

Verkehrsblatt

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

INHALTSVERZEICHNIS

62. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Mai 2008

Heft 10

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2008	Seite
Grundsatzabteilung			
71	07. 05. 2008	Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung See (RM)	302
Eisenbahnen			
72	30. 04. 2008	Öffentliche Bekanntmachung der Planfeststellung für das "Projekt Stuttgart 21"; Planfeststellungsabschnitt 1.4 (Filderbereich bis Wendlingen) in Stuttgart	310
Wasserstraßen, Schifffahrt			
73	30. 01. 2008	Verordnung über die Schleusenbetriebszeiten an den Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau	312

Nr.	Datum	VkBl. 2008	Seite
74	28. 04. 2008	Planfeststellung für den Ausbau des Donau-Ems-Kanals (DEK) von km 66,175 bis km 70,350 (Stadtstrecke Münster)	312
75	25. 04. 2008	Bekanntmachung der „Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 25. April 2008“	314
Aufgebote			
75a	31. 05. 2008	Aufbietungen verlorener Fahrzeugbriefe. .	318 (1-20)
75b	31. 05. 2008	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4	

Nichtamtlicher Teil

Berichte und Mitteilungen	319
---------------------------------	-----

AMTLICHER TEIL

Grundsatzabteilung

Nr. 71 Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung See (RM)

Hiermit gebe ich nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden die nachfolgenden Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung See bekannt. Diese Richtlinien berücksichtigen die Gefahrgutverordnung See (GGVSee) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. Dezember 2007 (BGBl. I S. 138) und den IMDG-Code, zuletzt geändert durch Entschließung MSC 205(81), in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 15. Dezember 2006 (VkBf. 2006 S. 844).

Gleichzeitig hebe ich die Richtlinien (RM 001) vom 23. Dezember 1999 (BANz. vom 22. März 2000 Nr. 57a S. 17 Abschnitt E) auf.

Bonn, den 07. Mai 2008

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Schwan

Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung See (RM)

Zu § 1 Abs. 3 GGVSee

- Seeschiffe gehören dann zur Bundeswehr oder zu ausländischen Streitkräften, wenn die nautische Leitung des Schiffes von der Bundeswehr bzw. den ausländischen Streitkräften übernommen worden ist. Dies kann auch durch Einzelverpflichtung des Kapitäns erfolgen.
- Gründe der Verteidigung liegen nicht nur dann vor, wenn der Verteidigungsfall nach Art. 115a GG eingetreten ist. Insofern ist die verfassungsrechtliche Definition des Verteidigungsfalles für die Anwendung des § 1 Abs. 3 Satz 1 GGVSee alleine nicht maßgebend. Die Entscheidung, was Gründe der Verteidigung sind, obliegt dem BMVg. So können z. B. auch militärische Übungen Gründe der Verteidigung sein. Gründe der Verteidigung liegen u. a. auch dann vor, wenn die Bundeswehr außerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland eingesetzt wird und dieser Einsatz vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde.
- Die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter ist durch Bestimmungen der Bundeswehr oder der ausländischen Streitkräfte zu gewährleisten. Dies gilt auch für die Beförderung gefährlicher Güter im Auftrag und unter der Verantwortung der Bundeswehr oder der ausländischen Streitkräfte durch zivile Unternehmen. Die Überwachung der Verladung gefährlicher Güter im Verantwortungsbereich ausländischer Streitkräfte in der Zuständigkeit des BMVg soll sicherstellen, dass die einschlägigen nationalen militärischen Regeln beachtet werden.

Die Beförderung von militärischen gefährlichen Gütern als Zuladung auf zivilen Schiffen kann nicht freigestellt werden. Dem Militär liegen in der Regel keine näheren Kenntnisse über die weitere an Bord befindliche Ladung vor und das militärische Sicherheitskonzept ist somit nicht geschlossen anwendbar. Erforderliche Ausnahmezulassungen können in der Regel von den zuständigen Landesbehörden erteilt werden.

Seeschiffe, die nicht aus Gründen der Verteidigung gefährliche Güter befördern, müssen die Gefahrgutverordnung See beachten.

Zu § 4 Abs. 10 GGVSee

Ein meldepflichtiges Ereignis liegt vor, wenn ein oder mehrere der nachfolgenden Kriterien erfüllt sind:

- Tod durch gefährliches Gut
- Verletzung durch gefährliches Gut, wenn die Verletzung zu einer intensiven medizinischen Behandlung geführt hat oder einen Krankenhausaufenthalt von mindestens einem Tag oder eine Arbeitsunfähigkeit von mindestens drei aufeinander folgenden Tagen zur Folge hat
- Produktaustritt oder Verlust von Gefahrgut über Bord in Überschreitung der folgenden Mengen:

Stoffe oder Gegenstände	Menge
Klasse 6.2	Jeder Austritt /
Klasse 7	Verlust
Klasse 1: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4L, 1.5D, UN 0190	50 kg / 50 l
Klasse 2.3	
Klasse 3: Verpackungsgruppe I und UN 3343	
Klasse 4.1: Verpackungsgruppe I und UN 3221 bis 3224 und 3231 bis 3240	
Klasse 4.2: Verpackungsgruppe I	
Klasse 4.3: Verpackungsgruppe I und UN 1183, 1242, 1295, 1340, 1390, 1403, 1928, 2813, 2965, 2968, 2988, 3129, 3130, 3131, 3134, 3148, 3396, 3398, 3399	
Klasse 5.1: Verpackungsgruppe I und UN 2426	
Klasse 5.2: UN 3101 bis 3104 und 3111 bis 3120	
Klasse 6.1: Verpackungsgruppe I	
Klasse 8: Verpackungsgruppe I	
Klasse 9: UN 2315, 3151, 3152, 3432 und Geräte, die solche Stoffe enthalten	
Klasse 1: 1.4B bis 1.4G und 1.6N	333 kg / 333 l
Klasse 2.1	
Klasse 3: Verpackungsgruppe II	
Klasse 4.1: Verpackungsgruppe II (*)	
Klasse 4.2: Verpackungsgruppe II	
Klasse 4.3: Verpackungsgruppe II (*)	
Klasse 5.1: Verpackungsgruppe II	
Klasse 5.2: (*)	
Klasse 6.1: Verpackungsgruppe II und III	

Stoffe oder Gegenstände	Menge
Klasse 8: Verpackungsgruppe II Klasse 9: Verpackungsgruppe II und UN 3245 (*) sofern nicht in der vorherigen Zeile eine geringere Menge festgelegt ist	
Klasse 1: 1.4S Klasse 2.2 Klasse 3: Verpackungsgruppe III Klasse 4.1 Verpackungsgruppe III Klasse 4.2 Verpackungsgruppe III Klasse 4.3 Verpackungsgruppe III Klasse 5.1 Verpackungsgruppe III Klasse 8: Verpackungsgruppe III Klasse 9: Verpackungsgruppe III und UN 2990, 3072, 3268	1000 kg / 1000 l

Das Kriterium des Produktaustritts liegt auch vor, wenn die unmittelbare Gefahr eines Produktaustritts in der vorgenannten Menge bestand. In der Regel ist dies anzunehmen, wenn das Behältnis aufgrund von strukturellen Schäden für die nachfolgende Beförderung nicht mehr geeignet ist oder aus anderen Gründen keine ausreichende Sicherheit gewährleistet ist.

Bei einem Ereignis mit radioaktiven Stoffen ist auch zu melden:

- eine Exposition, die zu einer Überschreitung der Grenzwerte nach Schedule II der IAEA Safety Series No.115 führt;
- eine vermutete bedeutende Verminderung der Sicherheitsfunktionen des Versandstücks (dichte Umschließung, Abschirmung, Wärmeschutz oder Kritikalität).

Sind bei einem Ereignis radioaktive Stoffe der Klasse 7 beteiligt, gelten folgende Kriterien für den Produktaustritt:

- a) jedes Austreten radioaktiver Stoffe aus Versandstücken;
- b) Exposition, die zu einer Überschreitung der in den Regelungen für den Schutz von beschäftigten und der Öffentlichkeit vor ionisierender Strahlung [Schedule II der IAEA Safety Series No.115 – „International basic Safety Standards for Protection against Ionizing Radiation and for Safety of Radiation Sources“] festgelegten Grenzwerte führt, oder
- c) wenn Grund zur Annahme besteht, dass eine bedeutende Verminderung der Sicherheitsfunktionen des Versandstücks (dichte Umschließung, Abschirmung, Wärmeschutz oder Kritikalität) stattgefunden hat, durch die das Versandstück für die Fortsetzung der Beförderung ohne zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen ungeeignet geworden ist.

Die Meldung ist gemäß dem Muster nach Anlage 1 zu erteilen.

Zu § 5 Abs. 1 und § 6 Abs. 2 GGVSee

Ausnahmen nach § 5 Abs. 1 GGVSee gelten nur im Seeverkehr und nicht im Zu- und Ablauf zu den Häfen.

Sachlich zuständig für die Erteilung von Ausnahmen nach § 5 Abs. 1 und für die in § 6 Abs. 2 genannten Aufgaben sind folgende Behörden:

Bremen:

Bremen:

Hansestadt Bremisches Hafenamt
Überseetor 20
28217 Bremen
Tel: 0421 361 8438
Fax: 0421 361 8387
E-Mail: uwe.kraft@hbh.bremen.de

Bremerhaven:

Hansestadt Bremisches Hafenamt
Steubenstr. 7a
27568 Bremerhaven
Tel: 0471 596 13404
Fax: 0471 596 13422
E-Mail: raimond.claussen@hbh.bremen.de

Hamburg:

Wasserschutzpolizei
WSP 032
Zentralstelle Gefahrgutüberwachung
Kehrwiederspitze 1
20457 Hamburg
Tel: 040 4286 65471
Fax: 040 4286 65473
E-Mail: wsp032@polizei.hamburg.de

Mecklenburg-Vorpommern:

Rostock:

Hansestadt Rostock
Der Oberbürgermeister
Hafen- und Seemannsamt
Hafenkapitän
Postfach 481046
18132 Rostock
Tel: 0381 381 8710
Fax: 0381 381 8735
E-Mail: port.authority@rostock.de

Sassnitz:

Stadtverwaltung Sassnitz
Hafen- und Seemannsamt
Hauptstr. 33
18546 Sassnitz
Tel: 038392 55312
Fax: 038392 55313
E-Mail: hafenamt@sassnitz.de

Stralsund:

Hansestadt Stralsund
Abt. Umweltschutz
Hafen- und Seemannsamt
Hafenstraße 50
18439 Stralsund
Tel: 03831 260 130
Fax: 03831 260 135
E-Mail: hafenamt@stralsund.de

Wismar:

Hansestadt Wismar
Der Bürgermeister
Ordnungsamt
Hafen- und Seemannsamt
Kopenhagener Str. 1
23966 Wismar
Tel: 03841-251 32 60 oder -61
Fax: 03841-251 32 62
E-Mail: hafenamt@wismar.de

Wolgast:

Stadt Wolgast
Hafen- und Seemannsamt
Burgstr. 6
17438 Wolgast
Tel: 03836 251137
Fax: 03836 202690
E-Mail: helmut.gerhardt@wolgast.de

Niedersachsen:**- für Ausnahmen nach § 5 Abs. 1****Oldenburg:**

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Häfen- und Schifffahrtsverwaltung
Referat 45
Hindenburgstr. 28
26122 Oldenburg
Tel: 0441 799 2238
Fax: 0441 799 2253
E-Mail: hinrich.pape@mw.niedersachsen.de

- übrige Aufgaben gemäß § 6 Abs. 2**Brake und Nordenham:**

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Häfen- und Schifffahrtsverwaltung
Ref. 45
Brommystraße 1
26919 Brake/Utw.
Tel: 04401 925-0; -200 oder -216
Fax: 04401 3272
E-Mail: post-brake@nports.de

Cuxhaven und Stade-Bützfleth:

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Häfen- und Schifffahrtsverwaltung
Ref. 45
Am Schleusenpriel 2
27472 Cuxhaven
Tel: 04721 500 150
Fax: 04721 500 250
E-Mail: post-cuxhaven@nports.de

Emden:

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Häfen- und Schifffahrtsverwaltung
Ref. 45
Friedrich-Naumann-Str. 7-9
26725 Emden
Tel: 04921 897-0; -120, -119 oder -116
Fax: 04921 897 241
E-Mail: post-emden@nports.de

Leer:

Stadt Leer
Hafenbehörde
Postfach 2060
26770 Leer
Tel: 0491 9782 0
Fax: 0491 9782 399
E-Mail: info@leer.de

Oldenburg:

Stadt Oldenburg
Hafenbehörde
Pferdemarkt 14
26105 Oldenburg
Tel: 0441 235 3073
Fax: 0441 235 3130
E-Mail: hafen@stadt-oldenburg.de

Papenburg:

Stadt Papenburg
Hafenbehörde
Seeschleuse
26781 Papenburg
Tel: 04961 9467 12
Fax: 04961 9467 20
E-Mail: hafen@papenburg.de

Wilhelmshaven:**(ausgenommen kommunaler Hafenteil)**

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Häfen- und Schifffahrtsverwaltung
Ref. 45
Neckarstraße 10
26382 Wilhelmshaven
Tel: 04421 4800-0, -200, -211 oder -231
Fax: 04421 4800 596
E-Mail: wilhelmshaven@nports.de

Wilhelmshaven: (kommunaler Hafenteil)

Stadt Wilhelmshaven
Hafenbehörde
Städtischer Hafen Wilhelmshaven
Luisenstraße 8
26382 Wilhelmshaven
Tel: 04421 291 256
Fax: 04421 291 262
E-Mail: hafenkapitaen@swwv.de

Schleswig-Holstein:**Brunsbüttel:**

Amt für ländliche Räume Husum
Leiter der Hafenbehörde
Am Außenhafen
25813 Husum
Tel: 04841 661 317
Fax: 04841 661 321
E-Mail: carl.arenas@hh.alr-husum.landsh.de

Dagebüll:

Amt Südtondern
Der Amtsdirektor
als Hafenbehörde
Fachbereich III
Marktstraße 12
25899 Niebüll
Tel: 04661 601-0 oder -311
Fax: 04661 601 151
E-Mail: info@amt-suedtondern.de

Flensburg:

Oberbürgermeister der Stadt Flensburg
Hafenbehörde
24937 Flensburg
Tel: 0461 4871 301
Fax: 0461 4871 974
E-Mail: hafenbehoerde@flensburg.de

Kiel:

Hafenamt der Landeshauptstadt Kiel
 Bollhörnkaai 1
 24103 Kiel
 Tel: 0431 901 1073 oder -1173
 Fax: 0431 94 477
 E-Mail: hafenamt@kiel.de

Lübeck/Travemünde:

Lübeck Port Authority
 Abt. Hafen- und Seemannsamt Lübeck
 Schlüsselbuden 16
 23552 Lübeck
 Tel: 0451 1225 918
 Fax: 0451 1225 924
 E-Mail: stefan.weglehner@luebeck.de

Puttgarden:

Bürgermeister der Stadt Fehmarn
 Ohrtstr. 11
 23769 Fehmarn
 Tel: 04371 506 224
 Fax: 04371 506 211
 E-Mail: m.meier@stadtfehmarn.de

Rendsburg:

Landrat des Kreises Rendsburg-Eckernförde
 Hafenbehörde
 24768 Rendsburg
 Tel: 04331 14070
 Fax: 04331 5336
 E-Mail: info@kreishafen-rd.de

Zu § 6 Abs. 5 GGVSee

Nach § 6 Abs. 5 GGVSee ist die BAM für die Zustimmung zur Verwendung von Verpackungen zuständig. Die Zuständigkeit der BAM nach § 6 Abs. 5 erstreckt sich sowohl auf die Zulassung von Verpackungen als auch auf die Zulassung der Verwendung einer Verpackung, sofern sich dies aus dem IMDG-Code ergibt.

Zu § 8 GGVSee

EDV-Fassungen des IMDG-Code sind grundsätzlich zur Verwendung zugelassen. Es muss sich jedoch um die amtliche Fassung des Code handeln.

Auf Seeschiffen dürfen nach § 8 Abs. 6 GGVSee Unterlagen auch in digitalisierter Form mitgeführt werden. Sofern es sich um den IMDG-Code handelt, erfüllt der amtliche Text in gedruckter Form (auch als CD-ROM) die Forderung des § 8.

Alle in § 8 Abs. 1 Nr. 4 genannten Dokumente müssen in der Organisation des Beförderers vorgehalten werden, damit sie den zuständigen Behörden auf Verlangen vorgelegt werden können.

Zu § 9 GGVSee

Die am Seefrachtgeschäft beteiligten Gewerbetreibenden werden bei der Beförderung gefährlicher Güter wie folgt als verantwortlich angesehen:

Gewerbetreibender	Tätigkeit	Pflichten nach § 9
Hersteller oder Vertreiber (Versender)	Derjenige, der eine Seebeförderung ursprünglich veranlasst (Englisch „Shipper“)	Absatz 1

Gewerbetreibender	Tätigkeit	Pflichten nach § 9
	Wenn der Hersteller oder Vertreiber die Güter selbst in eine Beförderungseinheit lädt	Absatz 2
	Wenn der Hersteller oder Vertreiber mit dem Seefrachtführer selbst den Seefrachtvertrag abschließt	Absatz 3
Spediteur	Derjenige, der für einen Dritten die Seebeförderung durch Abschluss eines Seefrachtvertrags besorgt	Absatz 3
	Wenn der Spediteur für den Auftraggeber Güter in eine Beförderungseinheit lädt	Absatz 2
Seefrachtführer (Verfrachter)	Derjenige, der auf Grund eines Seefrachtvertrages Güter für einen Dritten mit eigenen oder in Zeitcharter genommenen Schiffen befördert	Absatz 5
Reeder, auch Korrespondenzreeder (bei Partenreedereien) und Vertragsreeder (bei Geschäftsbesorgungsvertrag)	Derjenige, der eigene oder zur Bereederung überlassene Schiffe zur Beförderung von Gütern einsetzt	Absatz 6
Anteilseigner an einer Schiffsbeteiligungsgesellschaft oder Partenreederei		Keine Pflichten nach GGVSee
Hafenumschlagsunternehmer	Derjenige, der Güter in ein Seeschiff verlädt	Absatz 4
	Wenn der Hafenumschlagsunternehmer im Auftrag Dritter Güter in Beförderungseinheiten lädt	Absatz 2
Ladungskontrollunternehmer	Soweit die Verantwortung für die Beladung von Beförderungseinheiten übernommen wird	Absatz 2
Schiffsmakler als Buchungsagent	Derjenige, der für einen Seefrachtführer (Verfrachter) in dessen Namen Seefrachtverträge abschließt	Absatz 5 Nr. 1
Schiffsmakler als Klarierungsagent	Derjenige, der Schiffe im Hafen ein- und ausklariert und papiermäßig gegenüber Behörden und Ladungsbeteiligten abfertigt	Absatz 5 Nr. 2

Zu § 10 GGVSee

- a) Die Bußgeldbeträge des Bußgeldkatalogs in Anlage 2 sind Regelsätze, die von fahrlässiger Begehung, normalen Tatumständen und von mittleren wirtschaftlichen Verhältnissen ausgehen. Bei vorsätzlichem Handeln sind die angegebenen Sätze angemessen bis zum doppelten Satz zu erhöhen. Die Regelsätze, soweit die Angelegenheit nicht strafrechtlich verfolgt wird, erhöhen sich um mindestens 25 %, wenn durch die Zu-

- widerhandlung ein anderer gefährdet oder geschädigt ist. Liegt Tateinheit vor, so ist der höchste in Betracht kommende Regelsatz um 25 % der Regelsätze für die anderen Ordnungswidrigkeiten zu erhöhen.
- b) Durch eine Verwarnung soll bei einer geringfügigen Ordnungswidrigkeit dem Betroffenen sein Fehlverhalten vorgehalten werden; sie ist daher mit einem Hinweis auf die Zuwiderhandlung zu verbinden. Verwarnungen können mit einem Verwarngeld, dass in der Regel mit 35,00 Euro anzusetzen ist, verbunden sein.
- c) Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Verfolgungsbehörde (Opportunitätsgrundsatz, § 47 Abs. 1 OWiG).
- Im Rahmen des Opportunitätsgrundsatzes ist zu prüfen, ob auf die Verfolgung der Ordnungswidrigkeit verzichtet werden kann, wenn behördliche Maßnahmen nach dem allgemeinen Polizeirecht, nach Vollstreckungsgesetzen oder hier insbesondere nach § 8 Abs. 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes getroffen wurden.

Anlage 1

Meldung von Ereignissen an das BMVBS gemäß § 4 Abs. 10 GGVSsee

1. Verkehrsträger	
☐ Seeschiff Schiffsname:	☐ Bereitstellung / Umschlag im Hafen
2. Datum und Ort des Ereignisses	
Jahr:..... Monat:..... Tag:..... Stunde:.....	
Unfall bei der Beförderung ☐ Schiff im Hafen ☐ Schiff auf Seeschiffahrtsstraße ☐ Schiff auf See Ort / Position:	Unfall bei Umschlag oder Bereitstellung ☐ Übernahme vom Land-Verkehrsträger ☐ Bereitstellung im Hafen ☐ Beladen von Beförderungseinheiten ☐ Be-/Entladen in/aus Seeschiff Name des Hafens:
3. Topographie	
Im Seeverkehr nicht relevant	
4. besondere Wetterbedingungen	
☐ Regen ☐ Schneefall ☐ Glätte ☐ Nebel Sichtweite:..... ☐ Gewitter ☐ Sturm Windstärke:..... Temperatur:..... °C	
5. Beschreibung des Ereignisses	
☐ Grundberührung des Schiffes ☐ Kollision mit einem anderen Wasserfahrzeug ☐ Beschädigung bei Umschlagsarbeiten ☐ Brand ☐ Explosion ☐ Leckage ☐ Ladungsverlust über Bord ☐ technischer Mangel Zusätzliche Beschreibung des Ereignisses:	

6. Betroffene gefährliche Güter

UN- Nummer ¹⁾	Klasse	VG	Geschätzte Produktmenge (ausgetreten / über Bord verloren) (kg oder l) ²⁾	Art der Umschließung ³⁾	Werkstoff der Umschließung	Art des Versagens der Umschließung ⁴⁾

1) Bei gefährlichen Gütern, die unter eine Sammeleintragung fallen, für die die Sondervorschrift 274 gilt, ist zusätzlich die technische Benennung anzugeben

2) Für radioaktive Stoffe der Klasse 7 sind die Werte gemäß den Kriterien in der Anlage anzugeben

3) Es ist die entsprechende Nummer anzugeben:

- 1 Verpackung
- 2 Großpackmittel (IBC)
- 3 Großverpackung
- 4 Kleincontainer
- 5 Wagen
- 6 Fahrzeug
- 7 Kesselwagen
- 8 Tankfahrzeug
- 9 Batteriewagen
- 10 Batteriefahrzeug
- 11 Wagen mit abnehmbaren Tanks
- 12 Aufsetztank
- 13 Großcontainer
- 14 Tankcontainer
- 15 MEGC
- 16 ortsbeweglicher Tank

4) Es ist die entsprechende Nummer anzugeben:

- 1 Leckage
- 2 Brand
- 3 Explosion
- 4 strukturelles Versagen

7. Ereignisursache (falls eindeutig bekannt)

- ☐ technischer Mangel
- ☐ Ladungssicherung
- ☐ betriebliche Ursache (Umschlag)
- ☐ sonstiges:

8. Auswirkungen des Ereignisses

Personenschaden: (im Zusammenhang mit den betroffenen gefährlichen Gütern)

- ☐ Tote (Anzahl:.....)
- ☐ Verletzte (Anzahl:.....)

Produktaustritt:

- ☐ ja
- ☐ nein
- ☐ unmittelbare Gefahr eines Produktaustritts
- ☐ Verlust über Bord ohne erkennbaren unmittelbaren Produktaustritt

Sach-/Umweltschaden:

- ☐ geschätzte Schadenshöhe ≤ 50.000 €
- ☐ geschätzte Schadenshöhe > 50.000 €

Sperrung/Evakuierung:

- ☐ ja ☐ Evakuierung von Personen für die Dauer von mindestens drei Stunden
- ☐ Sperrung von öffentlichen Verkehrswegen von mindestens drei Stunden
- ☐ Sperrung von Wasserstraßen / Wasserflächen von mindestens drei Stunden
- ☐ nein

Anlage 2

Bußgeldkatalog GGVSee			
Lfd Nr.	Ordnungswidrigkeiten, die darin bestehen, dass	GGVSee § 10 Abs. 1 Nr.	Bußgeld EURO
A	der Hersteller, der Vertreiber oder der Beauftragte des Herstellers oder Vertreibers entgegen § 9 Abs. 1		
1	Nr. 1 verpackte gefährliche Güter zur Beförderung übergibt, die nach dem IMDG-Code für die Beförderung nicht zugelassen sind;	1 a	1500
2	Nr. 2 verpackte gefährliche Güter zur Beförderung übergibt, obwohl ein Beförderungsdokument nach § 8 Abs. 1 Nr. 1 nicht erstellt worden ist;	1 b	500
3	Nr. 3 für gefährliche Güter Verpackungen, IBC, Großverpackungen, ortsbewegliche Tanks, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) oder Schüttgut-Container verwendet, obwohl diese für die betreffenden Güter nach Kapitel 3.2 in Verbindung mit den Kapiteln 3.3, 3.4, 4.1, 4.2, 4.3 und 7.5 des IMDG-Codes nicht zugelassen sind und das nach dem IMDG-Code erforderliche Zulassungskennzeichen nicht tragen oder bei Schüttgut-Containern, die keine Frachtcontainer sind, eine Zulassung der zuständigen Behörde nicht erteilt worden ist;	1 c	800
4	Nr. 4 ortsbewegliche Tanks oder Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) befüllt und die Maßgaben des Kapitels 4.2 des IMDG-Codes nicht beachtet;	1 d	800
5	Nr. 5 Schüttgut-Container befüllt und die Maßgaben des Kapitels 4.3 des IMDG-Codes nicht beachtet;	1e	800
6	Nr. 6 gefährliche Güter zusammenpackt, obwohl dies nach Kapitel 3.2 in Verbindung mit den Kapiteln 3.3, 3.4 Nr. 3.4.4.1 und 7.2 des IMDG-Codes nicht zulässig ist;	1f	800
7	Nr. 7 Verpackungen, Umverpackungen, IBC, Großverpackungen, ortsbewegliche Tanks, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) oder Schüttgut-Container übergibt, obwohl diese nicht nach Maßgabe des Kapitels 3.2 in Verbindung mit den Kapiteln 3.3, 3.4, 5.1 Nr. 5.1.1 bis 5.1.4 und 5.1.6, 5.2 und 5.3 des IMDG-Codes gekennzeichnet, markiert, plakatiert oder beschriftet sind;	1g	500
8	Nr. 8 das Beförderungsdokument ohne die in § 8 Abs. 1 Nr. 1 geforderten Angaben weitergibt;	1h	500
B	der für das Packen oder Beladen einer Beförderungseinheit jeweils Verantwortliche entgegen § 9 Abs. 2		
9	Nr. 1 Verpackungen, IBC oder Großverpackungen in Beförderungseinheiten staut oder stauen lässt, ohne die Maßgaben der Kapitel 7.1, 7.2 und 7.5 des IMDG-Codes einzuhalten und ohne die Abschnitte 2, 3 und 4 der CTU-Packrichtlinien zu beachten;	2 a	800
10	Nr. 2 Beförderungseinheiten zur Beförderung übergibt, obwohl diese nicht nach Maßgabe des Kapitels 3.2 in Verbindung mit den Kapiteln 3.3, 3.4, 5.1 Nr. 5.1.1 bis 5.1.4 und 5.1.6 sowie dem Kapitel 5.3 des IMDG-Codes gekennzeichnet, markiert, plakatiert oder beschriftet sind;	2b	500
11	Nr. 3 Beförderungseinheiten zur Beförderung übergibt und kein CTU-Packzertifikat nach Kapitel 5.4 Nr. 5.4.2 des IMDG-Codes ausgestellt oder dessen Inhalt nicht in das Beförderungsdokument aufgenommen hat;	2b	500
C	derjenige, der einen Beförderer mit der Beförderung gefährlicher Güter beauftragt entgegen § 9 Abs. 3		
12	gefährliche Güter zur Verladung anliefert oder anliefern läßt und die in § 8 Abs. 1 Nr. 4 geforderten Dokumente nicht übergibt oder übermittelt;	3	500
D	der für den Umschlag Verantwortliche entgegen § 9 Abs. 4		
13	Satz 1 bei Unfällen die zuständige Behörde nach § 4 Abs. 8 nicht oder nicht rechtzeitig unterrichtet;	4a	500
14	Satz 2 Nr. 1 verpackte gefährliche Güter auf einem Seeschiff entgegen § 7 Abs. 2 Satz 1 nicht gemäß schriftlicher Stauanweisung staut;	4b	500
15	Satz 2 Nr. 2 Verpackungen, Umverpackungen, IBC, Bulkverpackungen, ortsbewegliche Tanks oder Beförderungseinheiten entgegen § 7 Abs. 4 auf ein Seeschiff verlädt, obwohl sie sich in einem Zustand befinden, der eine sichere Beförderung nicht zuläßt;	4c	1000
16	Satz 2 Nr. 3 gefährliche Güter als Massengut entgegen der in § 8 Abs. 2 genannten Vorschriften über die Informationspflicht auf ein Seeschiff verlädt;	4d	500
E	der Beförderer entgegen § 9 Abs. 5		
17	Nr. 1 gefährliche Güter zur Beförderung entgegen den in § 3 Abs. 1, 2 und 4 genannten Vorschriften annimmt;	5a	800

Bußgeldkatalog GGVSee			
Lfd. Nr.	Ordnungswidrigkeiten, die darin bestehen, dass	GGVSee § 10 Abs. 1 Nr.	Bußgeld EURO
18	Nr. 2 verpackte gefährliche Güter entgegen den in § 8 Abs. 1 Nr. 5 und § 8 Abs. 4 genannten Bedingungen verladen läßt;	5b	500
F	der Reeder entgegen § 9 Abs. 6		
19	ein Seeschiff zur Beförderung gefährlicher Güter einsetzt, dass nicht gemäß § 4 Abs. 7 Satz 1 und 2 ausgerüstet ist oder nicht dafür sorgt, dass die in § 8 Abs. 4 Satz 2 genannten Unterlagen vom Schiffsführer mitgeführt werden;	6	500
G	der Schiffsführer entgegen § 9 Abs. 7		
20	Satz 1 Nr. 1 nicht oder nicht rechtzeitig alle mit Notfallmaßnahmen befassten Besatzungsmitglieder vor der Verladung gefährlicher Güter oder bei Betreten des Schiffes unterrichtet, dass sich gefährliche Güter an Bord befinden, wo sie gestaut sind, welche Gefahren von ihnen ausgehen können und welches Verhalten insbesondere bei Unregelmäßigkeiten erforderlich ist;	7a	250
21	Satz 1 Nr. 2 nicht für die Befolgung des Verbots nach § 4 Abs. 2 Satz 1 sorgt;	7b	300
22	Satz 1 Nr. 2 nicht für die Befolgung des Verbots nach § 4 Abs. 3 Satz 1 sorgt;	7b	500
23	Satz 1 Nr. 3 nicht dafür sorgt, dass die Ladung gemäß § 4 Abs. 6 regelmäßig überwacht wird und die entsprechende Schiffstagebucheintragung vorgenommen wird;	7c	250
24	Satz 1 Nr. 5 bei Unfällen die zuständige Behörde nach § 4 Abs. 8 nicht oder nicht rechtzeitig unterrichtet;	7d	500
25	Satz 1 Nr. 6 die vorgeschriebenen Unterlagen oder die gespeicherten Informationen nicht nach den Vorschriften des § 8 Abs. 6 vorhält, oder nach § 8 Abs. 7 Unterlagen oder Ausdrucke nicht oder nicht rechtzeitig zur Prüfung vorlegt;	7e	250
26	Satz 2 Nr. 1 verpackte gefährliche Güter und gefährliche Güter in fester Form als Massengut übernimmt ohne sichergestellt zu haben, dass die Stauanweisungen und die Stau- und Trennvorschriften gemäß § 7 Abs. 2 Satz 2 eingehalten sind;	7f	300
27	Satz 2 Nr. 2 gefährliche Güter in flüssiger oder verflüssigter Form als Massengut übernimmt ohne sichergestellt zu haben, dass die in § 7 Abs. 5 oder 6 aufgeführten Mindestanforderungen eingehalten sind;	7f	1000
28	Satz 2 Nr. 3 mit einem Seeschiff mit verpackten gefährlichen Gütern ausläuft, ohne für die geforderte Stauung und Sicherung der Ladung nach § 7 Abs. 3 zu sorgen;	7g	300
29	Satz 2 Nr. 4 auf Seeschiffahrtsstraßen von Gastankschiffen Ladungsdämpfe zur Druck- oder Temperaturregelung ablässt;	7h	1000
30	Satz 2 Nr. 5a) gefährliche Güter befördert, ohne dafür zu sorgen, dass sich die Ausrüstung nach § 4 Abs. 7 Satz 3 in einsatzbereitem Zustand befindet;	7i	300
31	Satz 2 Nr. 5b) gefährliche Güter befördert, ohne dass er selbst oder der für die Ladung verantwortliche Offizier im Besitz eines gültigen Sachkundenachweises oder einer gültigen Schulungsbescheinigung nach § 4 Abs. 11 ist;	7i	300
32	Satz 2 Nr. 5c) gefährliche Güter befördert, ohne die vorgeschriebenen Unterlagen nach § 8 Abs. 3 mitzuführen;	7i	300
H	der mit der Planung der Beladung nach § 7 Abs. 1 Satz 1 Beauftragte entgegen § 9 Abs. 8		
33	Stauanweisungen festlegt, ohne dabei die in § 7 Abs. 1 Satz 2 genannten Voraussetzungen des § 3, die Stau- und Trennvorschriften der Kapitel 7.1 und 7.2 des IMDG-Codes sowie die Einschränkungen der Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 19 oder in Verbindung mit § 12 Nr. 5 nach Kapitel II-2 Regel 54 des SOLAS Übereinkommens zu beachten;	8	500
I	der für die Ladung verantwortliche Offizier entgegen § 9 Abs. 9		
34	bei der Beförderung gefährlicher Güter tätig wird, ohne im Besitz eines gültigen Sachkundenachweises oder einer gültigen Schulungsbescheinigung nach § 4 Abs. 11 zu sein.	9	300

(VkBf. 2008 S. 302)

Eisenbahnen

Nr. 72 Öffentliche Bekanntmachung der Planfeststellung für das „Projekt Stuttgart 21“; Planfeststellungsabschnitt 1.4 (Filderbereich bis Wendlingen) in Stuttgart.

Mit Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart (Planfeststellungsbehörde), vom 30.04.2008, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.4 (Filderbereich bis Wendlingen), ist der Plan für das vorgenannte Bauvorhaben festgestellt worden.

Der Planfeststellungsbeschluss mit den dazugehörigen Zeichnungen und Erklärungen liegt ab dem 16.06.2008 bis 27.06.2008 (einschließlich) in folgenden Städten und Gemeinden:

1. Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtplanungsamt, Planaufgabe (Erdgeschoss), Eberhardstraße 10, in 70173 Stuttgart
2. Bürgermeisteramt Wendlingen, Am Marktplatz 2, 73240 Wendlingen
3. Bürgermeisteramt Unterensingen, Kirchstraße 31, 72669 Unterensingen
4. Bürgermeisteramt Neuhausen, Schlossplatz 1, 73765 Neuhausen
5. Bürgermeisteramt Ostfildern, Otto-Vatter-Str. 12, 73760 Ostfildern
6. Bürgermeisteramt Denkendorf, Furtstraße 1, 73770 Denkendorf
7. Bürgermeisteramt Köngen, Stöfflerplatz 1, 73257 Köngen

zur allgemeinen Einsicht aus. Er kann während der Öffnungszeiten von jedermann eingesehen werden.

Der Planfeststellungsbeschluss gilt mit dem Ende der Auslegungsfrist allen Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wurde.

Der Planfeststellungsbeschluss (Verfügender Teil und Begründung, jedoch nicht der festgestellte Plan selbst) kann bis zum Ablauf der in der Rechtsbehelfsbelehrung des Planfeststellungsbeschlusses genannten einmonatigen Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und denjenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben schriftlich beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart (Tel. 0711/22816-160), angefordert bzw. ab der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses auf der Homepage des Eisenbahn-Bundesamtes (<http://www.eisenbahn-bundesamt.de>) eingesehen bzw. heruntergeladen werden.

A. VERFÜGBARER TEIL DES BESCHLUSSES (AUSZUG)

I. Feststellung des Planes

Gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2396 in der aktuellen Fassung) wird der Plan der DB Netz AG (Vorhabenträgerin) für

das Projekt Stuttgart 21, Planfeststellungsabschnitt 1.4 (Filderbereich bis Wendlingen) in Stuttgart mit den in den Planunterlagen eingetragenen Änderungen, Ergänzungen, Nebenbestimmungen und Schutzauflagen festgestellt.

Die Einwendungen und Anträge der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Bedenken und Hinweise werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Änderungen und Ergänzungen der festgestellten Planunterlagen sowie durch Zusagen der Vorhabenträgerin entsprochen wurde oder sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG beinhaltet die Planfeststellung auch die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentliche rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich.

II. Gegenstand der Planfeststellung

Das Vorhaben beinhaltet im Wesentlichen nachfolgend aufgeführte Bestandteile:

1. Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB)
 - Zweigleisiges Trogbauwerk Denkendorf West mit einer Länge von 144 m (km 19,1+85 – 19,3+29)
 - Tunnel Denkendorf mit einer Länge von 768 m (km 19,3+29 – 20,0+97)
 - Eisenbahnüberführung (Rahmenbauwerk) über Wirtschaftsweg östlich des Flughafens (km 15,7+69 – 15,7+75)
 - Eisenbahnüberführung (Rahmenbauwerk) über die K 1269 (km 17,0+88 – 17,1+05)
 - Dreifeldrige Eisenbahnüberführung über Auffahrt BAB A8 Richtung Karlsruhe AS Esslingen (km 18,1+53 – 18,2+06)
 - Eisenbahnüberführung (Rahmenbauwerk) über die L 1202 (km 18,4+07 – 18,4+27)
 - Eisenbahnüberführung (Durchlaufträger mit Plattenbalkenquerschnitt) über die L 1204 und das Denkendorfer Tal (km 20,6+86 – 20,8+61)
 - Eisenbahnüberführung (Durchlaufträger mit Hohlkastenquerschnitt über das Sulzbachtal) (km 21,3+35 – 21,7+00)
 - Eisenbahnüberführung Seehof über den Egertenweg (km 23,2+36 – 23,2+45)
 - Einfeldrige Eisenbahnüberführung Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen AS Wendlingen BAB A8 (km 24,2+48,789)
 - Eisenbahnüberführung (Rahmenbauwerk) über Auffahrt Plochingen – München AS Wendlingen BAB A8
 - Eisenbahnüberführung (Rahmenbauwerk) über die B 313 (km 24,4+81,728)
 - Einfeldrige Eisenbahnüberführung über Abfahrt Karlsruhe – Plochingen AS Wendlingen BAB A8 (km 24,6+34,287)
 - Eisenbahnüberführung (Rahmenbauwerk) über Auffahrt Nürtingen – München AS Wendlingen BAB A8 (km 24,7+27,973)

- Stützbauwerke westlich und östlich des Tunnels Denkendorf
- Rettungsplatz (1500 m²) am Ostportal des Tunnels Denkendorf
- Neubau von Seitenwegen zwischen NBS und BAB A8

2. Notwendige Folgemaßnahmen (Anlagen Dritter)

- Rück- bzw. Neubau der L 1204 nördlich der BAB A8 einschließlich Umbau der Einmündung Westumfahrung Scharnhausen in die L 1204
- Rück- bzw. Neubau von Wirtschaftswegen entlang der Neubaustrecke im Zuge der Anbindung an das bestehende Netz
- Neubau Einmündung L 1202 in L 1204
- Anpassung AS Esslingen der BAB A8
- Anpassung der Betriebsumfahrt Seehof der BAB A8
- Anpassung der AS Wendlingen der BAB A8
- Neubau Straßenüberführung L 1204 bei km 15,7+70
- Umbau Straßenüberführung L 1204 bei km 15,7+74
- Rück- und Neubau Wirtschaftswegüberführung über den Sulzbach
- Neubau Wirtschaftswegeüberführung Wangerhöfe
- Neubau Wirtschaftswegüberführung Köngen – Unterensingen
- Neubau Regenrückhaltebecken AS Esslingen, Denkendorf, Seewiesen, Westumfahrung Scharnhausen, K 1269
- Neubau Regenklärbecken B 313
- Verlegung Erlachgraben
- Rückbau diverser Gebäude einer Kleingartenkolonie im Bereich des Bahnkörpers
- Rückbau Wirtschaftsgebäude unter der EÜ Denkendorfer Tal

3. Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen gemäß LBP-Maßnahmenplan

III. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst 12 Bände Planunterlagen. Änderungen und Ergänzungen, die sich im Laufe des Anhörungsverfahrens ergeben haben, sind in den Planunterlagen durch Tekturen, ergänzende Unterlagen und Unterlagen, welche die ursprünglichen Planunterlagen ersetzen, enthalten.

IV. Nebenbestimmungen, Vorbehalte

Nebenbestimmungen, Schutzauflagen und Vorbehalte sind im Planfeststellungsbeschluss insbesondere zu folgenden Bereichen enthalten:

- Schall- und Erschütterungsimmissionen, elektromagnetische Felder
- Luft und Klima
- Natur und Landschaft, Erholung
- Abfall
- Wasserwirtschaft

- Öffentliche Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz
- Belange anderer Verkehrsträger
- Belange anderer Leitungsträger
- Bauausführung und Bauausführungsplanung

V. Entschädigungsansprüche

Entschädigungsansprüche gemäß § 74 Absatz 2 VwVfG bestehen nach Maßgabe des verfügenden Teils insbesondere im Hinblick auf Grunderwerb, vorübergehende Grundinanspruchnahme und den in der Begründung beschriebenen Immissionen aus betriebs- und baubedingten Luftschall sowie aus betriebs- und baubedingten Erschütterungen und sekundärem Luftschall.

B. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Vorhabenträgerin und diejenigen, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundenbeamten der Geschäftsstelle zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen, die zur Begründung seiner Klage dienenden und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen, soweit er einen Antrag stellt. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Stuttgart, den 30.04.2008

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Im Auftrag
gez. Monika Kaufmann

(VkBli. 2008 S. 310)

Wasserstraßen, Schifffahrt**Nr. 73 Verordnung über die Schleusenbetriebszeiten an den Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau**

Auf Grund von § 46 Nr. 1 des Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962), zuletzt geändert durch Artikel 1 § 5 Abs. 2 des Gesetzes vom 13. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2930) in Verbindung mit § 1 der Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Bundeswasserstraßengesetz über die Regelung des Betriebs von Anlagen vom 31. März 1970 (BGBl. I S. 315) verordnet die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd:

§ 1

Die Schiffsschleusen am Main, Main-Donau-Kanal und an der Donau werden während des ganzen Jahres ganzjährig betrieben. Verkehrszeiten sind: Tagverkehr 6:00 bis 22:00 Uhr, Nachtverkehr 22:00 bis 6:00 Uhr.

§ 2

(1) Von den Schiffsschleusen Oberrhein bis Regensburg werden im Nachtverkehr grundsätzlich nur Fahrzeuge der gewerblichen Schifffahrt nach Anmeldung geschleust. Einer solchen Anmeldung bedarf es nicht, wenn die Schleuse durch eine Fernsteuerzentrale fernbedient wird. Verfahren und Form der Anmeldung werden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion festgesetzt.

(2) Fahrzeuge der gewerblichen sowie der nicht gewerblichen Schifffahrt können im Nachtverkehr mit den Fahrzeugen der angemeldeten gewerblichen Schifffahrt mitgeschleust werden, wenn sich daraus keine Verzögerungen im angemeldeten Schleusenablauf ergeben.

(3) Die Regelungen zum Schleusenrang nach § 6.29 BinSchStrO und § 6.28 DonauSchPV bleiben unberührt.

§ 3

Die Fahrzeuge müssen an nicht fernbedienten Schleusen im Tagverkehr bis spätestens 21:30 Uhr und im Nachtverkehr bis spätestens 5:30 Uhr in die letzte, in der jeweiligen Verkehrszeit zu durchfahrende Schleusenkammer eingefahren sein.

§ 4

Aus verkehrlichen und betrieblichen Gründen sowie zur Vorbereitung und Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen an den Schiffsschleusenanlagen können die Wasser- und Schifffahrtsdirektion sowie die Wasser- und Schifffahrtsämter vorübergehend abweichende Schleusenbetriebszeiten mit Aussetzung des Betriebs anordnen.

§ 5

Die Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung über die Schleusenbetriebszeiten an den Bundeswasserstraßen Main,

Main-Donau-Kanal und Donau vom 14. August 2000 (VkBl. 2000 S. 515) außer Kraft.

Würzburg, den 30.01.2008
S-312.3/23

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Süd
Aster

(VkBl. 2008 S. 312)

Nr. 74 Planfeststellung für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) von km 66,175 bis km 70,350 (Stadtstrecke Münster)Öffentliche Bekanntmachung

über die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West vom 28. April 2008 – Az.: P-143.3 / 157 – für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) von km 66,175 bis km 68,550 – Los 11 – und von km 68,550 bis km 70,350 – Los 12 – (Querschnittserweiterung „Stadtstrecke Münster“) nebst den dazugehörigen, festgestellten Planunterlagen.

I.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West hat gemäß § 14b des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in Verbindung mit § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) den Plan für das o. g. Vorhaben festgestellt.

1. Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen

- die Querschnittserweiterung der Stadtstrecke Münster durch Zurücklegung von Kanalufern und Vertiefung des Kanals auf eine Fahrwassertiefe von 4,00 m;
- die Beseitigung des Parallelhafens von DEK-km 67,393 bis DEK-km 67,757 linkes Ufer;
- die Anlage einer Liegestelle von DEK-km 67,390 bis DEK-km 67,720 linkes Ufer;
- die Anlage einer Liegestelle für Kleinfahrzeuge sowie einer Einsatzstelle für Wasserfahrzeuge von DEK-km 67,310 bis DEK-km 67,358 rechtes Ufer;
- die Aufgabe der vorhandenen Liegestellen von DEK-km 66,695 bis DEK-km 67,055 linkes Ufer und von DEK-km 67,600 bis DEK-km 68,550 rechtes Ufer;

- die Aufgabe der vorhandenen Liegestellen von DEK-km 68,550 bis DEK-km 70,260 rechtes Ufer;
- den Abbruch der Westfälischen-Landeseisenbahn-Brücke Nr. 73 bei DEK-km 66,693 und Neubau bei DEK-km 66,702;
- den Abbruch der Schillerstraßen-Brücke Nr. 75 bei DEK-km 68,005 und Neubau bei DEK-km 67,981;
- den Abbruch der Wolbecker Straße-Brücke Nr. 76 bei DEK-km 68,509 und Neubau bei DEK-km 68,486;
- den Abbruch der Laerer-Landweg-Brücke Nr. 77 bei DEK-km 69,017 und Neubau bei DEK-km 68,993;
- den Abbruch der Pleistermühlenweg-Brücke Nr. 78 bei DEK-km 69,648 und Neubau bei DEK-km 69,620;
- den Abbruch der Prozessionsweg-Brücke Nr. 79 bei DEK-km 70,070 und Neubau bei DEK-km 70,012;
- den Abbruch der Mauritzer-Eisenbahn-Brücke Nr. 80 bei DEK-km 70,270 und Neubau bei DEK-km 70,210;
- den Abbruch der Warendorfer Straße-Brücke Nr. 81 bei DEK-km 70,288 und Neubau bei DEK-km 70,228;
- den Abbruch des Petershafen-Dükers Nr. 54 bei DEK-km 67,368 und Neubau bei DEK-km 67,389;
- den Abbruch des Stadthafen-Dükers Nr. 55 bei DEK-km 67,980 und Neubau bei DEK-km 67,968;
- den Abbruch des Lohaus-Dükers Nr. 56 bei DEK-km 68,675 und Neubau bei DEK-km 68,618;
- den Abbruch des Kloster-Dükers Nr. 57 bei DEK-km 69,238 und Neubau bei DEK-km 69,241;
- den Abbruch des Graef-Dükers Nr. 58 bei DEK-km 69,995 und Neubau bei DEK-km 69,906;
- die Wiederherstellung bestehender Gräben oder Mulden in neuer Lage;
- die dauerhafte Ablagerung der durch den Ausbau anfallenden und nicht wieder verwendbaren Bodenmassen auf Ablagerungsflächen;
- die Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz des Eingriffes in Natur und Landschaft.

Die von der Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), vertreten durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine als Träger des Vorhabens (TdV) vorgelegten Pläne werden mit den sich aus diesem Beschluss ergebenden Änderungen und Ergänzungen im Einvernehmen mit der Bezirksregierung Münster festgestellt.

2. Der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses enthält unter 3. Hinweise, Auflagen und Anordnungen an den TdV u. a. zu folgenden Themen:
1. Allgemeines
 2. Bauausführung und Bauausführungsplanung
 3. Belange der Straßenbaulastträger
 4. Belange der Leitungsträger (Ver- und Entsorgungsleitungen)

5. Belange der Straßenverkehrsbehörde
6. Denkmalschutz
7. Vermeidung, Verminderung und Kompensation
8. Natur und Landschaft
9. Auflagen zum Schutz vor Baulärm
10. Festsetzung von Entschädigung für notwendige Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Schallschutzes dem Grunde nach
11. Wasserwirtschaft
12. Beweissicherung
13. Anordnungen zu Gunsten von Einwendern
14. Sonstiges

3. Der Planfeststellungsbeschluss trifft unter 4. eine Entscheidung über die erhobenen Einwendungen. Soweit sie nicht durch Auflagen und Anordnungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen oder Zusagen des TdV berücksichtigt worden sind oder sich auf andere Weise erledigt haben, werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich war, wird diese im Planfeststellungsbeschluss vorbehalten.

4. Die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses ergibt sich aus § 80 Abs. 2 Nr. 3 der Verwaltungsgerichtsordnung i.V.m. § 14e Abs. 2 Bundeswasserstraßengesetz.

5. Je eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses liegt zusammen mit einer Ausfertigung der festgestellten Pläne in der Zeit

**vom 10.06.2008 bis 23.06.2008
jeweils einschließlich**

während der Dienststunden zur Einsicht aus bei

- a) Stadt Münster
Kundenzentrum Planen – Bauen – Umwelt
Stadthaus 3
Albersloher Weg 33
48155 Münster
(Mo bis Mi 8:00 Uhr bis 16:00 Uhr;
Do 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr;
Fr 8:00 Uhr bis 13:00 Uhr)
- b) Wasser- und Schifffahrtsdirektion West
Cheruskerring 11
48147 Münster
(Mo bis Do 9:00 Uhr bis 15:00 Uhr;
Fr 8:00 Uhr bis 13:00 Uhr)

6. Der Planfeststellungsbeschluss gilt gegenüber den Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt (§ 74 Abs. 5 Satz 3 VwVfG). Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wurde.

7. Bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist kann von den Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses schriftlich bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, 48147 Münster, angefordert werden.

II.**Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig**

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wurde.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dieses vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, 48147 Münster) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlung entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigefügt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 14e Abs. 2 WaStrG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht (Adresse wie vor) gestellt und begründet werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wurde.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb von einem Monat nach Kenntniserlangung von diesen Tatsachen beim Bundes-

verwaltungsgericht (Adresse wie vor) gestellt und begründet werden.

Münster, den 28. April 2008
P-143.3 / 157

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
West
Im Auftrag
Ramb

(VkBl. 2008 S. 312)

Nr. 75 Bekanntmachung der „Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 25. April 2008“

Nachstehend werden die „Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern“ bekannt gegeben, die auf den zu bedienenden Schiffen im Rahmen einer Lotsenversetzung mit Hubschraubern von den Piloten der Lotsenversetzhubschrauber und von den sonstigen am Lotsenversetzbetrieb beteiligten Personen beachtet werden sollen. Die „Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 8. Februar 2002“ (Verkehrsblatt 2002, Seite 212) werden hiermit aufgehoben.

Aurich, den 25. April 2008
S-344.2/3

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Nordwest
Im Auftrag
Feldmann

**Hinweise
für den Seelotsenversetzdienst
mit Hubschraubern**

I. Allgemeines

1. Die Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes) hat in der Nordsee bei den in den geltenden Revierlotsverordnungen bezeichneten Positionen Seelotsenversetzdienste eingerichtet, die allen Schiffen zur Verfügung stehen, die nach den geltenden Revierlotsverordnungen zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet sind oder einen solchen annehmen wollen.
2. Die Seelotsenversetzung erfolgt bei allen Seelotsenversetzpositionen in der Deutschen Bucht mit Versetzschiiffen, außer wenn wegen widriger

Witterungsbedingungen oder baulicher Eigenschaften des zu bedienenden Schiffes eine Versetzung mit dem Versetzschiff nicht möglich ist oder mit einer solchen Versetzung eine unzumutbare Gefahr für die körperliche Unversehrtheit des Lotsen verbunden wäre, ein Versetzschiff für eine Versetzung nicht zur Verfügung steht oder die Versetzung mit einem Schiff zu unangemessenen Folgen für das zu bedienende Schiff führen würde.

Erfolgt die Seelotsenversetzung mit Hubschraubern, müssen die den Seelotsen anfordernden oder mit einem abzugebenden Seelotsen besetzten Schiffe die Voraussetzungen für eine Seelotsenversetzung mit Hubschraubern erfüllen. Die Hubschrauberversetzungen können grundsätzlich bis zu 55 Knoten (Bft. 10) relativer Windstärke am anzufliegenden Schiff durchgeführt werden. Die Hubschrauberversetzungen können nicht bei Nebel und Vereisungsgefahr erfolgen.

Die Hubschrauber werden von küstennahen deutschen Flugplätzen der Nordseeküste aus eingesetzt.

3. Der Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern wird im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland von einem nach öffentlicher Ausschreibung beauftragten Luftfahrtunternehmen durchgeführt und vom Luftfahrt-Bundesamt überwacht.
4. Eingesetzt werden mehrturbine Hubschrauber nach dem Zulassungsstandard Kategorie A der JAR – OPS 3. Diese Hubschrauber sind für Flüge nach den Instrumentenflugregeln zugelassen, ausgerüstet und in der Lage, auch bei Ausfall einer Turbine während des Schwebefluges ohne Höhenverlust über dem Schiff sicher zu manövrieren (Single Engine Hover Performance). Die Mindestbesatzung des Hubschraubers besteht aus zwei Hubschrauberführern und dem Windenführer.

II. Betriebshinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern

1. Verfahren
Der Seelotse wird vom Hubschrauber entweder mittels einer Winde oder durch eine Landung auf dem Schiff versetzt bzw. ausgeholt. Ein Windenmanöver oder eine Hubschrauberlandung erfolgt, wenn das Schiff mit einer Abwindschfläche (gemäß Nr. 4.1.1 bis 4.1.2) oder einer Landefläche (gemäß Nr. 4.2.1 bis 4.2.3) versehen ist.
2. Aerodynamische Eignung des Standorts
Bei Festlegung der Position der Abwindschfläche müssen die Schiffsbewegungen, turbulente Windverhältnisse auf und über dem Schiffsdeck infolge von Decksaufbauten, Abgasführungen des Schiffsantriebs und andere Behinderungen des Flugbetriebes berücksichtigt werden.
Bei der Einrichtung von Hubschrauberlande-decks ist zu berücksichtigen, dass Wind- und

Turbulenzverhältnisse im Bereich des Hubschrauberlande-decks weitgehend von der Form des Schiffes und der Schiffsaufbauten sowie der Lage des Hubschrauberlande-decks zu Aufbauten u. a. abhängen. Hubschrauberlande-decks müssen deshalb so angelegt werden, dass startende und landende Hubschrauber von Turbulenzen, die durch Schiffsaufbauten, Decksladungen u. ä. ausgelöst werden können, nicht gefährdet werden können.

3. Anforderungen
Soweit diese Hinweise keine besonderen Anforderungen an Bauausführungen, Anordnungen, Einrichtungen, Anlagen, Ausrüstungen und Werkstoffe sowie an den Einbau enthalten, sind die allgemeinen Regeln der Technik anzuwenden. Anerkannte Regeln der Technik sind insbesondere die Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften.
4. Hubschrauberbetriebsflächen
Hubschrauberversetzungen können nur durchgeführt werden, wenn eine Hubschrauberbetriebsfläche auf dem Schiff eingerichtet ist, die den nachfolgend beschriebenen Mindestvoraussetzungen genügt.

Zulässig ist die Hubschrauberversetzung auf

- einer Abwindschfläche (winching area)
(vgl. Zeichnung 1)
- einer Start- und Landefläche (starting/landing area)
(vgl. Zeichnung 2)

- 4.1 Die Abwindschfläche muss bestehen aus
 - 4.1.1 der kreisförmigen Absetzfläche
 - mit einem Durchmesser von mindestens 5,00 m, ohne Hindernisse; Hindernisse bis zu 0,10 m Höhe sind zulässig, wenn durch konstruktive Maßnahmen sichergestellt ist, dass eine Gefährdung von abzusetzenden Personen vermieden werden kann,
 - vollflächig ausgemalt mit gelber Farbe und
 - mit rutschsicherer Oberfläche
 - sowie
 - 4.1.2 der umgebenden Hindernisbegrenzungsfläche
 - mit einem Durchmesser von mindestens 30,00 m, in der kein Hindernis höher als 5,00 m sein darf; soweit in Einzelfällen Hindernisse diese Begrenzung überschreiten, sind sie besonders auffällig zu kennzeichnen.

Die Hindernisbegrenzungsfläche kann teilweise außenbords sein. Eine Randmarkierung ist nicht erforderlich.
- 4.2 Die Start- und Landefläche muss bestehen aus
 - 4.2.1 der kreisförmigen Start- und Landefläche
 - mit einem Durchmesser von mindestens 16,00 m, ohne Hindernisse und Vertiefungen; Hindernisse und Vertiefungen bis zu 0,10 m sind zulässig, sofern durch konstruktive Maßnahmen sichergestellt ist, dass sie keine Gefährdung des Hubschrauberbetriebes darstellen,

- mit einer 0,30 m breiten äußeren Kreislinienmarkierung in weißer Farbe,
 - mit einem mit weißer Farbe ausgemalten Zielpunkt im Mittelpunkt der Start- und Landefläche mit einem Durchmesser von 0,50 m und
 - mit einer rutschsicheren Oberfläche,
- 4.2.2 dem sich anschließenden An- und Abflugbereich von mindestens 24,00 m, der durch die nächstgelegene Bordwand des Schiffes sowie durch Verbindungslinien zwischen den Referenzpunkten R 1 und R 2 begrenzt wird (s. Zeichnung 2) und in dem Hindernisse nicht höher als 0,25 m sein dürfen, und
- 4.2.3 einer äußeren Hindernisbegrenzungsfläche, die die Start- und Landefläche sowie den An- und Abflugbereich mit einem Abstand von 4,00 m umgibt und in der Hindernisse nicht höher als 0,40 m sein dürfen.
5. Sollte festgestellt werden, dass das zu bedienende Schiff keine oder abweichende Decksmarkierungen aufweist, so können, wenn zweifelsfrei feststeht, dass die geforderten Hindernisfreigrenzen gegeben sind, der Lotse und der Hubschrauberkapitän gemeinsam entscheiden, ob das Schiff angefliegen wird.

III. Anfordern des Seelotsen

1. Der Hubschrauberdienst steht Tag und Nacht zur Verfügung. Von See kommende Schiffe haben den Seelotsen mindestens 24 Stunden vor Erreichen der Versetzpositionen bei der Tonne "E 3", im Verkehrstrennungsgebiet "Jade Approach" oder der Tonne "GW/TG" bzw. 12 Stunden vor Erreichen der Versetzpositionen bei den Außenpositionen der Seelotsreviere Elbe, Weser II/Jade oder Ems zu bestellen, wenn sie den Seelotsenversetzdienst dort in Anspruch nehmen wollen oder müssen, und zwar
 - a) für die Elbe bei der
Lotsenstation Brunsbüttel
(Elblotse Brunsbüttel)
Lotsenbrüderschaft Elbe, Bezirk 2
Cuxhavener Straße 15
Lotsenhaus
25541 Brunsbüttel
Telefon: (04852) 87295
Telegramm: Elblotse Brunsbüttel
Telefax: (04852) 87165
E-Mail: eta.elbe@elbe-pilot.de
 - b) für die Weser bei der
Lotsenstation Bremerhaven
(Weserlotse II Bremerhaven)
Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade
Am Alten Vorhafen
27568 Bremerhaven
Telefon: (0471) 944242
Telefax: (0471) 9442439
E-Mail: dispo@weserjadepilot.de
 - c) für die Jade bei der
Lotsenstation Jade
(Jadelotse Wilhelmshaven)
Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade
Schleuseninsel / I. Einfahrt
26382 Wilhelmshaven
Telefon: (04421) 994697
Telefax: (04421) 994699
 - d) für die Ems bei der
Lotsenstation Emden
(Emslotse Emden)
Lotsenbrüderschaft Emden
– Im Lotsenhaus –
An der großen Seeschleuse
26723 Emden
Telefon: (04921) 24000
Telefax: (04921) 32919
E-Mail: pilotstation@emspilots.de
2. Die Bestellung (ETA-Meldung) muss mit folgenden Angaben abgegeben werden:
 - a) Schiffsname
 - b) Länge über alles, größte Breite und der aktuelle Tiefgang im Frischwasser in Metern
 - c) ETA Versetzpositionen bei der Tonne "E 3", im Verkehrstrennungsgebiet "Jade-Approach", der Tonne "GW/TG" oder Außenpositionen der Seelotsreviere Elbe, Weser II/Jade oder Ems
(Datum in 2 Stellen, Zeit in 4 Stellen),
 - d) Bestimmungshafen,
 - e) Angabe, ob eine markierte Abwisch- oder Start- und Landefläche vorhanden ist,
 - f) Angabe, wo sich diese Fläche an Bord befindet.
3. Kurzfristigere Anmeldungen werden zwar nach Möglichkeit berücksichtigt, jedoch nur, wenn hierdurch nicht eine bei rechtzeitiger Anmeldung mögliche Schiffsversetzung unmöglich gemacht wird. In jedem Falle kann bei einer kurzfristigen Anmeldung keine Gewähr dafür übernommen werden, dass die Versetzung termingerecht durchgeführt wird.
4. Mindestens sechs Stunden vorher ist eine berichtigte ETA-Meldung und mindestens drei Stunden vor Erreichen der Lotsenversetzposition die genaue Ankunftszeit bei der jeweiligen Lotsenversetzposition der zuständigen Lotsenstation mitzuteilen. Kann der Hubschrauber nicht eingesetzt werden, weil die erforderlichen Mindestwetterbedingungen am Start- und Versetzort nicht gegeben sind, wird das Schiff hiervon durch die Lotsenstation unterrichtet.

IV. Kommunikation

1. Eine halbe Stunde vor Erreichen der Lotsenversetzposition hat das Schiff auf UKW-Kanal 16 ständig hörbereit zu sein, damit der Hubschrauber mit dem Schiff Funkkontakt aufnehmen kann.

2. Das Schiff wird von dem Hubschrauber auf UKW-Kanal 16 angerufen. Nach Herstellung des Funkkontaktes wird nach Vereinbarung auf UKW-Kanal 9 oder 72 umgeschaltet. Ist Funkkontakt nicht möglich, ist gemäß Abschnitt V Nr. 4 zu verfahren.
3. Das Schiff sollte nachfolgende Daten an den Hubschrauber übermitteln:
 - a) die Position,
 - b) den rechtweisenden Kurs,
 - c) die Geschwindigkeit über Grund,
 - d) die Richtung und Stärke des Windes an Deck am Ort des Landeplatzes, bezogen auf die Kiellinie des Schiffes,
 - e) die Lufttemperatur und die horizontale Sichtweite,
 - f) Stampf- und Rollbewegungen, Übernahme von Gischt und Seen,
 - g) Zustand des Decks (z. B. trocken, feucht usw.) und
 - h) die Lage der Abwindsch- bzw. Start- und Landefläche.
4. Auf Anforderung der Hubschrauberbesatzung sendet das Schiff auf Frequenz 410 kHz zur Identifizierung sein Rufzeichen zweimal nacheinander, gefolgt von einem 30 Sekunden Dauerton, und wieder zweimal das Rufzeichen. Die Abstrahlung dieser Signale kann so lange erforderlich sein, bis der Hubschrauber über dem Schiff steht.
5. Für das Versetzmanöver ist die Windrichtung an Deck des Schiffes von Bedeutung. Es ist wünschenswert, dass der scheinbare Wind von vorn kommt, und zwar entweder 4 Strich von Backbord oder 4 Strich von Steuerbord. In Ausnahmefällen kann es erforderlich sein, dass der relative Wind von 4 Strichen achterlich kommt.
6. Die Schiffsleitung sollte Kurs und Geschwindigkeit so einrichten, dass das Stampfen und Rollen sowie die Übernahme von Gischt und Seen auf ein Minimum beschränkt werden bzw. dass die erforderliche relative Windrichtung und -geschwindigkeit durch Kurs- oder Geschwindigkeitsänderungen erzielt werden.

V. Vorbereitung und Durchführung des Versetzmanövers

1. An Bord des Schiffes müssen vor dem Versetzmanöver mit dem Hubschrauber folgende Vorbereitungen getroffen und überprüft werden:
 - a) an gut sichtbarer Stelle ist ein rot/weiß gestreifter Windsack von mindestens 1,20 m Länge anzubringen,
 - b) alle an dem Versetzmanöver beteiligten Personen sind mit klar erkennbarer heller Kleidung und mit Schutzhelm auszustatten,
 - c) nicht eingesetztes Personal und unnötige Ausrüstung ist aus dem Bereich der Ab-

winschfläche bzw. der Start- und Landefläche zu entfernen,

- d) lose Objekte auf dem Schiffsdeck sind zu entfernen oder gut zu sichern,
- e) alles stehende oder laufende Gut (Antennen, Takelage) in der Nähe der Abwindschfläche bzw. der Start- und Landefläche ist niederzulegen und zu sichern,
- f) Landeflächen sind aufzutoppen oder niederzulegen,
- g) Feuerlöscheinrichtungen sind zum sofortigen Einsatz bereitzuhalten,
- h) die Löschmannschaft muss samt Brandschutz-ausrüstung einsatzbereit sein,
- i) zwei Besatzungsmitglieder müssen zur Assistenz der zu versetzenden Seelotsen einsatzbereit sein.

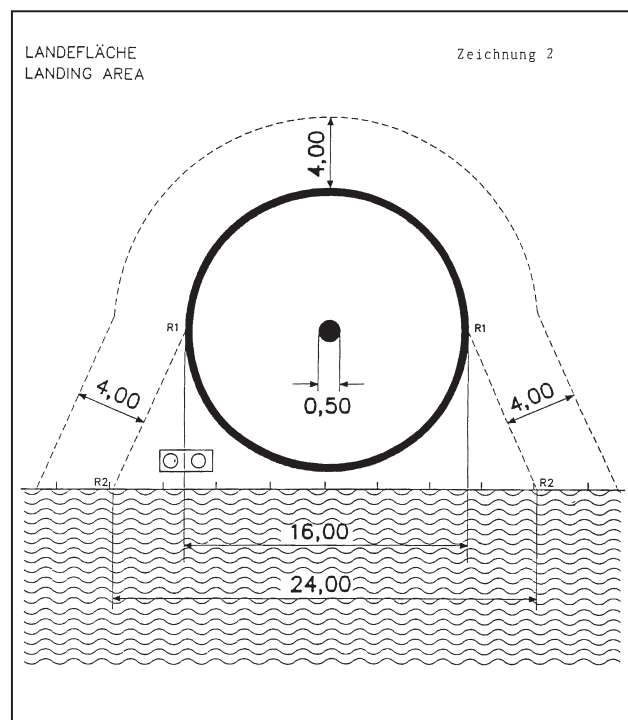
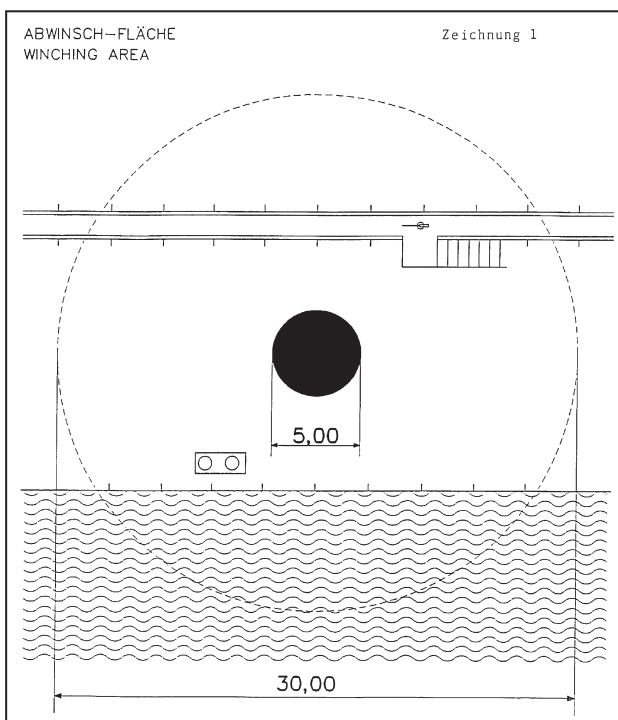
Auf Öl-, Gas- und Chemikali-entankschiffen müssen zusätzlich

- j) sämtliche Tankwaschvorgänge eingestellt werden,
- k) alle in der Nähe der Abwindschfläche bzw. der Start- und Landefläche liegenden Tanks 30 Minuten vor dem Versetzmanöver derart gelüftet werden, dass ein Abblasen der Druckausgleichsventile während des Versetzmanövers unterbleibt,
- l) erforderlichenfalls alle unter der Abwindschfläche bzw. der Start- und Landefläche gelegenen Tanks inertisiert sein und
- m) alle Tanköffnungen vor dem Anflug des Hubschraubers verschlossen werden.

2. Während des gesamten Versetzmanövers einschließlich des An- und Abfluges des Hubschraubers ist bei Nacht oder unsichtigem Wetter eine ausreichende, blendfreie Beleuchtung der Abwindschfläche bzw. der Start- und Landefläche des Windrichtungsanzeigers und aller über das Schiffsdeck hinausragenden Hindernisse sicherzustellen (z. B. durch Einschaltung der Decksbeleuchtung).
3. Ein Winsch- oder Landemanöver darf nur dann durchgeführt werden, wenn der Hubschrauberpilot und die Schiffsführung nach vorheriger gemeinsamer Absprache festgestellt haben, dass dies ohne eine Gefährdung der Sicherheit des Hubschraubers, des Schiffes und der beteiligten Personen geschehen kann. Das Versetzmanöver ist abubrechen, wenn entweder der Hubschrauberpilot, die Schiffsführung oder der zu versetzende Seelotse dies für erforderlich hält.
4. Ist Funkkontakt nicht möglich, wird der Hubschrauber das Schiff umkreisen und durch mehrmaliges Ein- und Ausschalten der Landescheinwerfer anzeigen, dass die Funkverbindung ausgefallen ist.

Das Schiff hat mit einer ALDIS-Handsignallampe oder einer ebenso geeigneten Lampe in Richtung auf den Hubschrauber folgende Signale zu geben:

- ein festes weißes Licht, wenn das Schiff bereit ist, das Versetzmanöver auszuführen,
 - eine Serie von kurzen weißen Blitzen, wenn das Schiff das Versetzmanöver für unbestimmte Zeit (längstens 15 Minuten) nicht durchführen kann,
 - eine Serie von Morsebuchstaben N, wenn das Versetzmanöver auch über 15 Minuten hinaus nicht möglich ist.
5. Das Windenseil des Hubschraubers darf unter keinen Umständen auf dem Schiff befestigt werden.
6. Unmittelbar vor jedem Abwinschvorgang, durch den Personen abgesetzt oder aufgenommen werden, ist die während des Fluges aufgebaute statische Elektrizität gefahrlos abzuleiten. Dazu wird vom Hubschrauber an der Schlinge ein leitfähiges Erdungskabel herabgelassen, dessen Bleigewicht immer als erstes das Schiffsdeck berühren soll. Diese Verbindung ist selbsttätig lösbar und sollte auf keinen Fall am Schiff befestigt werden. Insbesondere bei Öl-, Gas- und Chemikalienschiffen ist durch geeignete Wahl des Ableitpunktes sicherzustellen, dass eine Entzündung zündfähiger Gasgemische ausgeschlossen wird.



(VkBl. 2008 S. 314)