 9 which are not subject to the IMDG-Code or to the ICAO Technical Instructions in a transport chain including maritime or air carriage.

- (1) By derogation from the last sentence of 1.1.4.2.1, when substances of Class 9 for which the IMDG-Code or the ICAO Technical Instructions are not applicable are carried in a transport chain including maritime or air carriage, packages, containers, portable tanks and tank-containers containing such substances shall be exempted from the requirements for packing, mixed packing, marking, labelling of packages or placarding of ADR.
- (2) For empty, uncleaned, portable tanks and tank-containers, this requirement shall apply up to and including the subsequent transfer to a cleaning station.
- (3) In addition to the information prescribed, the consignor shall enter in the transport document:
"Carriage agreed under the terms of section 1.5.1 of ADR (M205)."
- (4) This agreement shall be valid until 1 June 2011 for the carriage on the territories of those ADR Contracting Parties signatory to this agreement. If it is revoked before then by one of the signatories, it shall remain valid until the above mentioned date only for carriage on the territories of those ADR Contracting Parties signatory to this agreement which have not revoked it.

For Germany this agreement is signed with a validity up to 31 December 2009.

Multilaterale Vereinbarung M205

Gemäß Abschnitt 1.5.1 der Anlage A des ADR betreffend die Anwendung der Abweichung des Absatzes 1.1.4.2.1 auf die Beförderung von Stoffen der Klasse 9, die nicht dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO unterliegen, in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt

- (1) Wenn Stoffe der Klasse 9, für die der IMDG-Code oder die Technischen Anweisungen der ICAO nicht anwendbar sind, in einer Transportkette befördert werden, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt, sind die Versandstücke, Container, ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer, die solche Stoffe enthalten, abweichend vom letzten Satz des Absatzes 1.1.4.2.1 von den Vorschriften für die Verpackung, die Zusammenpackung, die Kennzeichnung und die Bezeichnung von Versandstücken oder das Anbringen von Großzetteln (Placards) des ADR freigestellt.
- (2) Für ungereinigte leere ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer gilt diese Bestimmung auch für die anschließende Beförderung zu einer Reinigungsstation.
- (3) Zusätzlich zu den vorgeschriebenen Angaben muss der Absender im Beförderungspapier vermerken:
„Beförderung vereinbart gemäß Abschnitt 1.5.1 des ADR (M205)“.

- (4) Diese Vereinbarung gilt bis zum 01. Juni 2011 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben. Wird sie vorher von einem der Unterzeichner widerrufen, gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur für Beförderungen in den Hoheitsgebieten derjenigen ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

Für Deutschland wird diese Vereinbarung bis zum 31.12.2009 befristet gezeichnet.

(VkBl. 2009 S. 399)

Nr. 112 Gegenzeichnung der Multilateralen Vereinbarung M206 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR;
- Besondere Vorschriften für die Kennzeichnung von umweltgefährdenden Stoffen

Bonn, den 01. Juli 2009
A 33 / 3642.40/206

Die vom Vereinigten Königreich vorgeschlagene Multilaterale Vereinbarung M206 wurde am 29.06.2009 von Deutschland gegengezeichnet. Damit sind die Regelungen dieser Multilateralen Vereinbarung in Deutschland sowie in den Hoheitsgebieten der weiteren Zeichnerstaaten anwendbar.

Die weiteren ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung gegengezeichnet haben, können im Internet unter der Adresse <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.htm> abgerufen werden.

Der Text der Vereinbarung wird nachfolgend in englischer Sprache mit einer deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Michaela Pritzer

Multilateral Agreement M206

Under paragraph 1.5.1 of Annex A of ADR concerning the special marking provisions for environmentally hazardous substances

- (1) By derogation from the provisions of section 5.2.1.8 of ADR, dangerous goods assigned to UN numbers 3077 und 3082 may be carried without the EHS mark shown in paragraph 5.2.1.8.3.
- (2) All other provisions relating to the carriage of UN 3077 and UN 3082 shall be applicable.
- (3) This agreement shall apply to carriage on the territories of the Contracting Parties to ADR which have signed this agreement up to 31 December 2009, unless it is revoked before that date by at least one of the signatories, in which case it shall remain applicable only for transport on the territories of the Contracting Parties to ADR which have signed but not revoked this agreement, up to that date.

Multilaterale Vereinbarung M206

Gemäß Abschnitt 1.5.1 der Anlage A des ADR betreffend die besonderen Vorschriften für die Kennzeichnung von umweltgefährdenden Stoffen

- (1) Abweichend von den Vorschriften des Unterabschnitts 5.2.1.8 des ADR dürfen gefährliche Güter, die den UN-Nummern 3077 und 3082 zugeordnet sind, ohne das in Absatz 5.2.1.8.3 abgebildete Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe befördert werden.
- (2) Alle übrigen Vorschriften im Zusammenhang mit der Beförderung der UN-Nummer 3077 und UN-Nummer 3082 finden Anwendung.
- (3) Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2009 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben, sofern sie nicht vorher von mindestens einem der Unterzeichner widerrufen wird. In diesem Fall gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

(VkBl. 2009 S. 400)

- Nr. 113 **Gegenzeichnung der Multilateralen Vereinbarung M207 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR;**
- Beförderung von Chlorsilanen, die der Verpackungsanweisung P 010 zugeordnet sind, in Druckgefäßen aus Stahl

Bonn, den 02. Juli 2009
 A 33 / 3642.40/207

Die von Belgien vorgeschlagene Multilaterale Vereinbarung M207 wurde am 01.07.2009 von Deutschland gegengezeichnet. Damit sind die Regelungen dieser Multilateralen Vereinbarung in Deutschland sowie in den Hoheitsgebieten der weiteren Zeichnerstaaten anwendbar.

Die weiteren ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung gegengezeichnet haben, können im Internet unter der Adresse <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.htm> abgerufen werden.

Der Text der Vereinbarung wird nachfolgend in englischer Sprache mit einer deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
 Bau und Stadtentwicklung
 Im Auftrag
 Michaela Pritzer

Multilateral Agreement M207

Under paragraph 1.5.1 of ADR concerning the carriage in steel pressure receptacles of chlorsilanes, assigned to Packing Instruction P 010

- (1) By derogation from the provisions of 4.1.3.7, chlorsilanes, assigned to P 010, may be carried in pressure receptacles, provided that the general provisions of 4.1.3.6 are met and that they are made of steel.
- (2) The consignor shall enter in the transport document: "Carriage agreed under the terms of section 1.5.1 of ADR (M207)."
- (3) This agreement shall apply to transport on the territories of the Contracting Parties to ADR which have signed this agreement up to 31 December 2012, unless it is revoked before that date by at least one of the signatories, in which case it shall remain applicable only for transport on the territories of the Contracting Parties to ADR which have signed but not revoked this agreement, up to that date.

Multilaterale Vereinbarung M207

Gemäß Abschnitt 1.5.1 des ADR betreffend die Beförderung von Chlorsilanen, die der Verpackungsanweisung P 010 zugeordnet sind, in Druckgefäßen aus Stahl

- (1) Abweichend von den Vorschriften des Unterabschnitts 4.1.3.7 dürfen Chlorsilane, die der Verpackungsanweisung P 010 zugeordnet sind, in Druckgefäßen befördert werden, vorausgesetzt, die allgemeinen Vorschriften des Unterabschnitts 4.1.3.6 werden erfüllt und die Druckgefäße sind aus Stahl hergestellt.
- (2) Der Absender muss im Beförderungspapier vermerken:
 „Beförderung vereinbart gemäß Abschnitt 1.5.1 des ADR (M207)“.
- (3) Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2012 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben, sofern sie nicht vorher von mindestens ei-

nem der Unterzeichner widerrufen wird. In diesem Fall gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

(VkBl. 2009 S. 401)

**Nr. 114 Gegenzeichnung der Multilateralen Sondervereinbarung RID 3/2009 gemäß Abschnitt 1.5.1 RID;
- Beförderung von Chlorsilanen, die der Verpackungsanweisung P 010 zugeordnet sind, in Druckgefäßen aus Stahl**

Bonn, den 02. Juli 2009
A 33 / 3642.60/200903

Die von Belgien vorgeschlagene Multilaterale Sondervereinbarung RID 3/2009 wurde von Deutschland am 01.07.2009 gegengezeichnet. Damit sind die Regelungen dieser Multilateralen Sondervereinbarung in Deutschland sowie in den Hoheitsgebieten der weiteren Zeichnerstaaten anwendbar.

Die weiteren COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Sondervereinbarung gegengezeichnet haben, können im Internet unter der Adresse http://www.otif.org/html/d/rid_accords_multilateraux.php abgerufen werden.

Der Text der Sondervereinbarung wird nachfolgend in englischer Sprache mit einer deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Michaela Pritzer

Multilateral Special Agreement RID 3/2009

Under paragraph 1.5.1 of RID concerning the carriage in steel pressure receptacles of chlorsilanes, assigned to Packing Instruction P 010

- (1) By derogation from the provisions of 4.1.3.7, chlorsilanes, assigned to P 010, may be carried in pressure receptacles, provided that the general provisions of 4.1.3.6 are met and that they are made of steel.
- (2) The consignor shall enter in the transport document:
"Carriage agreed under the terms of section 1.5.1 of RID (RID 3/2009)."

- (3) This agreement shall apply to transport on the territories of the COTIF Member States which have signed this agreement up to 31 December 2012, unless it is revoked before that date by at least one of the signatories, in which case it shall remain applicable only for transport on the territories of the COTIF Member States which have signed but not revoked this agreement, up to that date.

Multilaterale Sondervereinbarung RID 3/2009

Gemäß Abschnitt 1.5.1 des RID betreffend die Beförderung von Chlorsilanen, die der Verpackungsanweisung P 010 zugeordnet sind, in Druckgefäßen aus Stahl

- (1) Abweichend von den Vorschriften des Unterabschnitts 4.1.3.7 dürfen Chlorsilane, die der Verpackungsanweisung P 010 zugeordnet sind, in Druckgefäßen befördert werden, vorausgesetzt, die allgemeinen Vorschriften des Unterabschnitts 4.1.3.6 werden erfüllt und die Druckgefäße sind aus Stahl hergestellt.
- (2) Der Absender muss im Beförderungspapier vermerken:
„Beförderung vereinbart gemäß Abschnitt 1.5.1 des RID (RID 3/2009)“.
- (3) Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2012 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben, sofern sie nicht vorher von mindestens einem der Unterzeichner widerrufen wird. In diesem Fall gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

(VkBl. 2009 S. 402)

Eisenbahnen

Nr. 115 Bekanntmachung des Letter of Intent zur Einführung von ERTMS/ETCS im Korridor Stockholm – Neapel

Die Verkehrsministerien von Schweden, Dänemark, Deutschland, Österreich und Italien haben eine Absichtserklärung (Letter of Intent) über die Einführung von ERTMS/ETCS im Korridor Stockholm – Neapel unter-

zeichnet. Die deutsche und die englische Fassung des Letter of Intent wird nachfolgend bekannt gemacht.

Bonn, den 29. Juni 2009

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Wolfram Neuhöfer

**Absichtserklärung
über die Einführung von ERTMS im Korridor B
(Stockholm – Hamburg – München – Neapel)**

zwischen

**dem Ministerium für Unternehmen, Energie und
Kommunikation in Schweden im Namen der
schwedischen Regierung**

dem Verkehrsministerium von Dänemark

**dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadt-
entwicklung der Bundesrepublik Deutschland**

**dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie in Österreich**

**dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr
in Italien**

Unter Bezugnahme auf die Ergebnisse aus den Maßnahmen der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Aufsicht des europäischen Koordinators für ERTMS im Hinblick auf die Förderung einer europäischen Strategie zur Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS = European Rail Traffic Management System) und als Bestandteil davon des Europäischen Zug-Sicherungs-Systems (ETCS = European Train Control System) entlang der Hauptgüterverkehrskorridore, einschließlich des Korridors B Stockholm-Neapel

In dem Wunsch, den internationalen Güter- und Personenverkehr zu fördern und dabei die Integration der Straßen- und Schienenverbindungen zugunsten der europäischen Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen

Unter Hinweis auf die Festlegung der paneuropäischen multimodalen Verkehrskorridore sowie auf die vorrangigen europäischen Verkehrsvorhaben, die in der Entscheidung 1692/1996/EG, geändert durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, näher ausgeführt sind

Eingedenk der Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Korridor, die bereits abgeschlossen oder in Vorbereitung sind

In Anbetracht des Umstandes, dass Korridor B mit einer Länge von ungefähr 3500 km, der durch fünf Länder führt, ein europäischer Nord-Süd-Korridor von grundlegender Bedeutung für den Güterverkehr ist und dass die Einführung von ERTMS in diesem wichtigen europäischen Eisenbahnkorridor von vorrangiger Bedeutung ist, sowie im Hinblick darauf, dass die Interoperabilität die

Kosten-Nutzen-Szenarien und die Qualität des Eisenbahnverkehrs verbessern und damit den grenzüberschreitenden Verkehr erleichtern wird

Unter Berücksichtigung des Nutzens der geplanten festen Fehmarnbeltquerung in der Ostsee und des Brennerbasistunnels in den Alpen sowie der Möglichkeit, ERTMS im Falle großer Verzögerungen bei diesen bedeutenden Infrastrukturprojekten auf den bestehenden Strecken über Flensburg beziehungsweise Innsbruck einzuführen

In Anbetracht der Notwendigkeit der Umsetzung von Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems innerhalb der Gemeinschaft, insbesondere durch die Einführung von ERTMS, und

unter Berücksichtigung der Tatsache, dass

- die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ für ERTMS seit dem 28. September 2006 in Kraft sind
- die Europäische Kommission zum Zwecke ihrer Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament und dem Rat die Mitgliedsstaaten um ihre Pläne zur Einführung von ERTMS/ETCS in der EU ersucht hat
- die Europäische Kommission Herrn Karel Vinck zum Koordinator der ERTMS-Einführung in den Transeuropäischen Netzen (TEN) ernannt hat, mit besonderer Betonung der wichtigsten Güterverkehrskorridore wie dem Korridor Stockholm-Neapel
- auf Ersuchen der Verkehrsministerien die beteiligten Infrastrukturbetreiber eine geeignete Strategie zur Einführung von ERTMS für jeden Korridorabschnitt erarbeitet und ihre Unterstützung für eine vorgeschlagene Vereinbarung zum Ausdruck gebracht haben
- die Einführung von ERTMS die Grundlage für die Optimierung des Korridors bildet, mit dem Ziel, Verkehrsfluss und Verkehrsqualität zu erhöhen
- die Europäische Kommission die Einführung von ERTMS in Teilen der Infrastruktur und bei der Betriebsausrüstung von Schienenfahrzeugen fördert
- das Europäische Parlament die schnelle Einführung von ERTMS in sechs Güterverkehrskorridoren unterstützt
- die Einführung vom Projektfortschritt und von der Verfügbarkeit finanzieller Mittel abhängt, ohne ein verfrühtes Urteil über das finanzielle Engagement eines Mitgliedsstaats oder der Gemeinschaft abzugeben
- der von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) am 23.12.2008 veröffentlichte Entwurf der Systemspezifikation (System Requirement Specification SRS) 3.0.0 unter anderem Limited Supervision (eingeschränkte Überwachung) beinhaltet und insofern einen Zwischenschritt für eine wirtschaftliche Umsetzung ermöglicht, der eine schnelle Verfügbarkeit von ERTMS/ETCS entlang zusammenhängender Abschnitte des Korridors sicherstellt, ohne eine verfrühte Erneuerung bestehender Stellwerke zu erfordern und der gewährleistet, dass für alle Anwendungs- und Konfigurationsmodi die jeweils erforderlichen ERTMS/ETCS-Leistungsstufen zur Verfügung stehen
- die Einführung von ERTMS in Deutschland durch die entsprechende Ausrüstung von Hochgeschwindigkeitsstrecken beschleunigt werden kann, der die Ausrüstung konventioneller Strecken später folgt.

- der Eisenbahn-Interoperabilitäts- und Sicherheits-Ausschuss (RISC) nach Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG hat den Entwurf einer Entscheidung der Kommission zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems „Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [Kommissionsdokument D003986/03] mit dem europäischen ERTMS-Einführungsplan (EDP) in der Anlage angenommen. Insbesondere ist dort festgestellt, dass die sechs Korridore gemäß dem in derselben Anlage dargelegten Zeitplan mit ERTMS ausgerüstet sein sollen.
- die Europäische Kommission die Bewertung der Umsetzung des EDP bis zum 31. Dezember 2015 abgeschlossen haben soll, insbesondere hinsichtlich der Strecken, die bis 2020 ausgerüstet werden sollen. Bei ihrer Bewertung wird die Kommission den Fortschritt bei der Umsetzung dieses Planes und die zur Förderung von ERTMS-Projekten im Rahmen des TEN-V-Programms beziehungsweise anderer Programme für Gemeinschaftszuschüsse zur Verfügung stehenden Mittel gebührend berücksichtigen.

haben die Minister ihre Absicht **erklärt**, folgende Maßnahmen zu unterstützen:

- die im Folgenden erläuterte Einführung von ERTMS im oben genannten Korridor, im Wesentlichen unter Verwendung von Baseline 3 (Grundversion 3):
 - Auf dem alpinen Streckenabschnitt (München – Kufstein – Brenner – Verona) erfolgt eine schrittweise Einführung bis 2015.
 - Auf dem nördlichen Streckenabschnitt (Stockholm – Kopenhagen – Rødby – Hamburg) und den verbleibenden Streckenabschnitten in Deutschland (München – Hamburg) und in Italien (Verona – Neapel) erfolgt die Einführung von ERTMS schrittweise bis 2020, es sei denn, die Bewertung, auf die oben verwiesen wurde und die bis 2015 durchgeführt worden sein soll, kommt zu dem Schluss, dass dieser Zeitpunkt aus hinreichend gerechtfertigten Gründen nicht eingehalten werden kann.
- die Einführung von ERTMS/ETCS auf den Strecken, die Korridor B mit den wichtigsten Häfen, Güterterminals und Rangierbahnhöfen entlang des Korridors verbinden, unter Einhaltung derselben Fristen
- die Sicherstellung einer zügigen Aufnahme des kommerziellen Betriebs auf allen Korridorabschnitten im Einklang mit den Gegenseitigkeitskriterien, die dazu dienen, zu gewährleisten, dass die wirtschaftlichen Interessen jedes Landes, durch das der Korridor verläuft, auch bei hinreichend begründeten Änderungen der abgesprochenen innerstaatlichen Pläne zur Einführung und in allen Situationen, die Verzögerungen zur Folge haben, anerkannt werden
- die Organisation der Projektkoordinierung durch die Ministerien und die beteiligten Infrastrukturbetreiber
- die Einrichtung eines Exekutivrats, der Lenkungsaufgaben bei der Umsetzung des Projekts wahrnimmt. Die Europäische Kommission und die Infrastrukturbetreiber werden ebenfalls in den Exekutivrat eingeladen. Der Exekutivrat legt seine Ziele so schnell wie möglich fest. Er kann die Minister in Hinblick auf Änderungen der innerstaatlichen Vorschriften im Bereich des Schienenverkehrs beraten, wenn diese Vorschriften zu Behinderungen bei der Umsetzung des Projekts führen könnten. Das Bestehen des Exekutivrats berührt nicht die Zuständigkeiten und Befugnisse der Minister.
- die Unterstützung der Infrastrukturbetreiber bei der Schaffung eines gemeinsamen Steuerungsausschusses zur Umsetzung des Projektplans für die Einführung von ERTMS im Korridor. Der Steuerungsausschuss erstattet dem Exekutivrat gemäß dieser Absichtserklärung und dem Projektplan Bericht. Der Steuerungsausschuss hat als ständiger Stab die Funktion, detaillierte Umsetzungspläne zu entwickeln, die Maßnahmen zur Beherrschung möglicher Risiken sowie, soweit dies möglich ist, die Organisation der gemeinsamen Beschaffung von ERTMS-Ausrüstung und die Organisation der Finanzierung des Umsetzungsplans umfassen. Der Steuerungsausschuss soll, soweit dies möglich ist, als gemeinsames Gremium auftreten, das bei der Umsetzung des Projekts mit unterstützenden Gruppen der Europäischen Eisenbahnagentur, der Eisenbahnindustrie (UNIFE) und den Eisenbahnorganisationen (CER, EIM, ERFA, UIC) zusammenarbeitet. Darüber hinaus gewährleistet der Steuerungsausschuss die Koordination mit allen anderen Maßnahmen der Infrastrukturbetreiber für qualitative Verbesserungen im Korridor.
- Erstellung eines Infrastrukturinvestitionsprogramms betreffend ERTMS, einschließlich eines detaillierten Umsetzungsplans, mit dem Ziel, die Effizienz des Korridors sowie den Nutzen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erhöhen
- soweit dies möglich ist, Einreichung gemeinsamer Anträge der teilnehmenden EU-Mitgliedstaaten auf Kofinanzierung aus dem TEN-Haushalt der EU
- die Ergreifung aller erforderlichen Maßnahmen im Einklang mit der innerstaatlichen Haushaltsplanung, mit den innerstaatlichen und EU-Bestimmungen für staatliche Hilfen sowie mit den Wettbewerbsbestimmungen zur Sicherung der zur Finanzierung der Korridorabschnitte in den einzelnen Staaten erforderlichen Mittel
- Aufforderung der betreffenden Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Einrichtung einer Europäischen Wirtschaftsinteressengruppe (EEIG), welche die Einführung von ERTMS im Korridor in Zusammenarbeit mit ERA, UNIFE und den anderen Eisenbahnorganisationen (CER, EIM, ERFA, UIC) sicherstellt
- Gewährleistung, dass die für die Zulassung der ERTMS-Einrichtungen in der Infrastruktur und in den Schienenfahrzeugen zuständigen Stellen den Ministern und dem europäischen Koordinator die Vereinbarung über die Zusammenarbeit vorlegen, um den Zertifizierungsprozess zu beschleunigen.

Diese Absichtserklärung wird in fünf Ausfertigungen unterzeichnet, von denen jede Partei eine erhält.

Unterzeichnet am 11. Juni 2009 in Luxemburg

Frau Åsa Torstensson
Ministerium für Unternehmen, Energie und
Kommunikation im Namen der schwedischen Regierung

Herr Lars Barfoed
Verkehrsministerium des Königreichs Dänemark

Herr Engelbert Lütke Daldrup
Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung, Bundesrepublik Deutschland

Frau Doris Bures
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie, Bundesrepublik Österreich

Herr Altero Matteoli
Ministerium für Infrastruktur und Verkehr,
Republik Italien

LETTER OF INTENT
on ERTMS Deployment on Corridor B
(Stockholm – Hamburg – Munich – Naples)

between

**The Ministry of Enterprise, Energy and
Communications of Sweden**
on behalf of the Swedish Government

The Ministry of Transport of Denmark

**The Federal Ministry of Transport, Building and
Urban Affairs of the Federal Republic of Germany**

**The Federal Ministry of Transport, Innovation,
and Technology of Austria**

The Ministry of Infrastructure and Transport of Italy

With reference to the indications resulting from the activities done by the infrastructure managers and the railway undertakings under the monitoring of the European coordinator for ERTMS in order to promote a European migration strategy along the major rail freight corridors including Corridor B Stockholm-Naples towards the European Rail Traffic Management System (ERTMS) and as part of it the European Train Control System (ETCS)

Wishing to support international freight and passenger transport while taking in consideration the integration of road and rail connections for the benefit of the European transport infrastructure

Referring to the definition of the Pan-european multimodal transport corridors, and to European priority transport projects further defined by Decision 1692/1996/EC as amended by the Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council

Inviting activities related to the corridor, which have already been completed or are being prepared

Having regard to the fact that Corridor B is a fundamental European North-South freight traffic corridor, having a length of approx. 3.500 km through five countries and the ERTMS implementation is a priority on this main European rail corridor whereas the interoperability will improve the cost-benefit scenarios and the quality of service facilitating the cross border traffic

Considering the benefit of the planned Fehmarnbelt fixed link in the Baltic Sea and the Brenner Base Tunnel in the

Alps as well as the possibility to realize ERTMS on the existing lines via Flensburg respectively Innsbruck in the case of heavy delays in these eminent infrastructure projects

Having regard to the need to put through the Directive 2008/57/EC on the interoperability of the rail system within the Community, especially by implementing ERTMS, and

Taking into account, that

- the technical specifications of interoperability (TSI) „Control – Command and Signalling“ for the ERTMS has been effective since 28th September 2006
- the European Commission asked Member States for their strategy of implementing ERTMS/ETCS in the EU for the purpose of its negotiations with the European Parliament and Council
- the European Commission appointed Mr. Karel Vinck as a coordinator of the ERTMS implementation on the Trans-European Networks (TEN), with a special emphasis on main freight transport corridors, like the corridor Stockholm-Naples
- on request of Transport Ministries, the participating infrastructure managers drew up a practicable ERTMS implementation strategy for each corridor section, and expressed their support to a proposed agreement
- the implementation of ERTMS is the basis of the corridor optimisation, with the aim to increase traffic flow and transport quality
- the European Commission promotes the ERTMS implementing both on infrastructure elements and on-board equipment of rail vehicles
- the European Parliament supports the fast implementation of the ERTMS on six freight corridors
- the implementation depends on the degree of maturity and the availability of financial resources, without prejudging the financial commitment of a Member State or the Community
- the draft System Requirement Specification (SRS) 3.0.0 published by ERA on 23.12.2008 includes Limited Supervision and thus provides an intermediate step for an economic implementation to ensure a fast availability of ERTMS/ETCS along complete sections of the corridor without a premature renewal of existing interlockings and the appropriate level of ERTMS/ETCS performances for all the levels of application and configuration
- the deployment of ERTMS in Germany can be accelerated by the equipment of high-speed-lines followed later by the fitting of conventional lines.
- the Railway Interoperability and Safety Committee (RISC) according Article 29 of Directive 2008/57/EC has approved the Draft Commission Decision amending Decision 2006/679/EC as regards the implementation of the technical specification for interoperability relating to the control-command and signalling subsystem of the trans-European conventional rail system [Commission document D003986/03] with the European ERTMS Deployment Plan (EDP) in the Appendix. In particular there is established that the six corridors shall be equipped with ERTMS in accordance with the timetable set out in the same Appendix.
- the European Commission is due to evaluate the implementation of the EDP by 31 December 2015, espe-

cially as regards the lines to be equipped by 2020. In its analysis, the Commission will take due account of the progress made in the implementation of that plan and of the amounts available to promote ERTMS projects in the framework of the TEN-T programme or of any other programme of Community financial aid.

The Ministers have declared their intention to support following actions

- to implement ERTMS on the above mentioned corridor, basically using baseline 3, as follows:
 - o For the alpine part (München – Kufstein – Brenner/Brennero – Verona) it will be progressively deployed by 2015;
 - o For the northern part (Stockholm – Copenhagen – Roedby – Hamburg) and the remaining parts in Germany (München – Hamburg) and Italy (Verona – Napoli), ERTMS-deployment will be progressively deployed by 2020, unless the above referred analysis due to be carried out by 2015 concludes that this date is not achievable for duly justified reasons.
- to implement ERTMS/ETCS on the tracks linking the corridor B to the most important ports, freight terminals and marshalling yards along the corridor with the same deadlines
- to ensure the quick start up of commercial operations on all the corridor sections of line in coherence with the reciprocity criteria, operating in order to allow that the commercial interests of each Country crossed by the corridor will be respected, also in case of modification, adequately justified, of the agreed national deployment plans and for each situation producing delay
- to organize the coordination of the project by the Ministries and Infrastructure Managers interested
- to set up an executive board to steer the implementation of the project. The European Commission and Infrastructure Managers will also be invited onto the executive committee. The executive board will adopt its mission statement as soon as possible. It may give advice to the Ministers regarding changes to national railway regulations if these regulations would hinder implementation of the project. The executive board will not change the responsibilities and powers of the Ministers.
- to support the Infrastructure Managers to create a common management committee to implement the project plan for ERTMS deployment on the corridor. The management committee will report to the executive board in line with this Letter of Intent and the project plan. The management committee – acting as a permanent task force – has the function of developing the detailed implementation plan including measures to control different risks that may occur, organise where possible common purchasing of ERTMS equipment and organise financing of the implementation plan. The management committee should act as far as possible as a common body dealing with support groups of the European Railway Agency, the railway industry (UNIFE) and the Railway Undertakings (CER, EIM, ERFA, UIC) for the implementation of the project. Furthermore, the management committee ensures coordination with all other activities of

the Infrastructure Managers for quality improvement on the corridor.

- to draw the program of investments into infrastructure concerning ERTMS with the aim to increase effectiveness of the corridor, as well as benefits for rail transport operators, including a detailed implementation plan
- to submit where possible joint applications of the participating EU Member States for cofinancing from the EU TEN budget
- to take all necessary measures consistent with the national budget planning, with the national and European rules of state aid, as well as with the conditions of competition, in order to ensure the needed funds for financing of the national corridor parts
- to encourage the given infrastructure managers and railway undertakings to set up a European Economic Interest Group (EEIG), which will ensure the ERTMS implementation on the corridor in cooperation with ERA, UNIFE and other railway organisations (CER, EIM, ERFA, UIC)
- to ensure that safety bodies responsible for homologation of ERTMS facilities on infrastructure and rail vehicles will submit the agreement on cooperation to the ministers and the European coordinator to speed up the process of certification.

This Lol is signed in five executed copies, one for each party.

Done on 11 June 2009 in Luxemburg

Ms. Åsa Torstensson.

Ministry of Enterprise, Energy and Communication
on behalf of the Swedish Government

Mr. Lars Barfoed

Ministry of Transport of the Kingdom of Denmark

Mr. Engelbert Lütke Daldrup

Federal Ministry of Transport, Building and
Urban Affairs, Federal Republic of Germany

Ms. Doris Bures

Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology,
Federal Republic of Austria

Mr. Altero Matteoli

Ministry of Infrastructure and Transport,
Republic of Italy

(VkBl. 2009 S. 402)

Straßenbau, Straßenverkehr

**Nr. 116 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 8/2009
Sachgebiet 03.4: Erd- und Grund-
bau, Entwässerung, Landschafts-
bau; Erdbau
06.1: Straßenbaustoffe;
Anforderungen,
Eigenschaften**

Bonn, 04. Juli 2009
S 27/7182.8/3/999943

Die TL BuB E-StB 09 sind bei dem FGSV Verlag GmbH,
Wesselingener Straße 17, 50999 Köln zu beziehen.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz

(VkBl. 2009 S. 407)

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen
Bundesrechnungshof
DEGES
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

**Betreff: Technische Lieferbedingungen für Böden
und Baustoffe im Erdbau des Straßenbaus,
Ausgabe 2009 (TL BuB E-StB 09)**

Die „Technischen Lieferbedingungen für Böden und Baustoffe im Erdbau des Straßenbaus“, Ausgabe 2009 (TL BuB E-StB 09), wurden in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erarbeitet und mit Ihnen abgestimmt. Sie enthalten stoffspezifische erdbautechnische und umweltrelevante Anforderungen an Böden und Baustoffe, die zur Herstellung von Erdbauwerken geliefert werden.

Die angegebenen Richt- und Grenzwerte für umweltrelevante Merkmale sowie die Untersuchungsverfahren gelten zur Zeit vorbehaltlich der Regelungen der zuständigen Landesbehörden bzw. bei in Kraft treten der Ersatzbaustoffverordnung des Bundes vorbehaltlich der darin enthaltenen Regelungen und Werte.

Ich gebe die TL BuB E-StB 09 hiermit bekannt und bitte, sie für den Bereich der Bundesfernstraßen einzuführen. Zu meiner Information erbitte ich einen Abdruck Ihres Einführungsschreibens.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die TL BuB E-StB 09 auch für Baumaßnahmen an den in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen.

Gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.06.1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (AbL. EG Nr. L 204 S. 37), geändert durch die Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.07.1998 (AbL. EG Nr. L 217 S. 18), wurde das Notifizierungsverfahren für die TL BuB E-StB 09 unter der Nr. 2007/349/D durchgeführt.

**Nr. 117 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 9/2009
Sachgebiet 03.4: Erd- und Grund-
bau, Entwässerung, Landschafts-
bau; Erdbau
03.5: Bodenver-
festigung, Boden-
verbesserung**

Bonn, 04. Juli 2009
S 27/7182.8/3/1000095

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen
Bundesrechnungshof
DEGES
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

**Betreff: Zusätzliche Technische Vertragsbedingun-
gen und Richtlinien für Erdarbeiten im
Straßenbau, Ausgabe 2009 (ZTV E-StB 09)**

Bezug: Meine Allgemeinen Rundschreiben Straßen-
bau (ARS) Nr.

1. 5/1994 vom 19. Januar 1994
– StB 26/14.61.10/1 Va 94
(Plattendruckversuch nach DIN 18 134)
2. 33/1997 vom 23. Juli 1997
– StB 26/38.56.05-01/14 F 97
(ZTVE-StB 94, Ausgabe 1994/
Fassung 1997)
3. 7/2002 vom 11. April 2002
– S 26/38.56.05-01/21 Va 02
(Anforderungen an Kalk für Bodenverfesti-
gung und -verbesserung)

4. 26/2003 vom 24.07.2003 – S 26/38.56.05-01/17 BAST 03 (Technische Prüfvorschriften für Boden und Fels im Straßenbau (TP BF-StB) Teil B 8.3)
Meine Rundschreiben Straßenbau
5. vom 17. August 1981
– StB 26/38.56.05-01.02/26014 F 81
(Merkblatt über Felsgruppenbeschreibung für bautechnische Zwecke im Straßenbau)
6. vom 08. Oktober 1984
– StB 26/38.56.05-01/26014 F 84 (Merkblatt für die gebirgsschonende Ausführung von Spreng- und Abtragsarbeiten an Felsböschungen)
7. vom 26. Januar 1989
– StB 26/38.56.05-01/12 F 88
(Merkblatt über Straßenbau auf wenig tragfähigem Untergrund)
8. vom 24. Februar 1989
– StB 26/38.56.05-01.01/15 F 88
(Technische Prüfvorschriften für Boden und Fels im Straßenbau (TP BF-StB))
9. vom 18. Dezember 1991
– StB 26/38.56.05-01/21 F 91
(Merkblatt für die Verhütung von Frostschäden an Straßen)
10. vom 10. November 1992
– StB 26/38.56.05-05.00/16 F 92 (Merkblatt für die Verfestigung von Müllverbrennungsschmelze mit hydraulischen Bindemitteln)
11. vom 23. Juli 1993
– StB 26/38.56.05-01/17 F 93
(Merkblatt zur Felsbeschreibung für den Straßenbau)
12. vom 20. August 1993
– StB 26/38.56.05-02/16 F 93 (Merkblatt über flächendeckende dynamische Verfahren zur Prüfung der Verdichtung im Erdbau)
13. vom 28. Juli 1994
– StB 26/38.56.05-01/18 F 94
(Merkblatt über den Einfluß der Hinterfüllung auf Bauwerke)
14. vom 29. September 1997
– StB 26/38.56.05-01.01/14 F 97 II
(ZTV E-StB Ergänzung)
15. vom 30. November 2000
– S 26/38.56.05-01.01/42 Va 2000
(TP BF-StB – Ergänzung Oktober 1999)
16. vom 20. August 2003
– S 26/38.56.05-01.01/23 Va 2003
(TP BF-StB – Ergänzung Juni 2003)

und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau“, Ausgabe 2009 (ZTV E-StB 09) vor.

Die Behandlung von Mängeln ist im „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA B-StB)“, Abschnitt 3.10 Mängelansprüche geregelt. Der Auftraggeber kann bei Über- und Unterschreitungen von Grenzwerten der Einbaudicke, der Bindemittelmenge oder des Verdichtungsgrades, die einen Sachmangel nach § 13 Nr. 1 VOB/B darstellen, dem Auftragnehmer anbieten, im Rahmen einer einzelvertraglichen Vereinbarung die Geltendmachung von Mängelansprüchen (§ 13 Nr. 5 VOB/B) vorerst zurückzustellen und dafür als Ausgleich einen Abzug vorzunehmen. Die Höhe des Abzugs bemisst sich dann nach den im Anhang 1 der ZTV E-StB 09 angegebenen Abzugsformeln.

Das Gesamtwerk der Technischen Prüfvorschriften für Boden und Fels im Straßenbau (TP BF-StB) gilt gemäß ZTV E-StB immer in der aktuellen Fassung als vereinbart.

Meine im Bezug genannten Schreiben (Bezug 1. bis 16.) hebe ich auf.

Ich gebe die ZTV E-StB 09 hiermit bekannt und bitte, sie für den Bereich der Bundesfernstraßen einzuführen. Zu meiner Information erbitte ich einen Abdruck Ihres Einführungsschreibens.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die ZTV E-StB 09 auch für Baumaßnahmen an den in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen.

Gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.06.1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (AbL. EG Nr. L 204 S. 37), geändert durch die Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.07.1998 (AbL. EG Nr. L 217 S. 18), wurde das Notifizierungsverfahren für die ZTV E-StB 09 unter der Nr. 2007/348/D durchgeführt.

Die ZTV E-StB 09 sind bei dem FGSV Verlag GmbH, Wesselingener Straße 17, 50999 Köln zu beziehen.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz

(VkBli. 2009 S. 407)

Die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau“, Ausgabe 1994/Fassung 1997 (ZTVE-StB 94) wurden in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Abstimmung mit mir und den Obersten Straßenbaubehörden der Länder grundlegend überarbeitet und liegen nun als „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen

Nr. 118 Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer

Bonn, den 23. Juni 2009
S 35/7362.3/1-1053807

Nachstehend wird bekannt gegeben, dass das folgende Versicherungsunternehmen im Rahmen der Dienstleistungstätigkeit in Deutschland die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung anbieten darf:

„GROUPAMA ALSACE“
101, route de Hausbergen
BP 30014 Schiltigheim
67012 Strasbourg CEDEX.

Als Schadensregulierungsvertreter wurde benannt:
DEKRA, Stuttgart.

Dem Versicherungsunternehmen wurde die **Katasternummer 9070** zugeteilt.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Christian Weibrecht

(VkBl. 2009 S. 408)

- das Händlerkennzeichen dient der Überführung von Fahrzeugen der Firma.

Wird mit dem Händlerkennzeichen gefahren, müssen immer die Originalpapiere vorgezeigt werden können. Kopien werden nicht akzeptiert. Außerdem muss das Fahrzeug versichert sein.

Die Nutzung des niederländischen Händlerkennzeichens wird auch für Fahrten von Fahrzeugen zur Durchführung von Um- bzw. Aufbauten aus den Niederlanden nach Deutschland und nach Abschluss der Arbeiten zurück in die Niederlande gestattet, wenn nachfolgende Bedingungen erfüllt werden:

- Die Fahrzeuge müssen versichert sein; der Fahrer muss die Fahrzeugpapiere mitführen,
- die Fahrzeuge bzw. Fahrer haben eine Bescheinigung der Kraftfahrzeugwerkstatt mitzuführen, um so jederzeit nachweisen zu können, dass das Fahrzeug zum Um- oder Aufbau einschließlich entsprechender Reparaturen nach Deutschland überführt worden ist,
- die Fahrzeuge werden in Deutschland nur zu den entsprechenden Händlerzwecken bewegt, das heißt zu Fahrten im Zusammenhang mit dem Um- oder Aufbau bzw. der Reparatur.

Die Verkehrsblattverlautbarung vom 10.10.2007 (VkBl. 2007, S. 640) wird aufgehoben.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Christian Weibrecht

Nr. 119 **Nutzung niederländischer Händlerkennzeichen**

Bonn, den 06. Juli 2009
S 35/7362.2/1

(VkBl. 2009 S. 409)

Die Verkehrsblattverlautbarung vom 10.10.2007 (VkBl. 2007, S. 640) wird hiermit erneut bekannt gemacht und auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem niederländischen Verkehrsministerium und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wie folgt gefasst:

Die Händlerkennzeichen werden auch zu Fahrten zwecks Ausrüstung von Fahrzeugen genutzt. Die Niederlande gestatten die Nutzung deutscher Händlerkennzeichen zu gleichen Zwecken. Die Nutzung der niederländischen Händlerkennzeichen ist unter folgenden Bedingungen zulässig:

- Das Händlerkennzeichen darf nur von dem im Zulassungsdokument eingetragenen Halter genutzt werden,
- die Händlerkennzeichen für Kraftfahrzeuge können die Buchstabenkombination HA, FH und HF haben,
- die Händlerkennzeichen für Anhänger, Auflieger und Wohnwagen haben die Buchstabenkombination OA,
- die Händlerkennzeichen für Mofas haben die Buchstabenkombination HC,
- das Händlerkennzeichen gilt nur für Fahrzeuge, die zur Reparatur oder Bearbeitung zum Händler gebracht wurden, und für Fahrzeuge, die noch kein Kennzeichen haben,

Nr. 120 **Änderung und Neufassung der Bekanntmachung des Bundes einheitlichen Tatbestandskataloges für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten**

Standard zur Datenübermittlung mit dem Verkehrszentralregister (VZR)

Vom 09. Juni 2009

Nachstehend gebe ich im Einvernehmen mit den den mitteilungspflichtigen Stellen übergeordneten obersten Landesbehörden gemäß § 4 Abs. 3 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Datenübermittlung mit dem Verkehrszentralregister – VwV VZR – vom 16. August 2000

(BAnz. S. 17 269, Verkehrsblatt 2000, Seite 539) die Änderung und gleichzeitige Neufassung des Bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges vom 11. Dezember 2008 (BAnz. Nr. 11a vom 22. Januar 2009, Verkehrsblatt 2009, Seite 7 ff) bekannt.

Die Änderung des Bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges tritt am 1. September 2009 in Kraft.

Die Neufassung ist die 8. Auflage des Bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges und hat den Stand vom 1. September 2009.

Flensburg, den 09. Juni 2009

231-066.31

Kraftfahrt-Bundesamt
Der Präsident
Ekhard Zinke

Anlage 1 zum Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog (BT-KAT-OWI)

8. Auflage; (Stand: **01.09.2009**);

Die **Druckdatei** des BT-KAT-OWI wurde redaktionell überarbeitet.

Im Einzelnen wurden folgende Änderungen/Aktualisierungen vorgenommen:

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
Deckblatt		Stand: 01.09.2009 8. Auflage
1	Inhaltsverzeichnis	- Nr. 3.3: „Hinweis“ in „Hinweise“ geändert - Nr. 4.1.1: „Regelung“ in „Regelungen“ geändert - Nr. 7.1: „Zumessungscharakter von BKatV“ in „Zumessungscharakter <u>der</u> BKatV“ geändert (redaktionelle Überarbeitung)
2	Abkürzungsverzeichnis	„iVm“ und „in Verbindung mit“ eingefügt
3	Allgemeine Festlegungen	- Nr. 3.3: „Hinweis“ in „Hinweise“ geändert - Nr. 4.1.1: „Regelung“ in „Regelungen“ geändert (redaktionelle Überarbeitung)
8	Allgemeine Festlegungen	- Nr. 7.1: „Zumessungscharakter von BKatV“ in „Zumessungscharakter <u>der</u> BKatV“ geändert - Nr. 7.4.1: „Tatumstände“ in „Tatumständen“ geändert (redaktionelle Überarbeitung)
9	Allgemeine Festlegungen	Nr. 7.4.3: Tabelle berichtigt: 165->200->240; 210->255->310; 290->350->420; 570->685->825 eingefügt (Änderung der BKatV zum 01.02.2009)

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
23/0	101100, 101106	In den Tatbestandstexten wurde das Wort: „ außer Acht lassen “ in „ Außer-Acht-Lassen “ geändert (Änderung der BKatV zum 01.02.2009)
24/0	101112, 101118, 101124, 101130 101118	- In den Tatbestandstexten wurde das Wort: „ außer Acht lassen “ in „ Außer-Acht-Lassen “ geändert (Änderung der BKatV zum 01.02.2009) - In dem Tatbestandstext wurde das „+“ entfernt (redaktionelle Überarbeitung)
27/0	102142, 102143, 102144, 102145	Tatbestandstext geändert (redaktionelle Überarbeitung)
28/0	102637	In den Rechtsgrundlagen Leerzeichen vor „§ 3 Abs. 3“ entfernt (redaktionelle Überarbeitung)
30/0	102679, 102680, 102691	In den Rechtsgrundlagen „§ 1 Abs. 2“ eingefügt (redaktionelle Überarbeitung)
31/0	102154, 102155, 102156, 102157 102160, 102161, 102162, 102163	- In den Tatbestandstexten wurde „ /Radfahrstreifen (Zeichen 237) *) “ gestrichen - In den Tatbestandstexten wurde das Wort: „ zugelassener “ in „ zulässiger “ geändert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
35/0	103648	der EURO Betrag wurde von „ 80,00 “ in „ 70,00 “ berichtigt (redaktionelle Überarbeitung)
59/0	104618, 104619	In den Tatbestandstexten zwischen „ein. Ihr Abstand“ Leerschritt entfernt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
60/0	104620, 104621, 104622, 104624, 104625, 104626, 104627	In den Tatbestandstexten zwischen „ein. Ihr Abstand“ Leerschritt entfernt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
61/0	104628, 104630, 104631, 104632, 104633, 104634	In den Tatbestandstexten zwischen „ein. Ihr Abstand“ Leerschritt entfernt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
66/0	105654, 105655	Tatbestandstext geändert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
67/0	105656	Tatbestandstext geändert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
71/0	106100, 106101, 106102	Tatbestandstexte wurden den Texten der StVO angepasst (Änderung der StVO: Entwurf vom Februar 2009)
72/0	107112, 107113, 107118, 107119	Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
75/0	109124, 109125, 109126, 109127, 109130, 109131, 109132, 109133 109178, 109179, 109180	- Tatbestände gelöscht - Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)

*) Die Bezieher des Verkehrsblattes erhalten vom Verkehrsblatt-Verlag auf Anforderung unter Angabe der vollständigen Abonnenten-Nr. ein Exemplar des Sonderdruckes (Bestell-Nr. A 2720) kostenlos, jedoch gegen Portoerstattung in Höhe von 8,70 Euro. (Hinweis: Wenn Sie bereits Bezieher dieser Sammlung sind, erhalten Sie diese automatisch zugesandt.)

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
81/0	110106, 110107, 110148 110112, 110113	- In den Tatbestandstexten wurde: „(Zeichen 242 und 243)“ in „(Zeichen 242.1, 242.2)“ geändert - In den Tatbestandstexten wurde: „(Zeichen 325 und 326)“ in „(Zeichen 325.1, 325.2)“ geändert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
84/0	Halten und Parken – § 12 StVO (Verweisungen)	„Verweis“ gelöscht, dadurch „Leerseite“ entstanden (redaktionelle Überarbeitung)
85/0	112000, 112001, 112006	Tatbestände gelöscht (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
86/0	112120, 112121, 112122, 112123, 112124, 112125, 112130, 112131, 112132	Tatbestände gelöscht (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
87/0	112133, 112134, 112135, 112140, 112141, 112142, 112143, 112144, 112145, 112152, 112153, 112154, 112155, 112160	Tatbestände gelöscht, dadurch „Leerseite“ entstanden (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
88/0	112161, 112162, 112163, 112164, 112165, 112170, 112171, 112172, 112173, 112174, 112175, 112180, 112181	Tatbestände gelöscht, dadurch „Leerseite“ entstanden (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
89/0	112182, 112183, 112184, 112185, 112190, 112191, 112192, 112193, 112194, 112195	Tatbestände gelöscht, dadurch „Leerseite“ entstanden (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
90/0	112200, 112201, 112202, 112203, 112204, 112205, 112452, 112453, 112454 112612	- Tatbestände gelöscht (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009) - In den Rechtsgrundlagen „§ 1 Abs.2; § 19 OWiG“ eingefügt (redaktionelle Überarbeitung)
90/1	112455	Tatbestände gelöscht, dadurch „Leerseite“ entstanden (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
910	112022, 112023, 112024, 112025, 112032, 112033, 112034, 112035, 112222, 112223, 112224	Tatbestände gelöscht, dadurch „Leerseite“ entstanden (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
92/0	112225, 112232, 112233, 112234, 112235, 112242, 112243, 112244, 112245, 112252	Tatbestände gelöscht, dadurch „Leerseite“ entstanden (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
93/0	112253, 112254, 112255	Tatbestände gelöscht (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
94/0	112312, 112313, 112314	Tatbestände gelöscht (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
95/0	112315, 112332, 112333, 112334, 112335, 112342, 112343	Tatbestände gelöscht (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
96/0	112344, 112345, 112352, 112353, 112354, 112355, 112386	Tatbestände gelöscht (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
99/0	112080	Tatbestand neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
99/1	112081, 112442, 112443, 112444, 112445	Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
99/2	Neue Leerseite	Durch Seitenumbruch (leere Vorder- seite) entstanden
103/0	113160, 113161, 113162, 113163, 113164, 113180, 113181	In den Tatbestandstexten wurden die Zeichen der StVO angepasst (Änderung der StVO: Entwurf vom Februar 2009)
104/0	113182, 113183, 113184, 113200, 113201, 113202, 113203, 113204, 113220	In den Tatbestandstexten wurden die Zeichen der StVO angepasst (Änderung der StVO: Entwurf vom Februar 2009)
105/0	113221, 113222, 113223, 113224, 113240, 113241, 113242, 113243, 113244	In den Tatbestandstexten wurden die Zeichen der StVO angepasst (Änderung der StVO: Entwurf vom Februar 2009)
106/0	113260, 113261, 113262, 113263, 113264 113270, 113271, 113272, 113273 113280, 113281, 113282, 113283, 113284	- In den Tatbestandstexten wurden die Zeichen der StVO angepasst (Änderung der StVO: Entwurf vom Februar 2009) - Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009) - Auf Seite 106/1 (Seitenumbruch)
106/1	Neue Seite: 113274 113280, 113281, 113282, 113283, 113284	- Tatbestand neu eingefügt - Von Seite 106/0 (Seitenumbruch)
106/2	Neue Leerseite	Durch Seitenumbruch (leere Rückseite) entstanden
107/0	113300, 113301, 113302, 113303, 113304, 113320, 113321, 113322, 113323, 113324	In den Tatbestandstexten wurden die Zeichen der StVO angepasst (Änderung der StVO: Entwurf vom Februar 2009)
108/0	114118 114006	- Tatbestand gelöscht - Tatbestand neu eingefügt (redaktionelle Überarbeitung)
110/0	115100, 115106	In den Tatbestandstexten wurden die Zeichen der StVO angepasst (Änderung der StVO: Entwurf vom Februar 2009)

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
112/0	117106, 117107, 117108	Neuer Text (redaktionelle Überarbeitung)
117/0	118106, 118112, 118118, 118124, 118130, 118136 118500, 118506, 118512	In den Tatbestandstexten wurde die Angabe des Zeichens gelöscht (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung) Die Tatbestandstexten wurden umformuliert (redaktionelle Überarbeitung)
117/1	Neue Seite: 118512 118512	- Tatbestand neu eingefügt Von Seite 117/0 (Seitenumbruch)
117/2	Neue Leerseite	Durch Seitenumbruch (leere Vorderseite) entstanden
118/0	118600, 118606	In den Tatbestandstexten wurde die Angabe des Zeichens gelöscht (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
119/0	118142	In den Tatbestandstexten wurde die Angabe des Zeichens gelöscht (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
126/0	Überschrift 118184, 118190 118712	In der Überschrift Abs. „11“ eingefügt In den Tatbestandstexten wurde die Angabe des Zeichens gelöscht (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung) Tatbestand neu eingefügt (Änderung der BKatV (45. VO))
127/0	119624, 119625	Tatbestandstexte wurden den Texten der StVO angepasst (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
127/1	119626 119636	- Tatbestandstexte wurden den Texten der StVO angepasst (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009) - Tatbestandstext geändert (redaktionelle Überarbeitung)
148/0	121118, 121124	Tatbestandstexte geändert (redaktionelle Überarbeitung)
153/0	123112 123118	- Im Tatbestandstext den „bestimmten Artikel“ in einen „unbestimmten Artikel“ geändert - Das Feld: „Bemerkungen“ wurde angepasst (redaktionelle Überarbeitung)
154/0	123600, 123601 123606, 123607, 123612, 123613	- In den Tatbestandstexten den „bestimmten Artikel“ in einen „unbestimmten Artikel“ geändert (redaktionelle Überarbeitung) - In den Tatbestandstexten wurde nach „nicht vorschriftsmäßig“ ein „*)“ eingefügt und das Bemerkungsfeld ergänzt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
156/0	125000	- Tatbestand gelöscht - Das Feld: „Bemerkungen“ wurde angepasst (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
161/1	Neue Seite: 131100, 131101, 131102, 131000, 131106, 131107, 131108, 131006, 131112, 131113, 131114, 131012	Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
161/2	Neue Leerseite	Durch Seitenumbruch (leere Vorderseite) entstanden
164/0	134000, 134006, 134012, 134018, 134024, 134030, 134100, 134106, 134107	In den Tatbestandstexten „ Verkehrs-unfalles “ in „ an einem Verkehrsunfall “ geändert (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
167/0	Überschrift 137010, 137011, 137012, 137013, 137014, 137015	- Rechtschreibung angepasst - Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
167/1	Neue Seite 137500 137506	- durch Seitenumbruch der EURO Betrag wurde von „125,00“ in „240,00“ berichtigt - der EURO Betrag wurde von „200,00“ in „360,00“ berichtigt (redaktionelle Überarbeitung)
167/2	Neue Leerseite	Durch Seitenumbruch (leere Vorderseite) entstanden
168/0	Überschrift	Rechtschreibung angepasst (redaktionelle Überarbeitung)
171/0	Vorschriftzeichen – § 41 Abs. 2 StVO (Verweisungen) 141032, 141033, 141034, 141290, 141291, 141292, 141293, 141294, 141295, 141302	- „ Verweis “ gelöscht (redaktionelle Überarbeitung) - Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
171/1	141303, 141304, 141305, 141310, 141311, 141312, 141313, 141314, 141315, 141322, 141323, 141324	Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
171/2	141325, 141330, 141331, 141332, 141333, 141334, 141335, 141340, 141341, 141342, 141343	Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
171/3	141344, 141345, 141350, 141351, 141352, 141353, 141354, 141355, 141360, 141361, 141362	Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
171/4	141363, 141364, 141365, 141380, 141381, 141382, 141383, 141384, 141385, 141392	Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
171/5	141393, 141394, 141395, 141402, 141403, 141404, 141405, 141412, 141413	Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
171/6	141414, 141415, 141422, 141423, 141424, 141425	Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
172/0	141000, 141001, 141100, 141103, 141104, 141106, 141107, 141109, 141003, 141004, 141112	- Tatbestandstexte wurden dem Wortlaut der StVO angepasst, ggf. die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
	141113	- Auf Seite 173/0 (Seitenumbruch)
173/0	141113	- Von Seite 172/0 (Seitenumbruch)
	141113, 141115, 141116, 141118, 141119, 141121, 141122	- Tatbestandstexte wurden dem Wortlaut der StVO angepasst, ggf. die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert
	141020, 141021, 141022, 141023, 141024	- Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
173/1	Neue Seite: 141025	- Tatbestand neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
173/2	Neue Leerseite	Durch Seitenumbruch (leere Vorderseite) entstanden
174/0	141130, 141133	- Tatbestände gelöscht
	141006, 141009, 141136, 141139, 141140, 141141, 141142, 141143, 141144, 141145, 141146	- Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert - Bemerkungsfeld aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
175/0	141147, 141148, 141149, 141150, 141151, 141152, 141154, 141157, 141160, 141163, 141166, 141169	Tatbestandstexte wurden dem Wortlaut der StVO angepasst, ggf. die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
176/0	141170, 141171, 141172, 141175, 141176, 141177, 141178, 141181, 141184, 141010	- Tatbestandstexte wurden dem Wortlaut der StVO angepasst, ggf. die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert
	141187, 141188	- Auf Seite 176/1 (Seitenumbruch) (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
176/1	141187, 141188	- Von Seite 176/0 (Seitenumbruch)
	141187, 141188, 141189	- Tatbestandstexte wurden dem Wortlaut der StVO angepasst, ggf. die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
177/0	141193, 141194, 141195, 141196	- Tatbestände gelöscht
	141198	- Tatbestand neu eingefügt
	141190, 141199, 141202, 141203, 141205, 141206, 141207, 141208	- Tatbestandstext wurde dem Wortlaut der StVO angepasst und die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert - Bemerkungsfeld aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
178/0	141600, 141601, 141603, 141606, 141609, 141612, 141615, 141616, 141618	- Tatbestandstexte wurden dem Wortlaut der StVO angepasst, ggf. die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert - Bemerkungsfeld aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
	141619	- Auf Seite 178/1 (Seitenumbruch)
178/1	141619	- Von Seite 178/0 (Seitenumbruch)
	141619, 141621	- Tatbestandstexte wurden dem Wortlaut der StVO angepasst, ggf. die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
179/0	141212, 141213, 141636, 141637, 141638, 141639, 141640	Tatbestandstexte wurden dem Wortlaut der StVO angepasst, ggf. die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
180/0	141641, 141642, 141215, 141644, 141645, 141646, 141647	Tatbestandstexte wurden dem Wortlaut der StVO angepasst, ggf. die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
181/0	141648, 141649, 141650, 141651, 141218, 141219, 141220	- Tatbestandstexte wurden dem Wortlaut der StVO angepasst, ggf. die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
	141218	- Einen Leerschritt (zwischen) „nach Toleranzabzug“ eingefügt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
182/0	141654, 141655, 141656, 141657, 141658, 141659, 141660	Tatbestandstexte wurden dem Wortlaut der StVO angepasst, ggf. die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
183/0	141224, 141225, 141663, 141664, 141665, 141666, 141667, 141668	Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
184/0	141669, 141670, 141671, 141227, 141228, 141675, 141676, 141677	Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
185/0	141678, 141679, 141680, 141681, 141682, 141683, 141230, 141686	Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
186/0	141687, 141688, 141689, 141690, 141691, 141692, 141693, 141694	Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
187/0	141695, 141233, 141234, 141700, 141701, 141702, 141703, 141704	Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
188/0	141705, 141706, 141707, 141708, 141236, 141237, 141238, 141712	Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
189/0	141713, 141714, 141715, 141716, 141717, 141718, 141239, 141240	Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
190/0	141241, 141721, 141722, 141723, 141724, 141725, 141726, 141727	Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
191/0	Vorschriftzeichen – § 41 Abs. 3 StVO (Verweisungen)	„Verweis“ gelöscht, dadurch „Leerseite“ entstanden (redaktionelle Überarbeitung)
192/0	141015, 141018, 141245	Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
193/0	141248 141251, 141252, 141253, 141254, 141256, 141257, 141259, 141262, 141265, 141268, 141269, 141271 141272	- Tatbestand gelöscht - Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009) - Auf Seite 193/1 (Seitenumbruch)
193/1	Neue Seite: 141272	- Von Seite 193/0 (Seitenumbruch) - Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
193/2	Neue Leerseite	Durch Seitenumbruch (leere Vorderseite) entstanden
194/0	141274, 141275, 141277, 141278, 141280, 141281, 141283, 141284, 141500, 141503, 141506, 141515	Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
195/0	141730	Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
196/0	142100, 142101	- In den Tatbestandstexten wurde das Wort: „Zusatzschild“ in „Zusatzzeichen“ geändert - Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
197/0	Richtzeichen – § 42 Abs. 4a StVO (Verweisungen) 142202, 142203, 142204, 142205, 142212, 142213, 142214, 142215, 142222, 142223	- „Verweis“ gelöscht (redaktionelle Überarbeitung) - Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
197/1	142224, 142225, 142232, 142233, 142234, 142235, 142242, 142243, 142244, 142245	Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
197/2	142252, 142253, 142254, 142255, 142262, 142263, 142264, 142265, 142272, 142273	Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
197/3	142274, 142275, 142236	Tatbestände neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
197/4	Neue Leerseite	Durch Seitenumbruch (leere Vorderseite) entstanden
198/0	142103, 141204, 142106, 142107	In den Tatbestandstexten wurden die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
199/0	142000, 142109, 142110, 142600, 142601	In den Tatbestandstexten wurden die Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
200/0	142118, 142119, 142606, 142607, 142608, 142609, 142610	In den Tatbestandstexten wurde das Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
201/0	142611, 142612, 142124, 142617, 142618, 142619, 142620	In den Tatbestandstexten wurde das Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
202/0	142621, 142622, 142623, 142624, 142130, 142131, 142132	In den Tatbestandstexten wurde das Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
203/0	142630, 142631, 142632, 142633, 142634, 142635, 142636	In den Tatbestandstexten wurde das Zeichen der StVO angeglichen und die Rechtsgrundlagen aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
203/1	142148, 142149, 142150, 142654, 142655, 142656, 142154, 142160	Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
204/0	142136, 142139, 142142, 142145, 142146, 142639, 142640, 142642, 142643, 142645	Tatbestände gelöscht (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
205/0	142648	Tatbestand gelöscht (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
206/0	143100	- In dem Tatbestandstext wurde das Wort: „ Absperrgerät “ in „ Verkehrseinrichtungen “ geändert - Die Rechtsgrundlagen wurden aktualisiert (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009)
208/0	146106	In den Rechtsgrundlagen die Bkat „167“ in „250“ geändert (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
213/0	205100	In dem Tatbestandstext wurden die Worte: „ oder den Führerschein “ eingefügt berichtigt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
216/0	225000 225106	- Tatbestand gelöscht - Tatbestand neu eingefügt (redaktionelle Überarbeitung)
234/0	330618, 330619, 330620, 330624, 330625	In den Tatbestandstexten wurden die Worte: „ bzw. dessen Anhänger “ eingefügt (Änderung der BKatV: Vk-Ausschuss vom März 2009)
234/1	330626	In dem Tatbestandstext wurden die Worte: „ bzw. dessen Anhänger “ eingefügt (Änderung der BKatV: Vk-Ausschuss vom März 2009)
236/0	331030	In den Rechtsgrundlagen zwischen „24 StVG“ Leerschritt entfernt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
237/0	331118	- In dem Tatbestandstext wurden nach dem Wort „Mofa“ die Worte: „ an, obwohl “ eingefügt. Das Wort „an“ vor „bzw.“ wurde entfernt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
238/1	331609, 331610, 331611, 331615, 331616, 331617	In den Tatbestandstexten wurden die Worte: „ bzw. dessen Anhänger “ eingefügt (Änderung der BKatV: Vk. - Ausschuss vom März 2009)
239/0	331630	In dem Tatbestandstext wurde das Wort: „ besetzung “ in „ Besetzung “ berichtigt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
241/0	331702, 331703, 331704, 331708, 331709, 331710	In den Tatbestandstexten wurden die Worte: „ bzw. dessen Anhänger “ eingefügt (Änderung der BKatV: Vk. - Ausschuss vom März 2009)
241/1	331720, 331722, 331726, 331727	In den Tatbestandstexten wurden die Worte: „ bzw. dessen Anhänger “ eingefügt (Änderung der BKatV: Vk. - Ausschuss vom März 2009)

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
241/2	331740 331728, 331738, 331739, 331740	In dem Tatbestandstext wurde das Wort: „ verstoß “ in „ Verstoß “ berichtigt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung) In den Tatbestandstexten wurden die Worte: „ bzw. dessen Anhänger “ eingefügt (Änderung der BKatV: Vk. - Ausschuss vom März 2009)
241/3	331744 331742, 331743, 331744	In dem Tatbestandstext wurde das Wort: „ eien “ in „ eine “ berichtigt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung) In den Tatbestandstexten wurden die Worte: „ bzw. dessen Anhänger “ eingefügt (Änderung der BKatV: Vk. - Ausschuss vom März 2009)
294/0	334268	In den Rechtsgrundlagen wurde „§ 3 Abs. 2 BKatV“ gestrichen (redaktionelle Überarbeitung)
295/1	334286	In den Rechtsgrundlagen wurde „§ 3 Abs. 2 BKatV“ gestrichen (redaktionelle Überarbeitung)
298/0	334304	In den Rechtsgrundlagen wurde „§ 3 Abs. 2 BKatV“ gestrichen (redaktionelle Überarbeitung)
300/0	334316	In den Rechtsgrundlagen wurde „§ 3 Abs. 2 BKatV“ gestrichen (redaktionelle Überarbeitung)
302/0	334328	In den Rechtsgrundlagen wurde „§ 3 Abs. 2 BKatV“ gestrichen (redaktionelle Überarbeitung)
304/0	334340	In den Rechtsgrundlagen wurde „§ 3 Abs. 2 BKatV“ gestrichen (redaktionelle Überarbeitung)
311/0	336106	In dem Tatbestandstext zwischen „und Radialreifen“ Leerschritt entfernt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
314/0	338600, 338601, 338602, 338603, 338604, 338605, 338606	In den Tatbestandstexten wurden die Worte: „ bzw. dessen Anhänger “ eingefügt (Änderung der BKatV: Vk. - Ausschuss vom März 2009)
314/1	338607, 338608, 338609, 338610, 338611	In den Tatbestandstexten wurden die Worte: „ bzw. dessen Anhänger “ eingefügt (Änderung der BKatV: Vk. - Ausschuss vom März 2009)
318/1	341615	In dem Tatbestandstext wurde das Wort: „ wurde “ eingefügt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
321/0	342112	In dem Tatbestandstext wurde die Abkürzung: „ Kg “ in „ kg “ berichtigt (keine Versionierung, redaktionelle Überarbeitung)
346/0	Überschrift	Das Wort: „ (Kraftfahrzeuge) –“ ergänzt
352/0	Überschrift	Die Worte: „ (Andere Straßenfahrzeuge) “ ergänzt

Seite	Lfd. Nr./TBNR	vorgenommene Änderung
361/0	803500	Die Bepunktung wurde rückwirkend vom 01.03.2007 von „3“ in „1“ geändert (keine Versionierung, <i>redaktionelle Überarbeitung</i>)
362/0	804512, 804518	Die Bepunktung wurde rückwirkend vom 01.03.2007 von „3“ in „1“ geändert (keine Versionierung, <i>redaktionelle Überarbeitung</i>)
372/4	826006	In den Rechtsgrundlagen die BKat „174“ in „252“ geändert (keine Versionierung, <i>redaktionelle Überarbeitung</i>)
375/0	Tabelle: 703001	Unter TBNR 103648 wurde der EURO Betrag von „80,00“ in „75,00“ berichtigt (<i>redaktionelle Überarbeitung</i>)
385/0 bis 418/0	Tabellen	Das Verzeichnis wurde redaktionell überarbeitet (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009, <i>redaktionelle Überarbeitung</i>)
387/0	Tabelle: 712036	Tabelle neu eingefügt (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009, <i>redaktionelle Überarbeitung</i>)
397/0	Tabelle: 731020 Tabelle: 731023	- Unter TBNR 331844 wurde der EURO Betrag von „90,00“ in „95,00“ berichtigt - Unter TBNR 331856 wurde der EURO Betrag von „90,00“ in „95,00“ berichtigt (<i>redaktionelle Überarbeitung</i>)
398/0	Tabelle: 731030	- Unter TBNR 331868 wurde der EURO Betrag von „90,00“ in „95,00“ berichtigt - Unter TBNR 331880 wurde der EURO Betrag von „90,00“ in „95,00“ berichtigt (<i>redaktionelle Überarbeitung</i>)
399/0	Tabelle: 731050	Unter TBNR 331916 wurde der EURO Betrag von „90,00“ in „95,00“ berichtigt (<i>redaktionelle Überarbeitung</i>)
400/0	Tabelle: 731052	Unter TBNR 331928 wurde der EURO Betrag von „90,00“ in „95,00“ berichtigt (<i>redaktionelle Überarbeitung</i>)
411/0	Tabelle: 742301 Tabelle: 742311	Unter TBNR 342611 wurde der EURO Betrag von „520,00“ in „570,00“ berichtigt Unter TBNR 342623 wurde der EURO Betrag von „520,00“ in „570,00“ berichtigt (<i>redaktionelle Überarbeitung</i>)
421/0 bis 437/0	Stichwortverzeichnis	Das Verzeichnis wurde redaktionell überarbeitet (Änderung der BKatV: Entwurf vom Februar 2009, <i>redaktionelle Überarbeitung</i>)

Im Auftrag
Erichsen

(VkB1. 2009 S. 409)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 121 Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes nach den Entschliefungen MSC.207(81), MSC.218(82) und MSC.272(85)

1. Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seinen Sitzungen 81, 82 und 85 gemäß der Empfehlungen des Unterausschusses Schiffsentwurf und Ausrüstung die Entschliefungen zu Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code) angenommen. Der Wortlaut der Entschliefungen ist in den Anlagen 1, 2 und 3 zu dieser Bekanntmachung wiedergegeben.
2. Der Schiffssicherheitsausschuss hat die Vertragsregierungen aufgefordert zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens nach seiner Annahme die Entschliefungen MSC.207(81) und MSC.272(85) am 1. Juli 2010 in Kraft treten.
3. Der Schiffssicherheitsausschuss hat die Vertragsregierungen aufgefordert zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens nach seiner Annahme gemäß Nummer 2 der Entschliefung MSC.218(82) am 1. Juli 2008 in Kraft getreten sind.
5. Nachfolgend werden die Entschliefungen MSC.207(81) (Anlage 1), MSC.218(82) (Anlage 2) und MSC.272(85) (Anlage 3) bekannt gemacht.

Bonn, 21. Juli 2009
WS 23/62331.3/5

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Uwe Lohmann

Anlage 1

Entschliefung MSC.207(81) (angenommen am 18. Mai 2006)

Annahme von Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code)

Der Schiffssicherheitsausschuss –

in Anbetracht des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses;

im Hinblick auf Entschliefung MSC.48(66), mit der er den Internationalen Rettungsmittel-Code (im Folgenden als „LSA-Code“ bezeichnet) angenommen hat, der nach Kapitel III des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im Folgenden als „das Übereinkommen“ bezeichnet) verbindlich eingeführt wurde sowie

im Hinblick auf Artikel VIII Buchstabe b und der Regel III/3.10 des Übereinkommens betreffend das Verfahren zur Änderung des LSA-Codes;

nach der auf seiner einundachtzigsten Tagung erfolgten Prüfungen von Änderungen zum LSA-Code, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren –

1. nimmt in Übereinstimmung mit Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens Änderungen des LSA-Codes an, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv Absatz 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Januar 2010 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Tag mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten zusammengenommen mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der Organisation ihre Ablehnung der Änderungen notifiziert haben;
3. fordert die Vertragsregierungen auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens nach seiner Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Juli 2010 in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

„6 müssen mit einer Schnellauslösevorrichtung versehen sein, die das an einem Rettungsring mit einer Masse von höchstens 4 kg angebrachte Signal und die damit verbundene selbstzündende Leuchte selbsttätig auslöst und betätigt.“

- 5 Der bisherige Absatz 2.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.2 Rettungswesten

2.2.1 Allgemeine Vorschriften für Rettungswesten

2.2.1.1 Eine Rettungsweste darf, nachdem sie 2 Sekunden lang vollständig von Flammen eingehüllt war, nicht weiterbrennen oder -schmelzen.

2.2.1.2 Rettungswesten sind in drei Größen nach Tabelle 2.1 bereitzustellen. Erfüllt eine Rettungsweste die Anforderungen von zwei nebeneinander liegenden Größenbereichen, darf sie mit beiden Größenbereichen gekennzeichnet werden; die festgelegten Größenbereiche dürfen jedoch nicht unterteilt werden. Rettungswesten sind entweder mit Gewichts- oder Größenangaben, oder mit Gewichts- und Größenangabe nach Tabelle 2.1 zu kennzeichnen.

Tabelle 2.1 – Kriterien zur Größeneinteilung von Rettungswesten

Rettungswesten-Kennzeichnung	Kleinkind	Kind	Erwachsener
Maße des Nutzers			
Gewicht (kg)	unter 15	15 oder mehr aber weniger als 43	43 oder darüber
Größe (cm)	unter 100	100 oder mehr aber weniger als 155	155 oder darüber

Anlage zu Anlage 1

Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-(LSA)-Code

Kapitel I – Allgemeines

- 1 In Absatz 1.2.2 wird der bisherige Unterabsatz .2 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 sie dürfen bei Aufbewahrung bei einer Lufttemperatur im Bereich zwischen -30°C und +65 °C nicht beschädigt werden und sie müssen, sofern es sich um persönliche Rettungsmittel handelt und nichts anderes festgelegt ist, bei einer Lufttemperatur im Bereich zwischen -15°C und +40°C betriebsfähig bleiben.
- 2 In Absatz 1.2.2 wird der bisherige Unterabsatz .6 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„6 alle Teile, die das Auffinden auf See erleichtern, müssen von internationalem oder leuchtendem Rotorange oder einer vergleichbaren gut sichtbaren Farbe sein;“

Kapitel II – Persönliche Rettungsmittel

- 3 In Absatz 2.1.1.7 werden die Wörter „eine für die die Betätigung der Auslösevorrichtung ausreichende Masse“ durch die Wörter „eine Masse von nicht weniger als 4 kg“ ersetzt.
- 4 In Absatz 2.1.3 wird das Wort „und“ am Ende des Unterabsatzes .4 an das Ende des Unterabsatzes .5 angefügt und der folgende neue Unterabsatz .6 wird hinzugefügt:

2.2.1.3 Ist eine Rettungsweste für Erwachsene nicht dafür ausgelegt, um Personen mit einem Gewicht bis zu 140 kg und einem Brustumfang bis zu 175 cm zu sichern, muss geeignete Ausrüstung vorhanden sein, um diese Personen zu sichern.“

2.2.1.4 Das Verhalten einer bestimmten Rettungsweste im Wasser wird durch Vergleich mit dem Verhalten einer Norm-Rettungsweste passender Größe ermittelt und bewertet; dabei handelt es sich um die so genannte „Referenz-Prüfweste“ (RTD) gemäß den Empfehlungen der Organisation.*

* Es wird auf die überarbeitete Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln (EntschlieÙung MSC.81(70)) in ihrer geänderten Fassung verwiesen.

2.2.1.5 Eine Rettungsweste für Erwachsene muss so beschaffen sein,

- .1 dass mindestens 75 v. H. der mit der Rettungsweste in keiner Weise vertrauten Personen sie ohne Hilfe, Anleitung oder vorherige Vorführung innerhalb von einer Minute sachgemäß anlegen können;
- .2 dass alle Personen sie nach der Vorführung innerhalb von 1 Minute ohne Hilfe sachgemäß anlegen können;
- .3 dass sie eindeutig nur in einer Weise oder beliebig mit jeder Seite nach außen getragen werden kann und, wenn sie unsachgemäß angelegt wurde, den Träger nicht verletzt;
- .4 dass sie es dem Träger ermöglicht, sie schnell und dauerhaft zu verschließen, ohne dass dazu Knoten gebunden werden müssen;
- .5 dass sie bequem getragen werden kann;
- .6 dass sie dem Träger erlaubt, mit den Händen die Rettungsweste festhaltend aus einer Höhe von mindestens 4,5 Meter in das Wasser zu springen und mit über dem Kopf ausgestreckten Händen aus einer Höhe von mindestens einem Meter, ohne sich zu verletzen und ohne dass die Rettungsweste oder das damit verbundene Zubehör beschädigt wird oder verrutscht.

2.2.1.6 Bei der Prüfung gemäß den Empfehlungen der Organisation an mindestens 12 Personen, müssen Rettungswesten für Erwachsene in ruhigem Frischwasser so viel Auftrieb und Stabilität haben,

- .1 dass der Mund einer erschöpften oder bewusstlosen Person bis zu einer Durchschnittshöhe angehoben wird, die nicht unter der Durchschnittshöhe beim Tragen der Referenz-Prüfweste für Erwachsene liegt;
- .2 dass der Körper einer bewusstlosen Person mit dem Gesicht nach unten im Wasser so gedreht wird, dass der Mund in einer Durchschnittszeit, die die Zeit beim Tragen der Referenz-Prüfweste nicht überschreitet, aus dem Wasser gehoben wird, wobei die Zahl der nicht durch die Rettungsweste gedrehten Personen nicht größer sein darf als bei der Referenz-Prüfweste;
- .3 dass der Körper gegenüber der senkrechten Lage in einen Durchschnitts-Rumpfwinkel nach hinten geneigt wird, der nicht geringer ist als der Durchschnittswinkel beim Tragen der Referenz-Prüfweste minus 5 Grad;
- .4 dass der Kopf über die Waagerechte angehoben wird, wobei der Durchschnittsneigungswinkel der Gesichtsflä-

che nicht geringer sein darf als der Durchschnitts-Neigungswinkel der Referenz-Prüfweste minus 5 Grad;

- .5 dass der Träger in eine stabile Rückenlage zurückgedreht wird, nachdem er beim Treiben in der gebeugten embryonalen Position aus dem Gleichgewicht gebracht wurde.*

2.2.1.7 Eine Rettungsweste für Erwachsene muss es ihrem Träger erlauben, eine kurze Strecke zu schwimmen und ein Überlebensfahrzeug zu besteigen.

2.2.1.8 Eine Kleinkinder- oder Kinderrettungsweste muss mit folgenden Ausnahmen die gleichen Anforderungen erfüllen wie eine Rettungsweste für Erwachsene:

- .1 für Kinder und Kleinkinder ist Hilfe beim Anlegen erlaubt;
- .2 die entsprechende Referenz-Prüfweste für Kinder oder Kleinkinder ist anstelle der Referenz-Prüfweste für Erwachsene zu verwenden;
- .3 beim Besteigen eines Überlebensfahrzeugs kann Hilfe gegeben werden, jedoch darf die Beweglichkeit des Trägers nicht stärker eingeschränkt sein als bei der Referenz-Prüfweste in der entsprechenden Größe.

2.2.1.9 Abgesehen von den Vorschriften bezüglich des Freibords und der Fähigkeit von Rettungswesten, sich selbst aufzurichten, dürfen die Vorschriften für Rettungswesten für Kleinkinder erforderlichenfalls gelockert werden, wenn dies den nachstehenden Zielen dient:

- .1 zur Rettung des Kleinkindes durch eine Aufsichtsperson beizutragen;
- .2 zu gestatten, dass das Kleinkind an eine Aufsichtsperson angebunden wird sowie dazu beizutragen, dass es an der Aufsichtsperson gehalten wird;
- .3 das Kleinkind trocken und seine Atemwege frei zu halten;
- .4 das Kleinkind vor Stoß- und Druckverletzungen beim Verlassen des Schiffes zu bewahren;
- .5 der Aufsichtsperson zu ermöglichen, den Verlust an Körperwärme des Kleinkindes zu überwachen und in Grenzen zu halten.

2.2.1.10 Zusätzlich zu der in Absatz 1.2.2.9 vorgeschriebenen Kennzeichnung müssen Kleinkinder- oder Kinderrettungswesten mit folgenden Angaben versehen sein:

- .1 dem Größenbereich nach Absatz 2.2.1.2;

* Es wird auf die Abbildung auf Seite 11 des IMO Pocket Guide to Cold Water Survival (Taschenführer zum Überleben in kaltem Wasser) und auf die überarbeitete Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung MSC.81(70)) in ihrer geänderten Fassung verwiesen.

- .2 einem "Kleinkind"- oder "Kind"-Symbol, wie von der Organisation für Kleinkinder- oder Kinderrettungswesten vorgeschrieben.*
- 2.2.1.11 Eine Rettungsweste muss einen Auftrieb haben, der nach vierundzwanzigstündigem Untertauchen in Frischwasser um höchstens 5 v. H. abgenommen haben darf.
- 2.2.1.12 Der Auftrieb einer Rettungsweste darf nicht auf der Verwendung von loseem Grusmaterial beruhen.
- 2.2.1.13 Jede Rettungsweste muss mit Vorrichtungen ausgerüstet sein, um eine Rettungswesten-Leuchte nach Absatz 2.2.3 so zu befestigen, dass diese die Vorschriften der Absätze 2.2.1.5.6 und 2.2.3.1.3 erfüllt.
- 2.2.1.14 Jede Rettungsweste muss mit einer durch eine Leine fest mit ihr verbundenen Pfeife versehen sein.
- 2.2.1.15 Rettungswesten-Leuchten und Pfeifen sind so auszuwählen und an der Rettungsweste zu befestigen, dass ihre Funktion nicht eingeschränkt wird, wenn sie gemeinsam eingesetzt werden.
- 2.2.1.16 Eine Rettungsweste muss mit einer lösbaren schwimmfähigen Leine oder anderen Mitteln versehen sein, mit der sie an einer Rettungsweste, die von einer anderen Person im Wasser getragen wird, befestigt werden kann.
- 2.2.1.17 Eine Rettungsweste muss mit einer geeigneten Vorrichtung versehen sein, die es einem Retter gestattet, den Träger aus dem Wasser in ein Überlebensfahrzeug oder Bereitschaftsboot zu heben.
- 2.2.2 Aufblasbare Rettungswesten
- Eine Rettungsweste, deren Auftrieb darauf beruht, dass sie aufgeblasen wird, muss mindestens zwei getrennte Zellen haben, den Anforderungen des Absatzes 2.2.1 entsprechen, und
- .1 sich selbsttätig beim Eintauchen aufblasen, mit einer Vorrichtung versehen sein, die das Aufblasen durch eine einzige Handbewegung erlaubt, und es ermöglichen, jede Zelle mit dem Mund aufzublasen;
 - .2 beim Verlust des Auftriebs einer der Zellen den Anforderungen der Absätze 2.2.1.5, 2.2.1.6 und 2.2.1.7 entsprechen können;
 - .3 den Anforderungen des Absatzes 2.2.1.11 entsprechen, nachdem sie durch den selbsttätigen Mechanismus aufgeblasen worden ist.
- 2.2.3 Rettungswesten-Leuchten
- 2.2.3.1 Jede Rettungswesten-Leuchte
- .1 muss in allen Richtungen der oberen Hemisphäre eine Lichtstärke von mindestens 0,75 Candela erreichen;
 - .2 muss aus einer Energiequelle gespeist werden, die mindestens 8 Stunden lang Energie für eine Lichtstärke von 0,75 Candela liefert;
 - .3 muss in einem so großen Ausschnitt der oberen Hemisphäre sichtbar sein, wie es bei der Befestigung an einer Rettungsweste möglich ist;
 - .4 muss weißes Licht abgeben.
- 2.2.3.2 Ist die in Absatz 2.2.3.1 bezeichnete Leuchte eine Blitzleuchte, so muss sie außerdem
- .1 mit einem von Hand zu bedienenden Schalter versehen sein;
 - .2 mit einer Rate von mindestens 50 und höchstens 70 Blitzten in der Minute mit einer effektiven Lichtstärke von mindestens 0,75 Candela leuchten."
- 6 Am Beginn von Absatz 2.3.1.1 wird das Wort „Der“ durch das Wort „Ein“ ersetzt.
- 7 In Absatz 2.3.1.1 wird der bisherige Unterabsatz .1 durch folgenden Wortlaut ersetzt:
- „.1 dass er ohne Hilfe innerhalb von 2 Minuten ausgepackt und angelegt werden kann, wobei das Anlegen etwa zugehöriger Kleidung*, einer Rettungsweste, wenn zur Erfüllung der Anforderungen des Absatzes 2.3.1.2 der Eintauchanzug in Verbindung mit einer Rettungsweste getragen werden muss, und das Aufblasen möglicherweise vorhandener Zellen zu berücksichtigen sind;“
- 8 In Absatz 2.3.1.1 wird der bisherige Unterabsatz .3 durch folgenden Wortlaut ersetzt:
- „.3 dass er den gesamten Körper mit Ausnahme des Gesichts bedeckt; allerdings können die Hände durch gesonderte Handschuhe bedeckt werden, die fest an dem Anzug angebracht sind;“
- 9 Der bisherige Absatz 2.3.1.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
- „2.3.1.2 Ein Eintauchanzug allein, oder falls erforderlich in Verbindung mit einer Rettungsweste, muss in ruhigem Frischwasser so viel Auftrieb und Stabilität haben,
- .1 dass der Mund einer erschöpften oder bewusstlosen Person mindestens 120 Millimeter aus dem Wasser gehoben wird; und
 - .2 dass der Träger imstande ist, sich in höchstens 5 Sekunden aus einer Lage mit dem Gesicht nach unten in eine Lage mit dem Gesicht nach oben zu drehen.“

* Es wird auf die von der Organisation mit Entschliebung A.760(18) in ihrer geänderten Fassung angenommenen Symbole für Rettungsmittel und -vorrichtungen verwiesen.

* Es wird auf Absatz 3.1.3 der vom Schiffssicherheitsausschuss der Organisation mit Entschliebung MSC.81(70) angenommenen Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln in ihrer geänderten Fassung verwiesen.

- 10 In Absatz 2.3.1.3.3 werden die Wörter „oder das damit verbundene Zubehör“ zwischen den Wörtern „der Eintauchanzug“ und „beschädigt wird“ eingefügt.
- 11 In Absatz 2.3.1.4 wird die Angabe „2.2.1.8“ durch „2.2.14“ ersetzt.
- 12 Nach Absatz 2.3.1.4 werden die nachstehenden neuen Absätze 2.3.1.5 und 2.3.1.6 eingefügt:
- „2.3.1.5 Ein Eintauchanzug, der eigenen Auftrieb hat und dazu bestimmt ist, ohne Rettungsweste getragen zu werden, muss mit einer lösbaren schwimmfähigen Leine oder anderen Mitteln versehen sein, mit der er an einem von einer anderen Person im Wasser getragenen Eintauchanzug befestigt werden kann.
- 2.3.1.6 Ein Eintauchanzug, der eigenen Auftrieb hat und dazu bestimmt ist, ohne eine Rettungsweste getragen zu werden, muss mit einer geeigneten Vorrichtung versehen sein, die es einem Retter gestattet, den Träger aus dem Wasser in ein Überlebensfahrzeug oder ein Bereitschaftsboot zu heben.“
- 13 Der bisherige Absatz 2.3.1.5 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
- „2.3.1.7 Wenn der Eintauchanzug in Verbindung mit einer Rettungsweste getragen werden muss, ist die Rettungsweste über dem Eintauchanzug zu tragen. Personen, die einen solchen Eintauchanzug tragen, müssen eine Rettungsweste ohne Hilfe anlegen können. Der Eintauchanzug muss mit einer Kennzeichnung versehen sein, aus der hervorgeht, dass er in Verbindung mit einer passenden Rettungsweste getragen werden muss.“
- 14 Der folgende neue Absatz 2.3.1.8 wird angefügt:
- „2.3.1.8 Ein Eintauchanzug muss einen Auftrieb haben, der nach vierundzwanzigstündigem Untertauchen in Frischwasser um höchstens 5 v. H. abgenommen haben darf und der nicht auf der Verwendung von losem Grusmaterial beruht.“
- 15 Der bisherige Absatz 2.3.3 wird aufgehoben.
- 16 Am Beginn von Absatz 2.4.1.1 wird das Wort „Der“ durch das Wort „Ein“ ersetzt.
- 17 In Absatz 2.4.1.1 wird der bisherige Unterabsatz .3 durch folgenden Wortlaut ersetzt:
- „3 dass er den gesamten Körper bedeckt mit Ausnahme der Füße, wo dies nach Auffassung der Verwaltung angebracht ist; Hände und Kopf können durch gesonderte Handschuhe und eine Kapuze, die dauerhaft an dem Anzug angebracht sind, bedeckt werden.“
- 18 Der bisherige Absatz 2.4.1.2 wird aufgehoben und die Absätze 2.4.1.3 und 2.4.1.4 werden entsprechend umnummeriert in Absätze 2.4.1.2 und 2.4.1.3.
- 19 In dem umnummerierten Absatz 2.4.1.2 werden in Unterabsatz .2 die Wörter „oder das damit verbundene Zubehör“ zwischen den Wörtern „der Wetterschutzanzug“ und „beschädigt wird“ eingefügt.
- 20 Der unnummerierte Absatz 2.4.1.3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
- „2.4.1.3 Ein Wetterschutzanzug muss mit einer Leuchte, die den Anforderungen des Absatzes 2.2.3 entspricht, ausgerüstet sein, so dass diese die Anforderungen der Absätze 2.2.3.1.3 und 2.4.1.2.2 erfüllt, und mit der in Absatz 2.2.1.14 vorgeschriebenen Pfeife.“
- 21 In Absatz 2.4.2.1 wird der bisherige Unterabsatz .2 durch folgenden Wortlaut ersetzt:
- „2 muss so beschaffen sein, dass er, wenn er entsprechend den auf ihm angebrachten Hinweisen getragen wird und nach einem Sprung des Trägers in das Wasser mit vollständigem Untertauchen, weiterhin einen ausreichenden Wärmeschutz bietet, um sicherzustellen, dass beim Tragen in ruhigem, fließendem Wasser mit einer Temperatur von 5 °C die Körperkerntemperatur des Trägers nach der ersten halben Stunde nicht schneller als um 1,5 °C pro Stunde sinkt.“

Anlage 2

ENTSCHLIESSUNG MSC.218(82)
(angenommen am 08. Dezember 2006)

**Beschlussfassung über Änderungen des
internationalen Rettungsmittel-Code
(LSA-Code)**

Der Schiffssicherheitsausschuss –

gestützt auf Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

in Kenntnis von Entschliessung MSC.48(66), mit der er den Internationalen Rettungsmittel-Code (im Folgenden als „LSA-Code“ bezeichnet) angenommen hat, der nach Kapitel III des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) verbindlich eingeführt wurde,

Ebenso in Kenntnis des Artikels VIII Buchstabe b und der Regel III/3.10 des Übereinkommens betreffend das Verfahren zur Änderung des LSA-Codes,

nach der auf seiner zweiundachtzigsten Tagung erfolgten PRÜFUNG von Änderungen zum LSA-Code, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren,

1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens Änderungen des LSA-Codes, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschliessung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens,

dass die Änderungen als am 1. Januar 2008 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttogehalts der Welthandelsflotte ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

3. fordert die Vertragsregierungen auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens nach seiner Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Juli 2008 in Kraft getreten sind.
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens, allen Vertragsparteien des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung sowie den Wortlaut der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zuzuleiten.

Anlage zu Anlage 2

Änderungen des internationalen Rettungsmittel-Code (LSA-CODE)

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

1.1 Begriffsbestimmungen

- 1 Absatz 1.1.8 wird gestrichen und die bisherigen Absätze 1.1.9, 1.1.10 und 1.1.11 werden entsprechend unnummeriert zu Absätzen 1.1.8, 1.1.9 und 1.1.10.

1.2 Allgemeine Vorschriften für Rettungsmittel

- 2 Am Ende von Absatz 1.2.3 wird nachstehender Satz eingefügt:
"Bei pyrotechnischen Rettungsmitteln ist das Ablaufdatum vom Hersteller unauslöschbar auf dem Erzeugnis zu vermerken."

2.2 Rettungswesten

- 3 In Absatz 2.2.1.16 sind die Wörter „Leine oder anderen“ zwischen den Wörtern „schwimmfähigen“ und „Mitteln“ einzufügen.

2.3 Eintauchanzüge

- 4 Unterabsatz 1 von Absatz 2.3.1.1 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:
„1 dass er ohne Hilfe innerhalb von 2 Minuten ausgepackt und angelegt werden kann, wobei das Anlegen etwa dazugehöriger Kleidung, einer Rettungsweste, wenn der Eintauchanzug in Verbindung mit einer Rettungsweste getragen werden muss, sowie das Aufblasen möglicherweise vorhandener aufblasbarer Auftriebskamern zu berücksichtigen sind;“ *

* Es wird auf die von der Organisation mit EntschlieÙung MSC.81(70) angenommene Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln verwiesen.

- 5 In Absatz 2.3.1.5 sind die Wörter „Leine oder anderen“ zwischen den Wörtern „schwimmfähigen“ und „Mitteln“ einzufügen.

Kapitel IV

Überlebensfahrzeuge

4.1 Allgemeine Vorschriften für Rettungsflöße

- 6 In Absatz 4.1.2.2 sind die Worte „so aufgestellt sein soll“ ersetzt durch die Worte „nicht dafür vorgesehen ist“.
- 7 Der erste Satz von Absatz 4.1.3.3 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:
„Am obersten Teil des RettungsflöÙdachs oder -aufbaus muss eine von Hand bedienbare Außenleuchte angebracht sein.“
- 8 Der erste und zweite Satz von Absatz 4.1.3.4 werden durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:
„Im Innern des RettungsflöÙes muss eine von Hand bedienbare Innenleuchte für einen ununterbrochenen Betrieb von mindestens 12 Stunden angebracht sein. Die Leuchte muss sich selbsttätig einschalten, wenn das RettungsflöÙdach aufgerichtet ist und eine Lichtstärke mit einem arithmetischen Mittelwert von mindestens 0,5 cd abgeben, gemessen über die gesamte obere Hemisphäre hinweg, damit die Überlebens- und Gerätebedienungsanleitungen lesbar sind.“
- 9 Die Unterabsätze .18 und .19 von Absatz 4.1.5.1 werden durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:
“.18 eine Lebensmittelration von mindestens 10.000 Kilojoule (2.400 kcal) für jede Person, die das RettungsflöÙ aufnehmen darf. Diese Rationen müssen während der angegebenen Haltbarkeitsdauer genieÙbar und einigermaßen schmackhaft sowie derart verpackt sein, dass sie einfach geteilt und leicht geöffnet werden können, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Hände sich in den am Eintauchanzug fest angebrachten Handschuhen befinden.*
Die Rationen müssen in dauerhaft versiegelten Metallbehältern oder luftdicht in Verpackungen aus flexiblen Werkstoffen mit einer geringfügigen Dampfübertragungsrate (<0,1 g/m² pro 24 Stunden bei 23°C/85% relativer Feuchtigkeit bei der Prüfung nach einer für die Verwaltung annehmbaren Norm verpackt sein. Darüber hinaus müssen Verpackungen aus flexiblen Werkstoffen gegebenenfalls durch Außenverpackungen geschützt sein, um physische Beschädigungen der Nahrungsrationen und sonstiger Gegenstände durch scharfe Kanten zu vermeiden. Die Verpackung ist deutlich mit dem Datum der Verpackung und dem Haltbarkeitsdatum, mit der Produktionschargennummer, dem Inhalt der Verpackung und den Gebrauchsanweisungen zu kennzeichnen. Nahrungsrationen, die die Anforderungen an eine für die Organisation** annehmbare interna-

tionale Norm erfüllen, sind nach diesen Vorschriften zulässig;*

- .19 1,5 l Trinkwasser für jede Person, die das Rettungsflöß aufnehmen darf, davon kann 0,5 Liter je Person durch einen Entsalzungsapparat ersetzt werden, der eine ebenso große Trinkwassermenge innerhalb von zwei Tagen herstellen kann oder 1 Liter pro Person kann durch einen nach dem Prinzip der Umkehrosmose funktionierenden, von Hand betriebenen Entsalzungsapparat ersetzt werden, der wie in Absatz 4.4.7.5 beschrieben, innerhalb von zwei Tagen die gleiche Trinkwassermenge herstellen kann.

Das Wasser muss die entsprechenden internationalen Anforderungen an den chemischen und mikrobiologischen Gehalt erfüllen und ist in versiegelte wasserdichte Behälter zu verpacken, die aus korrosionsbeständigem Werkstoff bestehen oder als korrosionsbeständig behandelt werden.

Bei Verwendung flexibler Verpackungswerkstoffe müssen diese eine geringfügige Dampfübertragungsrate haben ($<0,1 \text{ g/m}^2$ pro 24 Stunden bei $23^\circ\text{C}/85\%$ relativer Feuchtigkeit) bei der Prüfung nach einer für die Verwaltung annehmbaren Norm; ausgenommen sind einzeln verpackten Portionen innerhalb eines größeren Behälters, die diese Anforderung an die Dampfübertragung nicht erfüllen müssen.

Jeder Wasserbehälter muss auslaufgeschützt und wieder verschließbar ausgeführt sein, mit Ausnahme von einzeln verpackten Portionen von bis zu 125 ml. Jeder Behälter muss mit dem Datum der Verpackung und dem Haltbarkeitsdatum, mit der Produktionschargennummer, der Wassermenge im Behälter und den Verbrauchsanweisungen gekennzeichnet sein.

Die Behälter müssen leicht zu öffnen sein, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Hände sich in dem mit dem Eintauchanzug verbundenen Handschuhen befinden.

Nottrinkwasservorräte, die die Anforderungen einer von der Organisation annehmbaren internationalen Norm erfüllen, sind nach diesen Vorschriften zulässig.

4.2 Aufblasbare Rettungsflöße

- 10 Der folgende neue Satz wird zwischen den zweiten und dritten Satz von Absatz 4.2.2.3 eingefügt:

* Bem.: Eine typische geeignete Zusammensetzung ist:

Umfang der Ration: 500-550 g

Energie: mindestens 10.000 kJ

Feuchtigkeit: höchstens 5%

Salz (NaCl): höchstens 0,2%

Kohlenhydrate 60-70% Gewicht = 50-60% Energie

Fett: 18-23% Gewicht = 33-43% Energie

Eiweiss: 6-10% Gewicht = 5-8% Energie

Es wird auf die Empfehlungen der Internationalen Organisation für Normung insbesondere auf die Veröffentlichung ISO 18813 2006 Schiffe und Meerestechnik – Überlebensausrüstung für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote verwiesen.

** Es wird auf die Empfehlungen der Internationalen Organisation für Normung, insbesondere auf die Veröffentlichung ISO 18813: 2006 Schiffe und Meerestechnologie – Überlebensausrüstung für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote verwiesen.

„Die Aufblasvorrichtung, einschließlich möglicherweise vorhandener Überdruckventile, die nach Absatz 4.2.2.4 eingebaut sind, müssen die Anforderungen einer von der Organisation annehmbaren internationalen Norm erfüllen.“

- 11 Der erste Satz von Absatz 4.2.4.1 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„Mindestens ein Eingang muss mit einer Einstiegsrampe versehen sein, die eine sitzende oder kniende Person, die 100 kg wiegt und sich nicht an einer anderen Stelle des Rettungsflößes festhält, tragen kann, so dass Personen vom Wasser aus in das Rettungsflöß einsteigen können.“

- 12 Der folgende neue Unterabsatz .8 wird in Absatz 4.2.6.3 eingefügt und die bisherigen Unterabsätze .8 und .9 werden entsprechend umnummeriert in Unterabsätze .9 und .10:

„.8 Masse des vollbesetzten Rettungsflößes, wenn diese mehr als 185 kg beträgt.“

4.3 Starre Rettungsflöße

- 13 Der erste Satz von Absatz 4.3.4.1 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„Mindestens ein Eingang muss mit einer Einstiegsrampe versehen sein, die eine sitzende oder kniende Person, die 100 kg wiegt und sich nicht an einer anderen Stelle des Rettungsflößes festhält, tragen kann, so dass Personen vom Wasser aus in das Rettungsflöß einsteigen können.“

4.4 Allgemeine Vorschriften für Rettungsflöße

- 14 In Absatz 4.4.1.1 werden die Worte „, und können entweder bei allen Trimmzuständen von bis zu 10° oder einer Krängung bis zu 20° sicher zu Wasser gelassen werden“ am Ende des ersten Satzes hinzugefügt.

- 15 Absatz 4.4.1.2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„4.4.1.2 Jedes Rettungsboot muss mit einem von der Verwaltung oder ihrem Vertreter genehmigten und dauerhaft angebrachten Zulassungsschild ausgerüstet sein, das mindestens folgende Angaben enthält:

- .1 den Namen und die Anschrift des Herstellers;
- .2 die Modellbezeichnung und Seriennummer des Rettungsbootes;
- .3 den Monat und das Jahr der Herstellung;
- .4 die Anzahl an Personen, die das Rettungsboot aufnehmen darf;
- .5 die in Absatz 1.2.2.9 vorgeschriebenen Zulassungsinformationen.

Jedes hergestellte Rettungsboot ist mit einer Konformitätsbescheinigung oder -erklärung auszustatten, die neben den oben aufgeführten noch folgende Angaben enthält,

- .6 die Nummer des Zulassungszeugnisses;
- .7 die genaue Bezeichnung des zum Bau des Rumpfes verwendeten Werkstoffs,

- damit bei Reparaturen keine Kompatibilitätsprobleme auftreten.
- .8 die Gesamtmasse mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung;
 - .9 die gemessene Schleppkraft des Rettungsbootes und
 - .10 die Bestätigung der Zulassung gemäß den Abschnitten 4.5, 4.6, 4.7, 4.8 oder 4.9.
- 16 In Absatz 4.4.3.1 wird im ersten Satz das Wort „schnell“ gestrichen und die Wörter „in nicht mehr als 10 Minuten, nachdem die Anweisung zum Einbooten ergangen ist“ werden nach dem Wort „Personen“ hinzugefügt.
- 17 Im ersten Satz von Absatz 4.4.6.8 werden die Wörter „eines 25-Personen-Rettungsfloßes“ ersetzt durch „des größten auf dem Schiff mitgeführten Rettungsfloßes“.
- 18 Absatz 4.4.7.6 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:
- “4.4.7.6 Mit Ausnahme von Frei-Fall-Rettungsbooten muss jedes Rettungsboot, das mit einem Läufer oder mit Läufern ausgesetzt werden soll, mit einem Auslösemechanismus versehen sein, der unter Berücksichtigung des nachfolgenden Unterabsatzes 9 den folgenden Anforderungen entspricht:
- .1 Der Mechanismus muss so beschaffen sein, dass sich alle Haken gleichzeitig lösen.
 - .2 der Mechanismus muss zwei Auslösemöglichkeiten haben: normale Auslösemöglichkeit (ohne Belastung) und die Auslösemöglichkeit bei Belastung:
 - .2.1 die normale Auslösemöglichkeit (ohne Belastung), die das Rettungsboot von den Haken löst, wenn es sich im Wasser befindet oder wenn die Haken nicht belastet sind und die manuelle Lösung des Heberings oder der Lasche aus der Klemmbacke des Hakens nicht erforderlich ist und
 - .2.2 eine Auslösemöglichkeit bei Belastung, die das Rettungsboot von den Haken löst, wenn diese belastet sind. Diese Auslösung muss so beschaffen sein, dass sie das Rettungsboot bei allen Belastungszuständen auslöst, sowohl bei im Wasser befindlichem unbeladenem Rettungsboot wie auch bei einer Belastung mit der 1,1 fachen Masse des vollständig besetzten und voll ausgerüsteten Rettungsbootes. Diese Auslösemöglichkeit muss vor unbeabsichtigter oder voreiliger Benutzung ausreichend geschützt sein. Ein entsprechender Schutz muss einen speziellen mechanischen Schutz umfassen, der normalerweise für „ohne Belastungs-Auslösevorrichtungen“ (offload) nicht erforderlich ist, ergänzt durch einen Warnhinweis. Um ein vorzeitiges Auslösen unter Last zu verhindern, soll die Handhabung der Auslösevorrichtung unter Last von einer länger dauernden Willenshandlung des Auslösenden abhängig sein.
- .3 Um ein unbeabsichtigtes Auslösen während der Bergung des Bootes zu verhindern, wenn der Haken nicht wieder vollständig zurückgestellt wurde, darf der Haken entweder nicht in der Lage sein, Lasten zu tragen oder der Griff oder der Sicherungsstift dürfen nicht ohne übermäßigen Kraftaufwand auf die Rückstell-(Sperr-)position zurückgestellt werden können. Zusätzliche Warnhinweise sind an jeder Hakenposition anzubringen, um die Besatzungsmitglieder über das ordnungsgemäße Verfahren zum Rückstellen zu informieren.
- .4 Der Auslösemechanismus muss so konstruiert und eingebaut sein, dass Besatzungsmitglieder im Boot eindeutig erkennen können, wenn der Auslösemechanismus bereit für das Wiedereinholen ist:
- .4.1 es ist unmittelbar darauf zu achten, dass der bewegliche Teil des Hakens oder der Teil des Hakens, der den beweglichen Teil des Hakens ordnungsgemäß feststellt bei jedem Haken sachgemäß und vollständig zurückgestellt wurde, oder
 - .4.2 es ist auf eine nicht-regulierbare Anzeige zu achten, die bestätigt, dass der Mechanismus, der den beweglichen Teil des Hakens ordnungsgemäß feststellt bei jedem Haken sachgemäß und vollständig zurückgestellt wurde, oder
 - .4.3 durch leichte Betätigung einer mechanischen Anzeige, die bestätigt, dass der Mechanismus, der den beweglichen Teil des Hakens ordnungsgemäß feststellt bei jedem Haken sachgemäß und vollständig zurückgestellt wurde.
- .5 Es müssen eindeutige Bedienungsanweisungen mit einem entsprechend formulierten Warnhinweis vorgesehen sein, wobei gegebenenfalls aus Gründen der Klarheit eine Farbkodierung, Piktogramme und/oder Symbole verwendet werden.

Wird eine Farbkodierung verwendet, steht grün für einen ordnungsgemäß zurückgestellten Haken und rot für die Gefahr einer nicht ordnungsgemäßen oder unsachgemäßen Zurückstellung.

- .6 Die Auslösesteuerung muss in einer Farbe, die sich von der Umgebung abhebt, deutlich gekennzeichnet sein.
- .7 Es sind Vorrichtungen für das Aushängen des Rettungsbootes vorzusehen, um den Auslösemechanismus für die Wartung des Bootes freizusetzen.
- .8 die festen baulichen Verbindungen des Auslösemechanismus im Rettungsboot müssen einen Sicherheitsfaktor haben, welcher der sechsfachen Bruchfestigkeit des verwendeten Werkstoffs entspricht, wobei davon ausgegangen wird, dass die Masse des Rettungsbootes bei vollständiger Beladung mit Personen, Kraftstoff und Ausrüstung gleichmäßig auf die Läufer verteilt ist, es sei denn, der Sicherheitsfaktor für die Aushängevorrichtung beruht auf der Masse des vollständig mit Treibstoff beladenen und ausgerüsteten Rettungsbootes plus 1.000 kg und
- .9 In Fällen, wo zum Aussetzen eines Rettungs- oder Bereitschaftsbootes ein System mit einem Läufer und einem Haken in Verbindung mit einer passenden Fangleine zur Anwendung kommt, brauchen die Anforderungen der Absätze 4.4.7.6.2.2 und 4.4.7.6.3 nicht angewandt werden; bei solcher Anordnung reicht eine einfache Vorrichtung aus, die das Rettungsboot oder Bereitschaftsboot nur dann auslöst, wenn es vollkommen schwimmt.“

- 19 Im ersten Satz von Absatz 4.4.7.11 wird das Wort „Leuchte“ durch das Wort „Außenleuchte“ ersetzt.

Der bisherige Wortlaut von Absatz 4.4.7.12 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„4.4.7.12 Im Innern des Rettungsbootes muss eine von Hand bedienbare Innenleuchte für einen ununterbrochenen Betrieb von mindestens 12 Stunden angebracht sein. Die Leuchte muss eine Lichtstärke mit einem arithmetischen Mittelwert von bis zu 0,5 cd abgeben, gemessen über die gesamte obere Hemisphäre hinweg, damit die Überlebens- und Gerätebedienungsanleitungen lesbar sind; Ölbetriebene Lampen sind für diesen Zweck jedoch nicht zulässig.“

- 21 In Absatz 4.4.8.9 werden die Worte „wie in Absatz 4.1.5.1.19 beschrieben“ zwischen die Worte „Trinkwasser“ und „für jede Person“ eingefügt.

4.5 Teilweise geschlossene Rettungsboote

- 22 Absatz 4.5.3 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„4.5.3 Das Rettungsboot muss eine gut sichtbare Innenfarbe haben, die den Insassen kein Unbehagen verursacht.“

4.6 Vollständig geschlossene Rettungsboote

- 23 In Absatz 4.6.2.8 wird das Wort „helle“ vor dem Wort „Innenfarbe“ eingefügt“.

Freifall-Rettungsboote

- 24 Absatz 4.7.3.3 wird gestrichen.

KAPITEL V

Bereitschaftsboote

5.1 Bereitschaftsboote

- 25 Im ersten Satz von Absatz 5.1.1.1. werden die Wörter „mit Ausnahme von Absatz 4.4.6.8“ zwischen die Wörter „4.4.7.4 einschließlich“ und „sowie der Absätze 4.4.7.6“ eingefügt und die Verweise auf „4.4.7.6, 4.4.7.7, 4.4.7.9, 4.4.7.10“ werden durch die Verweise auf „4.4.7.6, 4.4.7.8, 4.4.7.10, 4.4.7.11“ ersetzt.

- 26 Am Ende des ersten Satzes von Absatz 5.1.1.3.2 werden die Wörter „wobei alle gegebenenfalls Eintauchanzüge und Rettungswesten tragen“ hinzugefügt.

- 27 Absatz 5.1.1.6 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5.1.1.6 Jedes Bereitschaftsboot ist mit genügend Treibstoff zu versorgen, der für den gesamten Temperaturbereich, der in dem Gebiet, in dem das Schiff eingesetzt wird, auftreten kann, geeignet ist und muss mit einer Geschwindigkeit von mindestens 6 Knoten manövrieren und diese Geschwindigkeit mindestens 4 Stunden lang bei vollständiger Besetzung und Ausrüstung beibehalten können.“

- 28 Nach dem vorhandenen Absatz 5.1.1.11 wird der nachstehende neue Absatz 5.1.1.12 hinzugefügt:

„5.1.1.12 Jedes Bereitschaftsboot ist so anzuordnen, dass eine ausreichende Sicht nach vorn, achtern und nach beiden Seiten vom Kontroll- und Steuerstand aus gewährleistet ist, um das sichere Aussetzen und Manövrieren und insbesondere die Sichtbarkeit von Bereichen und Besatzungsmitgliedern zu ermöglichen, was von entscheidender Bedeutung für die Bergung von über Bord gegangenen Personen und zum Sammeln von Überlebensfahrzeugen ist.“

- 29 Absatz 5.1.3.11 wird gestrichen.

- 30 Der folgende neue Abschnitt .5.1.4 wird nach dem vorhandenen Abschnitt 5.1.3 hinzugefügt:

“5.1.4 *Zusätzliche Anforderungen für schnelle Bereitschaftsboote*

5.1.4.1 Schnelle Bereitschaftsboote müssen so gebaut sein, dass sie auch unter ungünstigen Witterungsbedingungen und Bedingungen auf See sicher ausgesetzt und eingeholt werden können.

5.1.4.2 Soweit in diesem Abschnitt nichts anderes vorgesehen ist, müssen alle schnellen Bereitschaftsboote den Anforderungen von Abschnitt 5.1 entsprechen, mit Ausnahme der Absätze 4.4.1.5.3, 4.4.1.6, 4.4.7.2, 5.1.1.6 und 5.1.1.10.

5.1.4.3 Ungeachtet des Absatzes 5.1.1.3.1, müssen schnelle Bereitschaftsboote eine Bootskör-

perlänge von nicht weniger als 6 m und nicht mehr als 8,5 m, einschließlich der aufgeblasenen Aufbauten oder der festverbundenen Fender haben.

- 5.1.4.4 Jedes schnelle Bereitschaftsboot ist mit genügend Treibstoff zu versorgen, der für den gesamten Temperaturbereich, der in dem Gebiet, in dem das Schiff eingesetzt wird, auftreten kann, geeignet ist und muss mit einer Geschwindigkeit von mindestens 20 Knoten über einen Zeitraum von mindestens 4 Stunden in ruhigem Wasser mit einer Besatzung von 3 Personen und mindestens 8 Knoten bei vollständiger Besetzung und vollständiger Ausrüstung manövrieren können.
- 5.1.4.5 Schnelle Bereitschaftsboote müssen sich selbst aufrichten oder von höchstens zwei Besatzungsmitgliedern leicht aufgerichtet werden können.
- 5.1.4.6 Schnelle Bereitschaftsboote müssen selbstlenzend sein oder schnell gelenzt werden können.
- 5.1.4.7 Schnelle Bereitschaftsboote müssen vom Bootsführerstand aus mit einem Steuerrad gesteuert werden, das sich entfernt von der Pinne befindet. Es ist ebenfalls für eine Notrudieranlage, die die direkte Kontrolle des Ruders, der Wasserstrahldüse oder des Außenbordmotors gewährleistet, zu sorgen.
- 5.1.4.8 Die Motoren in schnellen Bereitschaftsbooten müssen sich im Falle des Kenterns des Bereitschaftsbootes selbsttätig abschalten oder mittels des gegebenenfalls vorhandenen Notfreigabeschalters des Bootsführers abgeschaltet werden können. Wenn sich das Bereitschaftsboot aufgerichtet hat, muss jede Maschine oder jeder Motor neu gestartet werden können, vorausgesetzt, der gegebenenfalls vorhandene Notfreigabeschalter des Bootsführers wurde zurückgestellt. Das Brennstoff- und Schmierölsystem muss so konstruiert sein, dass im Falle des Kenterns des Bereitschaftsbootes nicht mehr als 250 ml Brennstoff oder Schmieröl aus der Antriebsanlage verloren gehen.
- 5.1.4.9 Schnelle Bereitschaftsboote müssen möglichst mit einer leicht und sicher bedienbaren festen Einzelpunkt-Aufhängevorrichtung oder einer gleichwertigen Vorrichtung ausgestattet sein.
- 5.1.4.10 Ein starres schnelles Bereitschaftsboot muss so gebaut sein, dass es beim Aufhängen am Aufnahmepunkt fest genug ist, um einer Belastung standzuhalten, die der vierfachen Masse bei vollständiger Besetzung und Ausrüstung entspricht, ohne dass nach Beseitigung der Belastung eine bleibende Verformung auftritt.
- 5.1.4.11 Die normale Ausrüstung eines schnellen Bereitschaftsbootes muss eine wasser-

dichte UKW-Funkverkehrsanlage mit Freihandbedienung umfassen.

KAPITEL VI

Aussetz- und Einbootungsvorrichtungen

6.1 Aussetz- und Einbootungsvorrichtungen

- 31 In Absatz 6.1.1.5 wird das Wort „werkseitig“ vor den Worten „statische Prüflast“ eingefügt.
- 32 Der folgende neue Absatz 6.1.1.11 wird nach dem vorhandenen Absatz 6.1.1.10 hinzugefügt:
„6.1.1.11 Die Aussetzvorrichtungen von Bereitschaftsbooten müssen mit Schlechtwetterbeiholern zum Beiholen für den Fall ausgestattet sein, dass schwere Läuferblöcke eine Gefahr darstellen.“
- 33 In Absatz 6.1.2.12 werden die Wörter „oder eine von ihm betätigte Vorrichtung“ ersetzt durch die Worte „entweder an Deck oder im Überlebens- oder Bereitschaftsboot“.
- 34 Der nachstehende neue Absatz 6.1.2.13 wird nach dem vorhandenen Absatz 6.1.2.12 hinzugefügt:
„6.1.2.13 Die Aussetzvorrichtung eines Rettungsbootes muss mit Vorrichtungen zum Aushängen ausgerüstet sein, um das Rettungsboot zur Wartung der Auslösevorrichtung von dieser losgelöst auszuhängen.“
- 35 Der folgende neue Abschnitt 6.1.7 wird nach dem vorhandenen Abschnitt 6.1.6 hinzugefügt:
“6.1.7 *Aussetzvorrichtungen für schnelle Bereitschaftsboote*
- 6.1.7.1 Die Aussetzvorrichtung jedes schnellen Bereitschaftsbootes muss den Anforderungen der Absätze 6.1.1 und 6.1.2, ausgenommen 6.1.2.10, und zusätzlich den Anforderungen dieses Absatzes, entsprechen.
- 6.1.7.2 Die Aussetzvorrichtungen müssen mit einem System zur Dämpfung von Kräften aufgrund der Wechselwirkung mit den Wellen beim Aussetzen oder Einholen des Bereitschaftsbootes versehen sein. Das System muss ein flexibles Element, um die Aufprallkräfte abzumildern und eine Dämpfungsvorrichtung zur Verringerung der Schwingungen, umfassen.
- 6.1.7.3 Die Winde muss mit einer automatischen hochtourigen Vorrichtung zum Straffen ausgestattet sein, die verhindert, dass das Seil bei jedem Seegang, in dem das schnelle Bereitschaftsboot eingesetzt werden soll, locker wird.
- 6.1.7.4 Die Windenbremse funktioniert stufenweise. Wenn das schnelle Bereitschaftsboot mit voller Geschwindigkeit abgesenkt und die Bremse scharf angezogen wird, darf die auf den Läufer wirkende zusätzliche dynamische Kraft aufgrund der Verzögerung das 0,5 fache der Betriebsbelastung der Aussetzvorrichtung nicht überschreiten.

- 6.1.7.5 Die Absenkgeschwindigkeit eines vollständig besetzten und ausgerüsteten schnellen Bereitschaftsbootes darf nicht mehr als 1 m/s betragen. Ungeachtet der Anforderungen des Absatzes 6.1.1.9 muss die Aussetzvorrichtung eines schnellen Bereitschaftsbootes in der Lage sein, das schnelle Bereitschaftsboot mit 6 Personen und vollständiger Ausrüstung bei einer Geschwindigkeit von mindestens 0,8 m/s hochzuheben. Die Aussetzvorrichtung muss ebenfalls in der Lage sein, das Bereitschaftsboot mit der Höchstzahl der auf ihm unterzubringenden Personen, wie nach Absatz 4.4.2 berechnet, hochzuheben.

KAPITEL VII

Sonstige Rettungsmittel

7.2 Generalalarmsystem und Rundsruchanlage

- 36 Der dritte Satz von Absatz 7.2.1.1 wird gestrichen.
37 Der zweite Satz von Absatz 7.2.1.2 wird gestrichen.

Anlage 3

EntschlieÙung MSC.272(85) (angenommen am 4. Dezember 2008)

Annahme von Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code)

Der Schiffssicherheitsausschuss –

in Anbetracht des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses;

im Hinblick auf EntschlieÙung MSC.48(66), mit der er den Internationalen Rettungsmittel-Code (im Folgenden als „LSA-Code“ bezeichnet) angenommen hat, der nach Kapitel III des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) verbindlich eingeführt wurde sowie

im Hinblick auf Artikel VIII Buchstabe b und der Regel III/3.10 des Übereinkommens betreffend das Verfahren zur Änderung des LSA-Codes;

nach der auf seiner fünfundachtzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen zum LSA-Code, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren

1. nimmt in Übereinstimmung mit Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens Änderungen des LSA-Code an, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Januar 2010 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt

mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen oder Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttogehalts der Welthandelsflotte ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

3. fordert die Vertragsregierungen auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Juli 2010 in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

**Anlage
zu Anlage 3**

Änderungen des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code)

Kapitel IV – Überlebensfahrzeuge

4.4 Allgemeine Vorschriften für Rettungsboote

- 1 In Abschnitt 4.4.2.2 Unterabschnitt .1 werden nach der Angabe „75 kg“ die Wörter „(bei einem für ein Fahrgastschiff vorgesehenes Rettungsboot) oder 82,5 kg (bei einem für ein Frachtschiff vorgesehenes Rettungsboot)“ eingefügt.
- 2 Der bisherige Absatz 4.4.9.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
„4.4.9.1 Die Anzahl an Personen, für die das Rettungsboot für Fahrgastschiffe und/oder Frachtschiffe zugelassen ist, ist an dem Boot leicht lesbar und dauerhaft anzugeben.“

4.7 Frei-Fall-Rettungsboote

- 3 Der bisherige Absatz 4.7.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
„4.7.2 Fassungsvermögen der Frei-Fall-Rettungsboote
4.7.2.1 Das Fassungsvermögen eines Frei-Fall-Rettungsboots ist die Anzahl an Personen mit einer Durchschnittsmasse von 82,5 kg, die sich auf einen Sitz setzen können, ohne dass das Antriebsmittel oder die Bedienung irgendeines Ausrüstungsteils behindert wird. Die Oberfläche des Sitzes muss glatt und geformt und mit einer Polsterung von mindestens 10 mm Dicke über allen Kontaktflächen versehen sein, um den Rücken und das Becken zu stützen, sowie flexible seitliche Kopfstützen haben. Die Sitze dürfen nicht zusammenklappbar sein und müssen dauerhaft am Rettungsboot angebracht und so angeordnet sein, dass

eine Verformung des Rumpfes oder des Schutzdaches bei der Aussetzung keine Verletzungen bei den Insassen verursacht. Der Sitz muss an einer Stelle angebracht und so aufgebaut sein, dass die Möglichkeit einer Verletzung während der Aussetzung ausgeschlossen ist, wenn der Sitz schmäler als die Schultern des Insassen ist. Der Durchgang zwischen den Sitzen muss eine freie Breite von mindestens 480 mm zwischen dem Deck und der Oberkante der Sitze haben, frei von Hindernissen sein sowie mit einer rutschfesten Oberfläche und geeigneten Fußstützen versehen sein, die ein sicheres Einsteigen in der Aussetzstellung gestatten. Jeder Sitz muss mit einem geeigneten Sicherungsgurt mit einer Vorrichtung zur Schnellauslösung unter Druck versehen sein, mit dem der Körper des Insassen während der Aussetzung gesichert werden kann.

- 4.7.2.2. Der Winkel zwischen der Sitzfläche und der Rückenlehne des Sitzes muss mindestens 90° betragen. Die Sitzfläche muss mindestens 480 mm breit sein. Der Freiraum vor der Rückenlehne (Abstand zwischen Gesäß und Knie) muss bei einem Winkel von 90° zur Rückenlehne mindestens 650 mm betragen. Die Rückenlehne soll mindestens 1075 Millimeter über die Sitzfläche reichen. Der Sitz muss bei der Messung entlang der Rückenlehne eine Schulterhöhe von mindestens 760 mm aufweisen. Die Fußstütze muss in einem Winkel ausgerichtet sein, der mindestens die Hälfte des Winkels der Sitzfläche beträgt, und eine Fußlänge von mindestens 330 mm haben (siehe Abbildung 2).

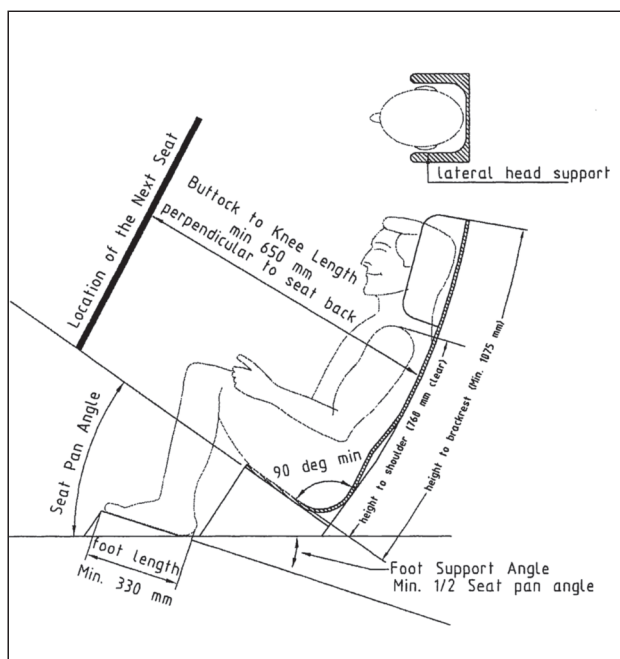


Abbildung 2

Kapitel V – Bereitschaftsboote

5.1 Bereitschaftsboote

- 4 In Absatz 5.1.1.1 Satz 1 werden nach dem Verweis auf „4.4.9 entsprechen“ folgende Wörter angefügt: „mit der Ausnahme, dass für Abschnitt 4.4.2.2.1 für alle Bereitschaftsboote eine Durchschnittsmasse von 82,5 kg gilt.“
- 5 In Absatz 5.1.3.5 Satz 2 wird die Angabe „75 kg“ durch die Angabe „82,5 kg“ ersetzt.

(VkBl. 2009 S. 416)

Nr. 122 Überarbeitete Empfehlung zur Überprüfung von Rettungsmitteln nach den Entschließungen MSC.226(82) und MSC.274(85)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seinen Sitzungen 82 und 85 gemäß der Empfehlungen des Unterausschusses Schiffsentwurf und Ausrüstung die Entschließungen zu Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln angenommen. Der Wortlaut der Entschließungen ist in den Anlagen 1 und 2 zu dieser Bekanntmachung wiedergegeben.
- 2 Die Änderungen nach Entschließung MSC.226(82) sind nach der Empfehlung des Schiffssicherheitsausschusses international ab 1. Juli 2008, die Änderungen nach Entschließung MSC.274(85) nach deren Bekanntmachung anzuwenden.
- 3 Nachfolgend werden die Entschließungen MSC.226(82) (Anlage 1) und MSC.274(85) (Anlage 2) bekannt gemacht.

Bonn, 21. Juli 2009
WS 23/62331.3/5

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Uwe Lohmann

Anlage 1**TEIL 1****ENTSCHLIESSUNG MSC.226(82)**

(angenommen am 08. Dezember 2006)

**BESCHLUSSFASSUNG ÜBER ÄNDERUNGEN DER
ÜBERARBEITETEN EMPFEHLUNG ZUR PRÜFUNG
VON RETTUNGSMITTELN IN DER ZULETZT
GEÄNDERTEN FASSUNG**

Der Schiffsicherheitsausschuss –

Gestützt auf Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

ebenfalls gestützt auf Entschließung A.689(17) über die Prüfung von Rettungsmitteln, mit der die Versammlung auf ihrer siebzehnten Tagung Empfehlungen zur Prüfung von Rettungsmitteln angenommen hatte,

ferner gestützt darauf, dass die Versammlung bei der Annahme von Entschließung A.689(17) den Ausschuss ermächtigt hatte, die Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln ständig auf Änderungs- und Ergänzungsbedarf hin zu überprüfen und gegebenenfalls über Änderungen dieser Empfehlung zu beschließen,

in Kenntnis von Entschließung MSC.81(70), mit welcher der Schiffsicherheitsausschuss auf seiner siebzigsten Tagung die Überarbeitete Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln angenommen und dadurch die Notwendigkeit anerkannt hatte, genauere Bestimmungen für die Prüfung von Rettungsmitteln auf der Grundlage der Vorschriften des Internationalen Rettungsmittel-Code (LSA-Code) einzuführen,

in dem Wunsch, sich in angemessener Form mit Widersprüchlichkeiten, die zwischen dem LSA-Code und der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln ermittelt wurden, zu befassen,

nach der auf seiner zweiundachtzigsten Tagung erfolgten PRÜFUNG von Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln die vom Unterausschuss „Brandschutz“ auf seiner fünfzehnten Tagung erarbeitet wurden,

1. nimmt die Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln in der zuletzt geänderten Fassung AN, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. empfiehlt allen Regierungen, die anliegenden Änderungen bei der Prüfung von Rettungsmitteln anzuwenden;
3. bestimmt, dass diese Änderungen am 1. Juli 2008 in Kraft treten sollen.

**Anlage
zu Anlage 1****Änderungen der überarbeiteten
Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln
in der zuletzt geänderten Fassung****EINFÜHRUNG**

- 1 In diesem Absatz ist das Jahr „1999“ in „2010“ zu ändern.

**Prüfungen der Prototypen
von Rettungsmitteln****1 Rettungsringe**

- 2 Absatz 1.3 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„1.3 Abwurfprüfung

Jeder Rettungsring soll an seiner Oberkante mittels einer Auslösevorrichtung so aufgehängt werden, dass die Unterkante des Rettungsringes sich auf der Höhe befindet, in der er auf Schiffen im leichtesten Betriebszustand auf See angebracht werden soll, oder in einer Höhe von 30 m, falls diese Höhe größer ist, und ins Wasser geworfen werden, ohne dass er beschädigt wird. Außerdem soll ein Rettungsring an seiner Oberkante mittels einer Auslösevorrichtung so aufgehängt werden, dass die Unterkante des Rettungsringes sich auf einer Höhe von 2 m befindet und von dort dreimal auf einen Betonboden fallen gelassen werden, ohne dass er beschädigt wird.

2 Rettungswesten

- 3 Am Ende von Absatz 2.10.1.1 wird nachstehender Wortlaut angefügt:

„Jede Rettungsweste soll dann den Prüfungen gemäß den Absätzen 2.2, 2.3 und 2.5 unterzogen werden. Eine Rettungsweste, die sich selbsttätig aufgeblasen hat, wobei eine Auftriebskammer nicht aufgeblasen ist, soll der Prüfung gemäß Absatz 2.2 unterzogen werden und die Prüfung ist solange zu wiederholen, bis jede Auftriebskammer in nichtaufgeblasenem Zustand geprüft wurde. Für die Brandprüfung in Absatz 2.3 soll eine Rettungsweste aufgeblasen und eine nicht aufgeblasen sein.

- 4 In Absatz 2.10.4.6.2 wird der Begriff „1 Grad“ durch den Begriff „5 Grad“ ersetzt.

- 5 In Absatz 2.10.4.7.2 wird das Wort „Düsen“ durch das Wort „Sprühdüsen“ ersetzt und die Wörter „und mit einem Druck von 0,3 bis 0,4 Kilopascal“ werden gestrichen.

**3 Eintauchanzüge, Wetterschutzanzüge
und Wärmeschutzhilfsmittel**

- 6 In Absatz 3.1.3 werden im zweiten Satz die Wörter „das Aufblasen möglicherweise vorhandener Auftriebskammern“ nach dem Wort „Kleidung“ eingefügt und die Wörter „das Anlegen“ werden nach den Wörtern „getragen werden muss“ eingefügt.

- 7 In Absatz 3.1.4 werden im ersten Satz die Wörter „angemessener Zeit“ durch „5 Minuten“ ersetzt.

- 8 In Absatz 3.1.7 wird der nachfolgende neue Satz zwischen dem bisherigen ersten und zweiten Satz eingefügt:

„Bei einem schwimmfähigen Eintauchanzug mit Wärmeisolierung, der ohne Rettungsweste getragen wird, kann ein Auftriebshilfsmittel wie zum Beispiel eine aufblasbare Schwimmblase hinter dem Kopf des Trägers verwendet werden, um dieses Freibord zu erreichen, vorausgesetzt, das ohne das Auftriebshilfsmittel erreichte Freibord beträgt mindestens 50 mm.“

- 9 In Absatz 3.3.2 wird das Wort „Wärmeleitfähigkeit“ durch das Wort „Wärmeleitwert“ und der Begriff „0,25 W/(mk) durch den Begriff „7.800 W/(m²K)“ ersetzt.

4 Pyrotechnische Gegenstände – Fallschirm-Leuchtraketen, Handfackeln und schwimmfähige Rauchsignale

- 10 In den Absätzen 4.2.2 und 4.2.3 werden die Wörter „bei dieser Temperatur“ jeweils durch die Wörter „unmittelbar nach dem Herausnehmen aus der Kältekammer“ und „unmittelbar nach dem Herausnehmen aus der Wärmekammer“ ersetzt.

- 11 Absatz 4.6.2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„4.6.2 Durch Prüfung des Leuchtsternwerkstoffs im Laboratorium soll festgestellt werden, dass der Werkstoff gleich bleibend mit einer durchschnittlichen Lichtstärke von mindestens 30.000 cd abbrennt und dass die Farbe der Flamme ein lebhaftes Rot ist mit den CIE-Koordinaten $x = 0,61$ bis $0,69$ und $y = 0,3$ bis $0,39$, oder aus diesen Koordinaten errechnet: eine Wellenlänge von 608 ± 11 nm.“

- 12 Absatz 4.7.2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„4.7.2 Durch Prüfung des Leuchtsternwerkstoffs im Laboratorium soll festgestellt werden, dass der Werkstoff mit einer durchschnittlichen Lichtstärke von mindestens 15.000 cd abbrennt und dass die Farbe der Flamme ein lebhaftes Rot ist mit den CIE-Koordinaten $x = 0,61$ bis $0,69$ und $y = 0,3$ bis $0,39$, oder aus diesen Koordinaten errechnet: eine Wellenlänge von 608 ± 11 nm.“

- 13 Absatz 4.8.3 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt und die bisherige Fußnote wird gestrichen:

„4.8.3 Die Rauchdichte und die Farbe des Rauchsignals sollen durch Prüfung im Laboratorium, die bei einer Wassertemperatur von $+20^{\circ}\text{C}$ bis $+25^{\circ}\text{C}$ durchgeführt wird, wie folgt ermittelt werden:

- .1 Der Rauch soll mittels eines Gebläses, das einen Ansaugluftstrom von $18,4 \text{ m}^3/\text{min}$ erzeugen kann, durch ein Gerät geblasen werden, das aus einem Lüftungskanal von 190 mm Durchmesser besteht. Die Dichte des vorbeiziehenden Rauchs soll mit Hilfe einer Lichtquelle von mindestens 10 cd auf einer Seite des Tunnels und einer photoelektrischen Zelle auf der anderen Seite erfasst werden. Nimmt die Photozelle das gesamte von der Lichtquelle ausgestrahlte Licht auf, dann beträgt die Rauchdichte null Prozent, was bedeutet, dass kein Rauch durch den Tunnel zieht. Wenn die Photozelle nicht in der Lage ist, bei dem durch den Tunnel ziehenden Rauch von der Lichtquelle ausgestrahltes Licht aufzunehmen, ist von einer Rauchdichte von 100 % auszuge-

hen. Die Rauchdichte ist aus der Menge des Lichts, das von der Photozelle aufgenommen werden kann, zu errechnen. Vor jeder Messung soll der 100%ige Wert der Lichtstärke überprüft werden. Jede Messung soll aufgezeichnet werden.

- .2 Der Farbton des orangefarbenen Rauchs soll mittels eines visuellen Vergleichs bei Tageslicht mit einer Farbvergleichskarte, die die Palette der zulässigen Orangetöne umfasst, beurteilt werden. Die Farbvergleichskarte soll eine glänzende oder matte Oberfläche haben und aus einer Reihe von mindestens fünf orangefarbenen Farbchips bestehen, die die Palette von rötlichem Orange (Munsell-Bezeichnung 8,75 YR 6/14) bis zu gelblichem Orange (Munsell-Bezeichnung 5 YR MAX) abgestuft nach Bunton, Sättigung und Helligkeit umfasst. Die Farbchips sollen abgegrenzt gegeneinander gemäß ihrer Abfolge von rötlichem zu gelblichem Orange eingesetzt werden und sich zumindest an einer Seite über die Kante der Karte erstrecken. Jeder Farbchip soll eine Größe von mindestens 50 mm x 100 mm haben.

Bem.: Eine typische zulässige Abfolge wäre 8,75 YR 6/14, 10 R 6/14, 1,25 YR 6/14, 3,75 YR MAX, 5 YR MAX

Bem.: ASTM D1535-97 beschreibt ein Verfahren zur Umwandlung von Munsell-Bezeichnungen in CIE-Koordinaten und umgekehrt.

5 Starre und aufblasbare Rettungsflöße

- 14 Der dritte Satz von Absatz 5.12 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt: „Die Wasseransammlung im Rettungsfloß soll nicht mehr als 4 Liter betragen.“

- 15 Absatz 5.17.8 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„5.17.8 Mit dem Messen des Druckverlustes kann begonnen werden, sobald angenommen wird, dass die Dehnung des Materials der Auftriebskammer aufgrund des Aufblasdrucks abgeschlossen ist und Gleichgewicht erreicht wurde.“

- 16 In Absatz 5.17.13.2.2.10.1 werden die Wörter „darf das 100-Gramm-Gewicht nicht angehoben werden“ durch die Wörter „darf das Gewebe nicht blockieren“.

- 17 In Absatz 5.17.13.2.2.10.2 werden die Wörter „die Prüftemperatur $70^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$ und“ gestrichen.

6 Rettungsboote

- 18 In Absatz 6.4.3 werden im zweiten Satz die Wörter „restlichen“ zwischen die Wörter „Die“ und „Massen“ eingefügt und der nachstehende neue Satz wird zwischen dem bisherigen ersten und zweiten Satz eingefügt:

„Diese Beladung soll auch eine Masse von 100 kg umfassen, die auf einen von jedem im Rettungsboot eingebauten Sitztyp aufgebracht wird.“

19 Absatz 6.8.2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„6.8.2 Die Massen, die Personen darstellen sollen, die sich nach dem Fluten des Rettungsbootes im Wasser befänden (bei einem Wasserspiegel von mehr als 500 mm über der Sitzfläche) können weggelassen werden. Die Massen, die Personen darstellen sollen, die sich nach dem Fluten des Rettungsbootes nicht im Wasser befänden (bei einem Wasserspiegel von weniger als 500 mm über der Sitzfläche) sollen an den Stellen angeordnet werden, wo diese Personen normalerweise säßen, wobei ihr Schwerpunkt ungefähr 300 mm oberhalb der Sitzfläche liegt. Die Massen, die Personen darstellen sollen, die nach dem Fluten des Rettungsbootes zum Teil im Wasser eingetaucht wären (bei einem Wasserspiegel zwischen 0 und 500 mm oberhalb der Sitzfläche) sollen darüber hinaus eine ungefähre Dichte von 1 kg/dm³ (z. B. Ballastwasserbehälter) haben, um einen dem menschlichen Körper ähnlichen Umfang darzustellen.“

20 Unterabsatz .1 von Absatz 6.9.4 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„1 Eine Kraft, welche 25% der höchstzulässigen Nutzlast des Heiðhakens entspricht, soll in einem Winkel von 45° zur Vertikalen in Längsrichtung auf den Heiðhaken einwirken. Diese Prüfung soll sowohl achteraus als auch voraus durchgeführt werden;“

21 Unterabsatz .3 von Absatz 6.9.4 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„3 eine Kraft, die der höchstzulässigen Nutzlast des Heiðhakens entspricht, soll in einer Richtung halbwegs zwischen den Positionen der Prüfung nach Punkt 1 und 2 (d. h. in einem Winkel von 45° zur Längsachse des Bootes in der Draufsicht) in einem Winkel von 33° zur Vertikalen auf den Heiðhaken einwirken. Diese Prüfung soll in vier Positionen durchgeführt werden.

Es soll zu keiner Beschädigung des Heiðhakens als Folge dieser Prüfung kommen und bei einer im Wasser durchgeführten Prüfung soll das Rettungsboot oder seine Ausrüstung keine Beschädigung aufweisen.“

22 Absatz 6.10.1 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„6.10.1 Das Rettungsboot soll mit Massen beladen werden, welche der Masse seiner Ausrüstung sowie der Anzahl der Personen entsprechen, für die das Rettungsboot zugelassen werden soll. Der Motor soll in Gang gesetzt und das Rettungsboot soll mindestens 4 Stunden lang manövriert werden,

um den zufrieden stellenden Lauf des Motors nachzuweisen. Das Rettungsboot soll mit einer Geschwindigkeit von mindestens 6 Knoten so lange gefahren werden, bis dass der Kraftverbrauch ermittelt sowie festgestellt werden kann, ob der Kraftstofftank das vorgeschriebene Fassungsvermögen hat. Die größte Schleppkraft des Rettungsbootes soll ermittelt werden. Diese Information soll dazu verwendet werden, das größte vollbeladene Rettungsfloß zu bestimmen, welches das Rettungsboot mit 2 Knoten schleppen kann. Die für das Schleppen anderer Fahrzeuge vorgesehene Einrichtung soll mittels einer Schleppleine an einem ortsfesten Objekt befestigt werden. Der Motor soll mindestens 2 Minuten lang mit voller Kraft voraus betrieben werden, wobei die Schleppkraft zu messen und aufzuzeichnen ist. Die Einrichtung für das Schleppen oder ihre Befestigung sollen danach keinen Schaden aufweisen. Die größte Schleppkraft des Rettungsbootes soll im Baumusterzeugnis festgehalten werden.“

23 Absatz 6.15 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„6.15 Prüfung der Luftversorgung bei Rettungsbooten mit Luftversorgungssystem

Alle Eingänge und Öffnungen des Rettungsbootes sollen geschlossen, die Luftzufuhr ins Innere des Rettungsbootes auf den Entwurfsluftdruck eingeschaltet sein. Der Motor soll dann bei Umdrehungen laufen, die erforderlich sind, um die volle Drehzahl bei voll beladenem Boot mit allen Personen zu erreichen, wobei das Sprinklersystem über einen Zeitraum von 5 Minuten betrieben, dann 30 Sekunden lang angehalten und anschließend wieder eingeschaltet wird und insgesamt 10 Minuten lang betrieben werden soll. Während dieser Zeit soll der Luftdruck im Rettungsbootgehäuse ununterbrochen überwacht werden; auf diese Weise soll festgestellt werden, ob ein schwacher Überdruck im Rettungsboot verbleibt und ob keine schädlichen Gase ins Innere eindringen können. Der Luftdruck im Bootsinnern soll niemals niedriger als der Luftdruck in der Atmosphäre sein, er soll ihn jedoch bei der Prüfung auch nicht um mehr als 20 hPa überschreiten. Es soll durch Starten des Motors mit abgeschalteter Luftzufuhr nachgewiesen werden, dass bei zu geringer Luftzufuhr selbsttätige Vorrichtungen in Gang gesetzt werden, durch die verhindert wird, dass ein gefährlicher Unterdruck von mehr als 20 hPa im Rettungsboot entsteht.“

7 Bereitschaftsboote und schnelle Bereitschaftsboote

24 Absatz 7.1.2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„7.1.2 Die größte Schleppkraft des Rettungsbootes soll ermittelt werden. Diese Information soll dazu verwendet werden, das größte vollbeladene Rettungsfloß zu bestimmen, welches das Bereitschaftsboot mit 2 Kno-

ten schleppen kann. Die für das Schleppen anderer Fahrzeuge vorgesehene Einrichtung soll mittels einer Schleppleine an einem ortsfesten Objekt befestigt werden. Der Motor soll mindestens 2 Minuten lang mit voller Kraft voraus betrieben werden, wobei die Schleppkraft zu messen und aufzuzeichnen ist. Die Einrichtung für das Schleppen oder ihre Befestigung sollen danach keinen Schaden aufweisen. Die größte Schleppkraft des Bereitschaftsbootes soll im Baumusterzeugnis festgehalten werden.“

- 25 In Absatz 7.1.3 werden im zweiten Satz die Wörter „auf eine Trage mit ähnlichen Abmessungen wie die in Abb. 4 dargestellte legen“ zwischen die Wörter „sich“ und „die übrigen“ eingefügt und die nachstehende Abbildung wird nach diesem Absatz eingefügt:

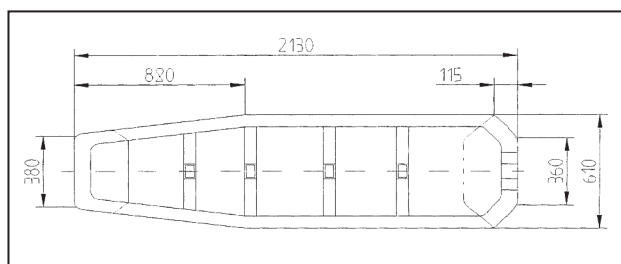


Abbildung 4 – Abmessungen der Trage (mm)

- 26 In Absatz 7.1.7 wird im ersten Satz das Wort „starre“ gestrichen und der nachstehende Wortlaut wird am Ende des Absatzes angefügt:

„Bei schnellen Bereitschaftsbooten, die nicht selbstaufrichtend sind, soll der Motor im Leerlauf laufen und nachdem er sich beim Umdrehen selbsttätig abgeschaltet hat oder mittels des Notfreigabeschalters des Bootsführers abgeschaltet wurde, leicht wieder zu starten sein und noch 30 Minuten lang laufen, nachdem das Bereitschaftsboot wieder in die aufrechte Lage zurückgekehrt ist. Bei Bereitschaftsbooten mit Innenbordmotor ist die Prüfung ohne Motor und Kraftstoff nicht anwendbar.“

- 27 Im Einleitungsteil von Absatz 7.2.14 werden die Wörter „entsprechend den Vorschriften der Verwaltung“ durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„einer Prüfung unterzogen werden und die Anforderungen einer von der Organisation annehmbaren internationalen Norm erfüllen.“*

- 28 Am Ende von Absatz 7.4.1 wird nachstehender Wortlaut angefügt:

„Bei offenen, schnellen Bereitschaftsbooten soll die Selbstaufrichtungsprüfung nur in unbeladenem Zustand erfolgen und die Absätze 6.14.1.1, 6.14.3, 6.14.4 und 6.14.5 sind nicht anwendbar. Im Hinblick auf Absatz 6.14.2 gilt ein Boot, das mit einem Notfreigabeschalter des Bootsführers ausgerüstet ist, als so konstruiert, dass es sich beim Umdrehen selbsttätig abschaltet.“

* Es wird auf die Empfehlungen der Internationalen Organisation für Normung, insbesondere die Veröffentlichung ISO 15372 *Ships and marine technology – Inflatable rescue boats – Coated fabrics for inflatable chambers* verwiesen.

- 29 Der folgende neue Absatz 7.7.11 wird nach dem vorhandenen Absatz 7.7.10 angefügt:

„Prüfung des umgedrehten Motors (nur bei Motoren, die für schnelle Bereitschaftsboote bestimmt sind)

- 7.7.11 Der Motor und sein Kraftstofftank sollen auf einer Rahmenkonstruktion befestigt werden, die sich um eine Achse dreht, welche der Längsachse des Boots in Höhe des Bootsspiegelhecks entspricht. Der Propeller soll sich bis zur Höhe der Kavitationsplatte in einem Wasserbecken befinden. Der Motor ist dann dem in den Absätzen 6.14.7.1 bis 6.14.7.13 beschriebenen Prüfverfahren zu unterziehen und danach zur Untersuchung zu zerlegen. Im Hinblick auf Absatz 6.14.7.9 soll sich der Motor beim Umdrehen selbsttätig abschalten oder mittels des Notfreigabeschalters des Bootsführers abgeschaltet werden. Bei diesen Prüfungen soll der Motor weder überhitzen noch funktionsunfähig werden noch im Laufe eines einzigen Umdrehvorgangs mehr als 250 Milliliter Öl verlieren. Bei der Untersuchung nach dem Zerlegen des Motors soll dieser keine Anzeichen einer Überhitzung oder einer übermäßigen Abnutzung aufweisen.“

8 Aussetz- und Einbootungsvorrichtungen

- 30 In Absatz 8.1.1 wird der nachfolgende neue Satz zwischen dem bisherigen fünften und sechsten Satz eingefügt:

„Die Aussetzrampe und ihre Anschlüsse an den Auslösemechanismus sollen einer statischen Prüflast von der 2,2 fachen Höchstbelastung unterworfen werden.“

10 Rettungsmittelleuchten

- 31 Im ersten Satz von Absatz 10.1.2 wird das Wort „seewasseraktivierte“ durch die Wörter „aus Seewasserzellen“ nach „Stromquellen“ ersetzt.

- 32 Im ersten Satz von Absatz 10.1.3 wird das Wort „Trockenbatterien“ durch das Wort „Trockenzellen“ ersetzt und der letzte Satz wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„Die Innenleuchten sollen eine Lichtstärke mit einem arithmetischen Mittelwert von mindestens 0,5 cd abgeben, gemessen über die gesamte obere Hemisphäre, damit die Überlebens- und Gerätebedienungsanleitungen über einen Zeitraum von mindestens 12 Stunden hinweg lesbar sind.“

- 33 Absatz 10.3.3 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„10.3.3 Eine an einer Rettungsweste befestigte Leuchte soll der Sprungprüfung aus 4,5 m nach Maßgabe von Absatz 2.8.8 unterzogen werden. Dabei soll die Leuchte nicht beschädigt werden, soll sich nicht von der Rettungsweste lösen, und eingeschaltet werden können sowie beleuchtet und sichtbar sein, während sich der Proband noch im Wasser befindet.“

34 In Absatz 10.4.7 werden die Worte „IEC 945: 3. Ausgabe (November 1996)“ durch die Worte „IEC 60945: 2002“ an beiden Textstellen ersetzt.

11 Wasserdruck-Auslösevorrichtungen

35 Nach Absatz 11.2.5 wird der nachstehende neue Unterabsatz .6 angefügt:

„6 Sonneneinstrahlungsprüfung

Eine Einheit soll einer Sonneneinstrahlungsprüfung gemäß IEC 60945:2002, Absatz 8.10 unterzogen werden.

Bem.: Auf die Sonneneinstrahlungsprüfung kann verzichtet werden, wenn der Hersteller in der Lage ist glaubhaft zu belegen, dass die verwendeten Materialien die Prüfung erfüllen, d. h. UV stabilisiert sind.“

Teil 2

Prüfungen bei laufender Produktion und Überprüfung der Vorschriftsmässigen Aufstellung

5 Überlebensfahrzeuge

36 Der nachstehende neue Absatz 5.3.4 wird nach dem vorhandenen Absatz 5.3.3 angefügt:

„5.3.4 Der Anschluss jeder Vorrichtung für das Aussetzen, der am Boot befestigt ist, soll einer Belastung ausgesetzt werden, die der Masse des Bootes mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung (oder der zweifachen Masse des Bootes bei einem System mit einem Läufer) entspricht. Die Vorrichtung für das Aussetzen oder ihr Anschluss am Boot sollen keine Beschädigungen aufweisen.“

6 Aussetz- und Aufstellungseinrichtungen

37 In Absatz 6.1.1 wird der nachfolgende neue Satz zwischen dem bisherigen ersten und zweiten Satz eingefügt:

„Bei der Aussetzvorrichtung eines Freifall-Rettungsbootes soll jede Aussetzrampe und ihr Anschluss am Auslösemechanismus mit einer statischen Last, die das 2,2fache der Höchstbelastung beträgt, geprüft werden.“

38 Nach Absatz 6.1.1 wird die Überschrift „Einbauprüfungen“ eingefügt.

39 Der letzte Satz von Absatz 6.1.3 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„Eine Person soll dann an Bord des Überlebensfahrzeugs beziehungsweise des Bereitschaftsbootes gehen und von dort den Aussetzvorgang probeweise durchführen.“

Anhang 1

Referenz-Prüfweste einer Rettungsweste für Erwachsene – Entwurf und Konstruktion

40 In Absatz 2.1.3 wird die Zahl „155,6“ durch die Zahl „149“ ersetzt.

41 Im Anhang zu Anhang 1 werden in der zweiten Reihe von Tabelle 1 die Zahlen „103,5“, „46,5“ und „150“ jeweils durch die Zahlen „103“, „46“ und „149“ ersetzt.

42 Im Anhang zu Anhang 1 werden in der zweiten Reihe von Tabelle 2 die Zahlen „17,75“, „51,75“ und „18,5“ jeweils durch die Zahlen „17,5“, „51,5“ und „18“ an den entsprechenden Textstellen ersetzt.

Anlage 2

Entschliebung MSC.274(85) (angenommen am 4. Dezember 2008)

Annahme von Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln (Entschliebung MSC.81(70))

Der Schiffssicherheitsausschuss –

in Anbetracht des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses sowie

in Anbetracht der Entschliebung A.689(17) über die Prüfung von Rettungsmitteln, mit der die Versammlung auf ihrer siebzehnten Tagung Empfehlungen zu Prüfungsanforderungen für Rettungsmittel angenommen hatte;

ferner in Anbetracht dessen, dass die Versammlung bei der Annahme von Entschliebung A.689(17) den Ausschuss ermächtigt hatte, die Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln ständig auf Änderungs- und Ergänzungsbedarf hin zu überprüfen und gegebenenfalls über Änderungen dieser Empfehlung zu beschließen;

im Hinblick auf Entschliebung MSC.81(70), mit welcher der Schiffssicherheitsausschuss auf seiner siebzigsten Tagung die Überarbeitete Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln angenommen und dadurch die Notwendigkeit anerkannt hatte, genauere Bestimmungen für die Prüfung von Rettungsmitteln auf der Grundlage der Vorschriften des Internationalen Rettungsmittel-Code (LSA-Code) einzuführen;

in dem Wunsch, den immer größer werdenden Seeleuten durch die Erhöhung des angenommenen Gewichts von Personen in Rettungs- und Bereitschaftsbooten sowie dem Verletzungsrisiko durch die Verformung von Rümpfen und Schutzdächern von Frei-Fall-Rettungsbooten bei der Aussetzung Rechnung zu tragen;

nach der auf seiner fünfundachtzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln, die der Unterausschuss „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ auf seiner einundfünfzigsten Tagung vorgeschlagen hatte –

1. nimmt die Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln (Entschliebung MSC.81(70)) an, deren Wortlaut in der Anlage wiedergegeben ist;
2. empfiehlt allen Regierungen, die anliegenden Änderungen bei der Prüfung von Rettungsmitteln anzuwenden.

**Anlage
zu Anlage 2**

**Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung zur
Prüfung von Rettungsmitteln
(EntschlieÙung MSC.81(70))**

Teil 1 Prüfungen der Prototypen von Rettungsmitteln

**6.1 Begriffsbestimmungen und allgemeine Prüfbedin-
gungen**

- 1 Der bisherige Absatz 6.1.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„6.1.1 Sofern nichts anderes bestimmt ist, soll die durchschnittliche Masse einer Person in einem für ein Fahrgastschiff bestimmtes Rettungsboot mit 75 kg und in einem für ein Frachtschiff bestimmtes Rettungsboot mit 82,5 kg festgesetzt werden.“

6.3 Überbelastungsprüfung für Rettungsboote

- 2 Absatz 6.3.2 Satz 1 erhält nach dem Wort „Personen“ folgenden Wortlaut:

„für den Schiffstyp entspricht, für den es zugelassen werden soll.“

- 3 Der bisherige Absatz 6.3.9 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„6.3.9 Diese Prüfung soll als bestanden gelten, wenn das Rettungsboot die Funktionsprüfung entsprechend den Anforderungen der Verwaltung bestanden hat, das Rettungsboot keine Beschädigung erlitten hat, die sein einwandfreies Funktionieren beeinträchtigen könnte und etwaige während der Prüfung gemessene Verformungen des Rumpfes oder des Schutzdaches bei den Rettungsbootinsassen keine Verletzungen hervorrufen würden.“

6.7 Prüfung des für die Rettungsbootinsassen verfügbaren Raumes zum Sitzen

- 4 In Absatz 6.7.1 Satz 2 werden nach der Angabe „75 kg“ die Wörter „bei einem für ein Fahrgastschiff vorgesehenen Rettungsboot und 82,5 kg bei einem für ein Frachtschiff vorgesehenen Rettungsboot“ eingefügt.

7.1 Starre Bereitschaftsboote

- 5 In Absatz 7.1.3 Satz 2 wird die Angabe „75 kg“ durch die Angabe „82,5 kg“ ersetzt.
6 In Absatz 7.1.4 Satz 1 werden nach dem Wort „Personen“ die Wörter „jede mit einem Gewicht von 82,5 kg“ eingefügt.

7.2 Aufgeblasene Bereitschaftsboote

- 7 In Absatz 7.2.4 Unterabsatz .3 wird die Angabe „75 kg“ durch die Angabe „82,5 kg“ ersetzt.
8 In Absatz 7.2.11 Satz 1 werden nach dem Wort „Personen“ die Wörter „jede mit einem Gewicht von 82,5 kg“ eingefügt.

Teil 2

**Prüfungen bei laufender Produktion und
Überprüfung der vorschriftsmäßigen Aufstellung**

**5.2 Prüfung der mit Davits auszustellenden Rettungs-
flöße und aufblasbaren Bereitschaftsboote**

- 9 In Absatz 5.2 Unterabsatz .4 werden nach den Wörtern „75 kg“ die Wörter „für das Rettungsfloß und 82,5 kg für das Bereitschaftsboot“ eingefügt.

**6.1 Aussetzvorrichtungen, bei denen Läufer und Win-
den verwendet werden**

- 10 In Absatz 6.1.2 Satz 1 werden nach der Angabe „75 kg“ die Wörter „beziehungsweise 82,5 kg,“ eingefügt.

- 11 In Absatz 6.1.5 Satz 1 werden nach der Angabe „75 kg“ die Wörter „beziehungsweise 82,5 kg,“ eingefügt.

(VkBl. 2009 S. 427)

**Nr. 123 XVI. Nachtrag
zum Tarif für die Schifffahrtsabgaben
auf den norddeutschen Bundes-
wasserstraßen im Binnenbereich**

Der Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich vom 20. November 2001 (VkBl. 2001 S. 613) in der Fassung des XV. Nachtrags vom 11. April 2008 (VkBl. 2008 S. 292) wird wie folgt geändert:

§ 1

Im Teil C (Tarifsätze) ist in der Tarifstelle 075 (Fahrgastschifffahrt) die Zahl „2008“ im Befristungsvermerk in „2009“ zu ändern.

§ 2

Im Teil D (Ausnahmesätze für Güter) sind

1. in der Tarifstelle 099 nach der Güterart „Erze“ die Güterart „Expeller, zur Energiegewinnung“ und in der Spalte der Verkehrsbeziehung 6b die Zahl „652“ einzufügen,
2. die Befristungsvermerke der Tarifstellen 108 und 271 zu ändern in „befristet bis 30. Juni 2010“,

3. nach der Tarifstelle 651 (alle Güter) die neue Tarifstelle 652 (Expeller, zur Energiegewinnung) einzufügen:

Tarif- stelle (TS)	Güterart und Geltungsbereich	Für Güter der Güterklasse			
		I/II Ct	III/IV Ct	V Ct	VI Ct
„652	Expeller , zur Energie- gewinnung (Gkl. V: aus Nr. 1720) im Verkehr vom Rhein – befristet bis zum 30. Juni 2010 –	–	–	0,233	–“.

§ 3

Dieser Nachtrag tritt mit Wirkung vom 01. Juli 2009, § 1,
§ 2 Punkt 3 mit Wirkung vom 1. Januar 2009 in Kraft.

Münster, den 24. Juni 2009
S-323.2/1

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
West
Im Auftrag
Gosebrock-Heimann

(VkBl. 2009 S. 433)