

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkB1 1976	Seite
Personalnachrichten			
67	23. 2. 1976	Auszeichnung	198
Allgemeine Angelegenheiten			
68	20. 2. 1976	Siebente Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Anlagen A und B zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (7. ADR-AusnahmeV)	198
Straßenverkehr			
69	11. 2. 1976	Aufhebung der Bekanntmachung vom 17. 8. 1972 — StV 4/36.57.06 — (VkB1 1972 S. 662) und vom 23. 2. 1971 — StV 2 Nr. 2050 Va 71 (VkB1 1971 S. 77)	205
70	11. 2. 1976	Bekanntmachung Nr. 3/76 über Sonderabmachungen nach § 22a des Güterkraftverkehrsgesetzes	205
71	20. 2. 1976	Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte in Europa	205
72	20. 2. 1976	Verzeichnis der Fahrlehrerausbildungsstätten	212
Binnenschifffahrt			
73	20. 1. 1976	Schiffahrtpolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Änderung der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung (Nichtanwendung des § 9.02; Höchstabmessungen der Schubverbände)	212
74	2. 2. 1976	10. Nachtrag zum Tarif für die mittelhheinischen Häfen und Werften Andernach, Bendorf, Koblenz, Neuwied (einschließlich der früher selbständigen Häfen Fahr-Irlich und Engers), Vallendar und Weißenthurm vom 20. Juni 1952	213
75	9. 2. 1976	Ungültigkeitserklärung von Befähigungszeugnissen	213
76	13. 2. 1976	Verlustanzeige für einen Schiffahrt-abgabenbeleg	213
77	16. 2. 1976	Geräte zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit für die Binnenschifffahrt	213
78	19. 2. 1976	Schiffahrtpolizeiliche Anordnung über das Wasserskifahren auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal	215
Seeverkehr			
79	9. 2. 1976	Ämtliche Liste der Seeschiffe der Bundesrepublik Deutschland 1976	216
80	11. 2. 1976	Ungültigkeitserklärung für Motorboot-/Sportbootführerscheine	216

Nr.	Dat.	VkB1 1976	Seite
81	19. 2. 1976	Ungültigkeitserklärung von verlorengegangenen Schiffsmeßbriefen	217
Luftfahrt			
82	11. 2. 1976	Änderung der Gebührenordnungen für die Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland (ohne Berlin)	218
Straßenbau			
83	30. 12. 1975	Technische Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken; Teil 1: Oberflächenschutzschichten — Ausgabe 1975 — (TVbit 1/75)	219
84	30. 12. 1975	Technische Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken; Teil 6: Gußasphalt und Asphaltmastix — Ausgabe 1975 — (TVbit 6/75)	219
85	2. 1. 1976	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 1/1976 Sachgebiet 15: Rechtswesen und Gesetzgebung	219
86	19. 1. 1976	Vorläufige Richtlinie für den Schallschutz an Straßen, Ausgabe Dezember 1975	227
87	21. 1. 1976	Merkblatt über die Anwendung radiometrischer Verfahren zur Bestimmung der Dichte und des Wassergehaltes von Böden — Ausgabe 1975 —	228
88	17. 2. 1976	Eignungsprüfung 1971 und 1973 von Markierungsstoffen für Bundesfernstraßen	228
Aufgebote (nicht in Ausgabe B)			
88a	15. 3. 1976	Aufbietung verlorener Fahrzeugbriefe	
88b	15. 3. 1976	Aufbietung verlorener Führerscheine	
88c	15. 3. 1976	Aufbietung von verlorenen Fahrzeugschein und Bescheinigungen über die Zuteilung ämtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge 252 a — 252 mmmmm	

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau	
Übersicht	244
Auslese	245
Bücherschau	
Neuerscheinungen	249
Buchbesprechungen	250
Rechtsprechung	251

30. Jahrgang 1976

Ausgegeben zu Bonn am 15. März 1976

Heft 5

Nr. 78 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über das Wasserskifahren auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal *)

A. Auf dem Main und Main-Donau-Kanal werden aufgrund des § 8.14 BinSchStrO folgende Wasserflächen für das Wasserskifahren freigegeben:

I.

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

- a) von Main-km 40,60 bis Main-km 41,60
(d. i. 600 m oberhalb der Einfahrt zum Becken II des Oberhafens Frankfurt/M. bis 520 m oberhalb der Straßenbrücke Offenbach, und zwar nur die linke [südliche] Flußhälfte),
- b) von Main-km 44,60 bis Main-km 46,50
(d. i. von Ortsmitte Fechenheim bis Unterwasser Schleuse Mainkur),
- c) von Main-km 48,20 bis Main-km 50,30
(d. i. vom oberen Schiffs Liegeplatz der Schleuse Mainkur bis 300 m unterhalb der Fähre Dörnigheim),
- d) von Main-km 53,40 bis Main-km 54,40
(beginnt 170 m oberhalb der Stauanlage Kesselstadt, und zwar nur die linke [südliche] Flußhälfte),
- e) von Main-km 65,00 bis Main-km 66,60
(d. i. vom oberen Ende des Schiffs Liegeplatzes der Schleuse Krotzenburg bis zur Mündung der Kahl).

2. Im Bezirk des Wasser- und Schifffahrtsamtes Aschaffenburg

- a) von Main-km 66,60 bis Main-km 67,20
(d. i. von der Mündung der Kahl bis 600 m mainaufwärts),
- b) von Main-km 83,65 bis Main-km 84,95
(d. i. oberhalb der Einfahrt zum Hafen Aschaffenburg bis etwa Kläranlage),
- c) von Main-km 94,00 bis Main-km 95,00
(d. i. oberhalb Ländeplatz Oberrau bis unterhalb Bahnhof Sulzbach),
- d) von Main-km 106,15 bis Main-km 107,15
(d. i. 150 m oberhalb der Umschlagstelle Enka-Glanzstoff A. G. Oberrau bis 150 m unterhalb der Hafeneinfahrt Schutzhafen Erlenbach).
Vor dem sich etwa von Main-km 106,50 bis Main-km 107,00 erstreckenden Campingplatz darf zum linken Ufer hin nur bis zu der durch die dort liegenden schwarzen Tonnen markierten Linie gefahren werden.
- e) von Main-km 115,20 bis Main-km 116,50
(d. i. von 200 m oberhalb des Ländeplatzes Röllfeld bis zur unteren Ortsgrenze Laudembach),
- f) von Main-km 127,00 bis Main-km 128,50
(d. i. oberhalb Ländeplatz Bürgstadt bis unterhalb Kieswerk Weber, Bürgstadt),
- g) von Main-km 137,90 bis Main-km 139,70
(d. i. oberhalb von Fechenbach),
- h) von Main-km 151,30 bis Main-km 152,30
(d. i. oberhalb des WTAG-Umschlagplatzes bis 250 m unterhalb der Eisenbahnbrücke Hasloch),
- i) von Main-km 163,80 bis Main-km 165,91
(beginnt 800 m oberhalb der Ortschaft Urphar),
- k) von Main-km 176,20 bis Main-km 177,20
(beginnt 2 km oberhalb der Stauanlage Lengfurt),
- l) von Main-km 187,70 bis Main-km 188,80
(d. i. etwa von Mitte Campingplatz Neustadt/Main bis etwa zum Beginn der Flußkrümmung unterhalb Neustadt/Main),

- m) von Main-km 190,50 bis Main-km 195,60
(d. i. oberhalb der Ortschaft Erlach bis ca. 1,5 km oberhalb der Ortschaft Pflöchsach).

3. Im Bezirk des Wasser- und Schifffahrtsamtes Würzburg

- a) von Main-km 209,60 bis Main-km 210,80
(d. i. 450 m oberhalb der Fähre Hofstetten bis 400 m oberhalb der Einfahrt zum Schutzhafen Gemünden),
- b) von Main-km 220,80 bis Main-km 224,20
(liegt in der Stauhaltung Harrbach),
- c) von Main-km 233,80 bis Main-km 234,80
(liegt oberhalb der Staustufe Himmelstadt),
- d) von Main-km 259,00 bis Main-km 259,80
(liegt oberhalb der Staustufe Randersacker),
- e) von Main-km 260,70 bis Main-km 262,40
(d. i. von oberhalb der Autobahnbrücke Randersacker bis unterhalb Eibelstadt),
- f) von Main-km 269,20 bis Main-km 270,00
(liegt in der Stauhaltung Goßmannsdorf),
- g) von Main-km 278,00 bis Main-km 279,80
(d. i. 700 m oberhalb der Brücke Segnitz bis etwa 1 km unterhalb Marktsteft),
- h) von Main-km 288,00 bis Main-km 290,00
(liegt in der Stauhaltung Hohenfeld-Kitzingen),
- i) von Main-km 297,30 bis Main-km 298,50
(d. i. etwa 1,20 km oberhalb der Fulguritwerke Dettelbach bis etwa 100 m unterhalb des Ländeplatzes Schwarzenau),
- k) von Main-km 306,00 bis Main-km 307,50
(d. i. oberhalb der Straßen- und Eisenbahnbrücke Volkach),
- l) von Main-km 311,80 bis Main-km 313,20
(d. i. 300 m oberhalb der Fähre Fahr bis etwa 260 m unterhalb der Fähre Obereisenheim).

4. Im Bezirk des Wasser- und Schifffahrtsamtes Schweinfurt

- a) von Main-km 316,20 bis Main-km 316,80
(d. i. von 50 m oberhalb des Wehres Wipfeld bis zum Trenndammkopf an der Einfahrt in den Schleusenoberkanal ohne den Schleusenoberkanal),
- b) von Main-km 320,00 bis Main-km 322,80
(d. i. von oberhalb der Fähre Hirschfeld bis unterhalb der Fähre Garstadt),
- c) von Main-km 333,23 bis Main-km 333,98
(d. i. 80 m oberhalb des Zollamtes Schweinfurt bis Höllenbachmündung, und zwar nur die linke [südliche] Flußhälfte) und
von Main-km 333,98 bis Main-km 334,68
(d. i. von Höllenbachmündung bis unterhalb des Ludwigsbrunnens) auf der ganzen Flußbreite,
- d) von Main-km 348,05 bis Main-km 350,40
(d. i. oberhalb der früheren Fähre Untertheres bis oberhalb der früheren Fähre Obertheres),
- e) von Main-km 368,24 bis Main-km 370,93
(d. i. von 200 m oberhalb des Schleusenoberkanals Limbach bis ca. 1,4 km oberhalb der Straßenbrücke Eltmann),
- f) von Main-km 381,03 bis Main-km 384,19 MDK-km 0,2
(d. i. von 100 m unterhalb des Trenndammkopfes des Schleusenoberkanals Viereth — jedoch ohne Schleusenoberkanal — bis zur Regnitzmündung),
- g) auf der Regnitz bei Buckenhofen
(d. i. auf dem Wehrrarm der Staustufe Forchheim-Buckenhofen von 100 m oberhalb des Wehres bis 100 m unterhalb der Abzweigung aus dem Main-Donau-Kanal bei MDK-km 26,53).

*) Wiederholung mit Änderungen

Abweichend von § 12.06 — MDK — Nr. 1 BinSchStrO 1971 wird auf dieser Strecke die zulässige Höchstfahrgeschwindigkeit für das Wasserskifahren auf 30 km/h festgesetzt.

II.

1. Das Wasserskifahren ist nur in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, längstens jedoch von 7.00 bis 21.00 Uhr, gestattet.
 2. Die Wasserskifahrer und ihre Boote müssen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, Schwimmern, stillliegenden Fahrzeugen, Flößen und schwimmenden Anlagen sowie Fahrwasserzeichen und Ufern einen Mindestabstand von 10 m einhalten.
 3. Soweit Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt werden, ist das Motorboot neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, den oder die geschleppten Wasserskifahrer und deren Fahrstrecke zu beobachten.
 4. Bei Begegnungen mit anderen Fahrzeugen und Schwimmern haben sich die von einem Motorboot geschleppten Wasserskifahrer im Kielwasser des Motorbootes zu halten. Dabei sind Schleifen- und Slalomfahrten untersagt.
- B. Das Fallschirm- und Drachenfliegen sind als besondere Veranstaltungen genehmigungspflichtig nach § 1.23 BinSchStrO.
- C. Diese schiffahrtspolizeiliche Anordnung tritt am 1. April 1976 in Kraft.
Mit Ablauf des 31. März 1976 tritt die „Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über das Wasserskifahren auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg“ vom 13. Februar 1974 (VkB1 1974 S. 155), zuletzt geändert durch die Anordnung vom 17. April 1975 (VkB1 1975 S. 241), außer Kraft.

Würzburg, den 19. Februar 1976
W-H Nr. 492/76

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Süd

In Vertretung
(VkB1 1976 S. 215) Krautstrunk

Seeverkehr

Nr. 79 Amtliche Liste der Seeschiffe der Bundesrepublik Deutschland 1976

Hamburg, den 9. Februar 1976
See 10/10.30.02—03

Die Amtliche Liste der Seeschiffe der Bundesrepublik Deutschland 1976 erscheint Ende Februar 1976 mit dem Stand 31.12.1975 und ersetzt die Ausgabe 1975. Sie wird im jährlichen Rhythmus mit dem jeweiligen Stand vom Jahresende herausgegeben.

Die Amtliche Liste umfaßt die Teile I bis III:

In Teil I enthält sie alle Seeschiffe unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland in der alphabetischen Reihenfolge ihrer Unterscheidungssignale. Nach ihren Namen sind diese Seeschiffe in Teil II alphabetisch geordnet. Dieser Teil gibt auch wesentliche Merkmale der Schiffe wieder. Die z. Z. aus dem Ausland bareboat-gedarteten Seeschiffe sind in der Liste enthalten, soweit ihnen nach § 11 des Flaggenrechtsgesetzes das Recht zur Führung der Bundesflagge verliehen worden ist. Der Teil III weist die Seeschiffe unter der Bundesflagge mit Funkanlagen aus, denen vom Funkamt Hamburg Funkrufzeichen, bestehend aus zwei Buchstaben und einer vierziffrigen Zahl, zugewiesen worden sind.

Der Band enthält ferner im Anhang eine Zusammenstellung der Reedereien mit mindestens einem Seeschiff ab 100 BRT sowie eine Übersicht der Schiffe über 17,65 BRT nach Schiffsarten.

Die Amtliche Liste der Seeschiffe der Bundesrepublik Deutschland 1976 gehört nach der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe vom 9. Oktober 1972 (BGBl. I S. 1933) zur Pflichtausrüstung aller deutschen Seeschiffe mit Ausnahme der Schiffe in der Küstenfahrt, Wattfahrt und Küstenfischerei. Sie wird den Reedereien durch den Germanischen Lloyd nach dessen Adressenunterlagen unaufgefordert zum Preise von 26,— DM plus Versandkosten zugesandt. Weitere Exemplare können beim Germanischen Lloyd angefordert werden.

Den Eignern von Seeschiffen, zu deren Pflichtausrüstung die Amtliche Liste nicht gehört, wird empfohlen, die Liste in ihrem Interesse zu erwerben und an Bord mitzuführen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Westphal

Nr. 80 Ungültigkeitserklärung für Motorboot-/Sportbootführerscheine

Hamburg, den 11. Februar 1976
See 1/48.57.01-1

Nachstehend aufgeführte Motorboot-/Sportbootführerscheine sind verlorengegangen und werden hiermit für ungültig erklärt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Graf

UNGÜLTIGKEITSERKLÄRUNG
von verlorengegangenen Motorboot-/Sportbootführerscheinen

FS-Nummer	Name	Vorname	Geb.-Datum	Wohnort	Ausstellungs-Datum	Ort	Prüfungsort
57.296 (MB-FS)	Fröls	Alfred	13. 08. 36	Köln	15. 04. 73	Düsseldorf	Düsseldorf
47.089 (MB-FS)	Gronewold	Erika	28. 11. 31	Solingen	06. 05. 72	Düsseldorf	Düsseldorf
47.088 (MB-FS)	Gronewold	Georg	01. 09. 28	Solingen	06. 05. 72	Düsseldorf	Düsseldorf
57.636 (SB-FS)	Liebmann, Dr.	Wolfgang	03. 12. 33	Holzgerlingen	29. 06. 75	München	München
22.062 (MB-FS)	Schneider	Dieter	28. 10. 39	Rheda	08. 06. 69	Hannover	Hannover
46.474 (MB-FS)	Bitter	Heinz	21. 06. 20	Waldkraiburg	20. 04. 72	München	Umschreibung DMYV

AMTLICHER TEIL

Personalnachrichten

Nr. 67 Auszeichnung

Bonn, den 23. Februar 1976
Z 11/04.06.02

Der Herr Bundespräsident hat dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

Herrn Dipl.-Ing. Kurt Jung

in Anerkennung seiner besonderen Verdienste das Verdienstkreuz 1. Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Fuchs

(VkB1 1976 S. 198)

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 68 Siebente Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Anlagen A und B zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (7. ADR-AusnahmeV)

Bonn, den 20. Februar 1976
A 12/27.20.71—721

Am 20. Februar 1976 ist die Siebente Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Anlagen A und B zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 17. Februar 1976 (Bundesgesetzbl. II S. 293) in Kraft getreten. Nachstehend wird die Verordnung bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Prof. Dr. Arnold

Siebente Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Anlagen A und B zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (7. ADR-AusnahmeV)

Vom 17. Februar 1976

Auf Grund des Artikels 2 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes zum Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 18. August 1969 (Bundesgesetzbl. II S. 1489) wird verordnet:

§ 1

Die auf Grund der ADR-Randnummern 2010 und 10 602 getroffenen Vereinbarungen Nr. 64 bis 74 über Abweichungen von den Vorschriften der Anlagen A und B zum Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in der Fassung vom 29. Juli 1968 (Anlagenband zum Bundesgesetzbl. 1969 II Nr. 54), zuletzt geändert durch die 6. ADR-ÄnderungsV vom 22. September 1975 (Bundesgesetzbl. II S. 1357), werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Vereinbarungen werden als Anlage 1 zu dieser Verordnung veröffentlicht.

§ 2

Für die Vereinbarungen Nr. 1, 6, 14, 19, 25, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 36, 41, 49, 51, 52, 54, 55, 58, 59, 60, 61, 62 und 63 über Abweichungen von den Vorschriften der Anlagen A und B zum ADR sind Änderungen vereinbart worden. Diese Änderungen werden hiermit in Kraft gesetzt; sie werden als Anlage 2 zu dieser Verordnung veröffentlicht.

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 1) in Verbindung mit Artikel 5 des Gesetzes zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) auch im Land Berlin.

§ 4

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 17. Februar 1976

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Heinz Ruhnau

Anlage 1

Vereinbarungen Nr. 64 bis 74 (§ 1)

Vereinbarung Nr. 64

(1) Abweichend von den Vorschriften der Randnummer 2521 des ADR dürfen wässrige Lösungen von Wasserstoffperoxid mit höchstens 60 % Wasserstoffperoxid der Rn 2501 Ziffer 41 a) und b) auch in Gefäße aus geeignetem Kunststoff mit einem Fassungsraum von höchstens 60 l, ohne Schutzbehälter, unter folgenden Bedingungen verpackt werden:

1. Die Eignung der Kunststoffgefäße muß durch eine Baumusterprüfung nach den in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Vorschriften bei der Bundesanstalt für Materialprüfung, Unter den Eichen 87, 1000

Berlin 54, oder dem Bundesbahn-Zentralamt Minden (Westf.) nachgewiesen sein. Die nach dem geprüften Baumuster hergestellten Gefäße müssen durch das Kennzeichen „D“, die Kurzbezeichnung der deutschen Prüfanstalt, eine Registriernummer, sowie Monat und Jahr der Herstellung gekennzeichnet sein.

2. In bezug auf Verschluß und Füllungsgrad der Gefäße sind die Vorschriften in Rn 2521 Abs. 3 des ADR zu beachten.
3. Vor der Verladung dieser Verpackungen muß die Ladefläche völlig gereinigt werden. Besonders mit Öl oder Fett verunreinigte Gegenstände sowie brennbare Gegenstände — wie Reste von Verpackungsmaterial — sind vollständig zu entfernen. Die Vorschriften in Rn 51414 des ADR sind entsprechend anzuwenden.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken:

„Beförderung vereinbart nach Rn 2010 des ADR (D 64)“.

(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich.

Vereinbarung Nr. 65

(1) Abweichend von den Vorschriften der Randnummer 41121 der Anlage B des ADR dürfen die nachfolgend aufgeführten Stoffe in Tankfahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1975 hergestellt wurden, unter den in Abschnitt A bis C festgelegten Bedingungen befördert werden:

1. 3-Isocyanatomethyl-3,5,5-trimethylcyclohexylisocyanat der Rn 2401 Ziffer 21 c)
2. 2,2,4-Trimethyl-hexamethylendiisocyanat der Rn 2401 Ziffer 21 c)
3. 3-Aminomethyl-3,5,5-trimethylcyclohexylamin der Rn 2501 Ziffer 35
4. 2,2,4- und 2,4,4-Trimethyl-hexamethyldiamin der Rn 2501 Ziffer 35

des ADR.

A. Die Tanks müssen hinsichtlich Bau, Ausrüstung und Prüfung folgenden Vorschriften entsprechen:

1. Bei Tanks mit den unter 1. und 2. genannten Stoffen müssen sich alle Öffnungen oberhalb des Flüssigkeitsspiegels befinden. Die Tankwände dürfen unterhalb des Flüssigkeitsspiegels weder Rohrdurchgänge noch Rohransätze aufweisen. Der Verschluß muß durch eine gut gesicherte Metallkappe geschützt sein.

Die Tanks dürfen jedoch am Boden mit einer Reinigungsöffnung versehen sein, wenn diese durch einen Blindflansch mit Schweißlippendichtung oder geschweißtem Klöppelboden verschlossen ist.

2. Die Tanks müssen, wenn sie aus niedrig legierten Baustählen hergestellt sind, bei einem
 - Durchmesser bis 1,5 m eine Mindestwanddicke von 3 mm
 - Durchmesser von mehr als 1,5 m eine Mindestwanddicke von 4 mm

haben.

Die Tanks aus austenitischen Chromnickelstählen müssen eine Mindestwanddicke von 3 mm und Tanks aus Aluminium- oder Aluminiumlegierungen eine Mindestwanddicke von 4 mm haben.

3. Die Tanks müssen gegen seitliches Anfahren ausreichend geschützt sein. Dies kann z. B. durch Längsträger geschehen, die den Tank auf beiden Längsseiten in Höhe der Tankmittellinie schützen und ein Widerstandsmoment von 5 cm³ haben.

Auf den seitlichen Anfahrschutz kann verzichtet werden, wenn die Tanks mit einer Feststoffzwischen-schicht mit einer Dicke von mindestens 50 mm versehen und diese von einer äußeren

Hülle aus Stahlblech von mindestens 0,5 mm oder glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) von mindestens 2 mm umgeben ist.

4. Die Tankfahrzeuge müssen gegen Anfahren von rückwärts durch eine Stoßstange, die in Höhe der Unterkante des Tanks angeordnet ist und den Tank um mindestens 100 mm überragt, mit einem Widerstandsmoment von mindestens 20 cm³ geschützt sein.
5. Die Stützen dürfen nicht mehr als 150 mm den Mantelscheitel oder den Mannlochdeckel überragen. Andernfalls muß der Tank im Scheitelpunkt durch einen Überrollbügel geschützt sein.
6. Sofern die Tankfahrzeuge keine innenliegenden Ventile haben, muß die erste außenliegende Ab-sperrvorrichtung durch einen stabilen Schutz, der mindestens die gleiche Sicherheit bietet, wie der Tank selbst, geschützt sein. Ein solcher Schutz liegt vor, wenn das außenliegende Ventil innerhalb des Fahrzeugrahmens oder im Armaturenschrank untergebracht ist.
7. Die Tanks der Fahrzeuge sind von einem im Versandland amtlich anerkannten Sachverständigen einer Dichtheitsprüfung mit mindestens 1,5 kg/cm² Überdruck — mindestens aber mit dem Druck, der dem Dampfdruck des zu befördernden Stoffes bei bis zu 50° C $\times$ 1,5 entspricht — sowie einer inneren und äußeren Untersuchung zu unterziehen.

- B. 1. Die Tanks dürfen nur bis zu 95 % ihres Fassungs-raumes gefüllt sein.

2. Die sonstigen Vorschriften des ADR sind entsprechend zu beachten.

C. In der Bescheinigung der besonderen Zulassung nach Anhang B.3 der Anlage B des ADR ist zu bescheinigen, daß das Fahrzeug den technischen Anforderungen dieser Vereinbarung entspricht. Die zugelassenen Stoffe sind namentlich aufzuführen.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken:

„Beförderung vereinbart nach Rn 10601 des ADR (D 65)“.

(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR bis zum 31. Dezember 1978.

Vereinbarung Nr. 66

(1) Abweichend von den Vorschriften der Randnummern 2303 (3) und (4) und 2304 (1) und (2) des ADR dürfen stehend zu befördernde Blechgefäße (Kannen und Hobbocks) mit Trageinrichtung — Blechgefäße, die mit Rollsicken versehen und rollbar sind, auch ohne Trageinrichtung — und einem Fassungsvermögen bis zu 60 l auch ohne Schutzverpackung zur Beförderung von Stoffen der Klasse III a Randnummer 2301 Ziffern 1—5 mit einem Dampfdruck bei 50° C von höchstens 0,7 kg/cm² absolut verwendet werden, wenn sie den Vorschriften der Randnummer 2303 (2) und (3) sowie den nachstehenden Prüfvorschriften entsprechen:

Prüfvorschriften

1. Dichtheitsprüfung

Je Bauart und Hersteller müssen drei Blechgefäße einer Dichtheitsprüfung mit mindestens 0,2 kg/cm² Luftüberdruck unter Wasser unterzogen werden.

Vor jeder Wiederverwendung sind alle Blechgefäße der gleichen Dichtheitsprüfung zu unterziehen.

2. Fallprüfung

Nach erfolgreicher Dichtheitsprüfung gemäß Nr. 1 sind die Gefäße zu 95 % mit Wasser von 20° C zu füllen und durch Aufprall auf eine waagerechte Betonplatte zu prüfen. Die freie Fallhöhe beträgt 80 cm. Jedes Gefäß muß folgenden drei Einzelprüfungen standhalten:

- a) Fall auf den Deckelrand bei geneigter Längsachse des Gefäßes, wobei der Aufprallpunkt senkrecht unter dem Schwerpunkt liegen muß. Hat der Deckel einen außenmittig angeordneten Verschuß, so muß der Aufprall um $\frac{1}{4}$ des Deckelrandumfangs vom Verschuß entfernt liegen.
- b) Fall wie zu a) auf den Bodenrand, wobei der Aufprallpunkt dem Aufprallpunkt zu a) um 180° gegenüberliegen muß.
- c) Fall auf die Mantellinie gegenüber der Längsnaht des Gefäßes.

Nach diesen Prüfungen müssen alle Gefäße dicht sein. Sie gelten noch als dicht, wenn der Zeitabstand zwischen zwei sich lösenden Tropfen mehr als fünf Minuten beträgt. Ist eines der drei geprüften Gefäße undicht, so müssen weitere sechs Gefäße der gleichen Bauart nochmals geprüft werden und alle Prüfungen nach Nr. 1 und 2 überstehen.

Die Prüfungen nach Nr. 1 und 2 sind durch eine behördlich anerkannte Prüfstelle durchzuführen.

Die Prüfung nach Nr. 1 vor jeder Wiederverwendung der Gefäße kann von den Versendern vorgenommen werden.

Die Gefäße geprüfter Bauarten sind nach den Vorschriften der Randnummern 3503 zu kennzeichnen.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken:

„Beförderung vereinbart nach Rn 10602 des ADR (D 66)“.

(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR bis zum 31. Dezember 1978.

Vereinbarung Nr. 67

(1) Abweichend von den Vorschriften der Randnummer 51121 des ADR darf Monochloressigsäure in einer 78 %igen Lösung in Tankfahrzeugen unter folgenden Bedingungen befördert werden:

Der Tank und seine Verschlüsse müssen den in Abschnitt I des Anhangs B.1 der Anlage B zum ADR festgelegten Vorschriften und der Rn 210 310, Abs. (1), (2) und (4) entsprechen, soweit diese sich auf Tanks des Typs C beziehen. Der bei der Prüfung anzuwendende Flüssigkeitsdruck muß 10 kg/cm^2 betragen.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken:

„Beförderung vereinbart nach Rn 10602 des ADR (D 67)“.

(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Vereinigten Königreich.

Vereinbarung Nr. 68

(1) Abweichend von den Vorschriften der Randnummer 2200 und 2201 des ADR wird 2,2-Azo-bis-(2,4-Dimethylvaleronitril) als Stoff der Klasse II des ADR unter folgenden Bedingungen zur internationalen Straßenbeförderung zugelassen:

1. Der Stoff muß verpackt sein in wasserdicht verschlossenen Säcken aus geeignetem Kunststoff, die in dicht verschlossene Holzfässer oder hölzerne Kisten einzusetzen sind. Ein Versandstück darf nicht schwerer sein als 50 kg.
2. Die für Stoffe der Klasse II geltenden allgemeinen Verpackungsvorschriften der Rn 2202 sowie die Vorschriften der Rn 2213 (4) gelten entsprechend. Die Versandstücke sind mit einem Zettel nach Muster 2 C zu versehen.
3. Eine Zusammenpackung ist nicht gestattet.
4. Die Versandstücke dürfen nur bei ausreichender Kühlung befördert werden, wobei eine Umgebungstemperatur von $+10^\circ \text{C}$ nicht überschritten werden darf. Die Vorschriften in Rn 71400 Absätze 2 bis 4 ADR gelten entsprechend. Die für die Beförderung

von organischen Peroxiden in Fahrzeugen mit Wärmeschutz, Kühlanlagen oder mechanischer Kühlung zu beachtenden Vorschriften der Rn 71248 des ADR gelten entsprechend.

5. Auf jeder Beförderungseinheit mit mehr als 2000 kg des genannten Stoffes muß der Führer von einem Beifahrer begleitet werden. Auf einer Beförderungseinheit dürfen nicht mehr als 5000 kg des genannten Stoffes befördert werden.
6. Hinsichtlich der Zusammenladeverbote sowie der Handhabung und Verstauung sind die Vorschriften in Rn 71403 und 71414 entsprechend zu beachten.
7. Die Bezeichnung des Stoffes im Beförderungspapier muß lauten:
„2,2-Azo-bis-(2,4-Dimethylvaleronitril), II, ADR“
Die Stoffbezeichnung ist rot zu unterstreichen.
(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken:
„Beförderung vereinbart nach Rn 2010 des ADR (D 68)“.
(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich bis zum 1. Dezember 1978.

Vereinbarung Nr. 69

(1) Abweichend von den Vorschriften der Randnummer 41121 des ADR dürfen die nachfolgend aufgeführten Stoffe in Tankfahrzeugen unter den in den Abschnitten A bis B festgelegten Bedingungen befördert werden:

Acrylamide-Monomere der Rn 2401 Ziffer 11 des ADR.

A. Die Tankfahrzeuge müssen hinsichtlich Bau, Ausrüstung und Prüfung folgenden Vorschriften entsprechen:

1. Bau

1.1 Die Tanks müssen aus geeigneten metallischen Werkstoffen hergestellt sein, die bei einer Temperatur zwischen -20°C und $+50^\circ \text{C}$ trennbruchsicher und unempfindlich gegen Spannungsrißkorrosion sein müssen. Für geschweißte Tanks darf nur ein Werkstoff verwendet werden, dessen Schweißbarkeit einwandfrei feststeht und für den ein ausreichender Wert der Kerbschlagzähigkeit bei einer Umgebungstemperatur von -20°C in den Schweißnähten und der Schweißeinflußzone gewährleistet werden kann.

1.2 Die Tanks müssen für einen Berechnungsüberdruck von mindestens 10 kg/cm^2 ausgelegt sein.

1.3 Die Wände und Böden der Tanks mit einem Durchmesser von nicht mehr als 1,8 m müssen eine Dicke von mindestens 5 mm haben, wenn sie aus dem Werkstoff St 37 bestehen oder eine gleichwertige Dicke, wenn sie aus einem anderen Metall hergestellt sind. Für alle Tanks mit einem Durchmesser von mehr als 1,8 m beträgt die Mindestwanddicke 6 mm, wenn sie aus dem Werkstoff St 37 hergestellt sind oder eine gleichwertige Dicke bei Verwendung eines anderen Metalls.

1.4 Wenn die Tanks einen Schutz gegen Beschädigung aufweisen, kann die Mindestwanddicke im Verhältnis zu diesem Schutz verringert werden. Für Tanks mit einem Durchmesser von nicht mehr als 1,8 m dürfen diese Dicken jedoch nicht weniger als 3 mm bei Verwendung von St 37 betragen oder eine gleichwertige Dicke bei Verwendung eines anderen Metalls haben. Für Tanks mit einem Durchmesser von mehr als 1,8 m ist diese Dicke bei Verwendung von St 37 auf 4 mm zu erhöhen oder auf einen gleichwertigen Wert bei Verwendung eines anderen Metalls.

1.5 Ein zusätzlicher Schutz im Sinne der Ziffer 1.4 liegt vor, wenn

1. die Tanks als Doppelwandtanks gebaut sind. Die Summe der Wanddicken der metallenen Außenwand und der des Tanks muß mindestens der für den Tank in Ziffer 1.3 festgelegten Mindestwanddicke entsprechen,
2. die Tanks als Doppelwandtanks mit einer Feststoffzwischenwand von mindestens 50 mm Dicke gebaut sind. Dabei muß die Außenwand eine Dicke von mindestens 0,5 mm haben, wenn sie aus dem Werkstoff St 37 oder eine solche von mindestens 2 mm, wenn sie aus glasfaserverstärktem Kunststoff mit einem Glasgehalt von mindestens 30 % besteht. Die Feststoffzwischenwand muß bei 50 % Verformungsgrad mindestens ein Arbeitsaufnahmevermögen haben, wie eine Polyurethanschicht von 50 mm Dicke und 400 kg/m³ Nennraumgewicht.

Die spezifische Formänderungsarbeit des Werkstoffes der Feststoffzwischenwand ist an einem Prüfkörper nach deutscher Industrienorm 53421 im Vergleich zu ermitteln.

1.6 Es muß der Nachweis erbracht werden, daß die Tanks einschließlich ihrer Befestigungseinrichtungen mit ausreichender Sicherheit beim höchstzulässigen Füllgewicht folgende Beanspruchungen aufnehmen können:

- 2faches Gesamtgewicht in Fahrtrichtung
- 1faches Gesamtgewicht quer zur Fahrtrichtung
- 1faches Gesamtgewicht vertikal aufwärts
- 2faches Gesamtgewicht vertikal abwärts.

2. Ausrüstung

2.1 Die Ausrüstungsteile sind so anzubringen, daß sie während der Beförderung und Handhabung gegen Losreißen oder Beschädigung gesichert sind. Sie müssen die gleiche Sicherheit gewährleisten wie die Tanks selbst.

2.2 Bei den Tanks müssen sich alle Öffnungen oberhalb des Flüssigkeitsspiegels befinden. Die Tankwände dürfen unterhalb des Flüssigkeitsspiegels weder Rohrdurchgänge noch Rohransätze aufweisen. Die Öffnungen müssen dicht verschlossen und der Verschluß muß durch eine gut gesicherte Metallkappe geschützt sein.

2.3 Jeder Tank oder jedes seiner Abteile muß mit einer Öffnung versehen sein, die groß genug ist, um die innere Besichtigung zu ermöglichen.

2.4 Die Tankfahrzeuge müssen gegen Anfahren von rückwärts durch eine Stoßstange, die in Höhe der Unterkante des Tanks angeordnet ist und den Tank um mindestens 100 mm überragt, mit einem Widerstandsmoment von mindestens 20 cm³ geschützt sein.

3. Prüfungen

Die Tanks und ihre Ausrüstungsteile sind entweder zusammen oder getrennt erstmalig vor Inbetriebnahme und wiederkehrend zu prüfen. Die erstmalige Prüfung muß eine Bauprüfung, eine innere und äußere Prüfung sowie eine Wasserdruckprüfung und eine Abnahmeprüfung umfassen.

Wenn die Tanks und ihre Ausrüstungsteile getrennt geprüft werden, müssen sie zusammen einer Dichtheitsprüfung unterzogen werden. Die wiederkehrenden Prüfungen müssen eine innere und äußere Prüfung sowie im allgemeinen eine Wasserdruckprüfung umfassen. Die Tanks sind

vor Inbetriebnahme und spätestens alle 5 Jahre zu prüfen. Vor Inbetriebnahme und spätestens alle 2½ Jahre ist eine Dichtheits- und Funktionsprüfung sämtlicher Ausrüstungsteile vorzunehmen. Über die Prüfungen sind Bescheinigungen durch einen im Versandland amtlich anerkannten Sachverständigen auszustellen.

4. Kennzeichnung

An jedem Tank muß ein Schild aus nicht korrodierendem Metall dauerhaft befestigt sein. Das Schild muß mindestens folgende Angaben enthalten:

Hersteller oder Herstellerzeichen

Herstellungsnummer

Baujahr

Prüfdruck

Rauminhalt in Litern bei unterteilten Tanks

Rauminhalt jedes Tankabteils

Berechnungstemperatur

Datum (Monat und Jahr) der erstmaligen und der letztmaligen wiederkehrenden Prüfung

Stempel des Sachverständigen, der die Prüfung vorgenommen hat,

an Tanks, die mit Druck gefüllt oder entleert werden, ist außerdem der höchstzulässige Betriebsdruck anzugeben.

5. Betrieb

5.1 Die Tanks dürfen nur bis zu 95 % ihres Fassungsraumes gefüllt sein.

5.2 Stabilität;

Die Breite, welche sich durch die volle Abstandsfläche am Boden ergibt (Entfernung zwischen den äußeren rechten und linken Punkten der Aufstandsfläche der Reifen einer Achse), muß mindestens 90 % der Höhe des Schwerpunktes des beladenen Straßentankfahrzeuges betragen. Der Nachweis dazu ist durch ein geeignetes Rechenverfahren zu erbringen.

6. Die sonstigen Vorschriften des ADR sind entsprechend zu beachten.

B. In der Bescheinigung der besonderen Zulassung nach Anhang B.3 der Anlage B des ADR ist zu bescheinigen, daß das Fahrzeug den technischen Anforderungen dieser Vereinbarung entspricht. Die zugelassenen Stoffe sind namentlich aufzuführen.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken:

„Beförderung vereinbart nach Rn 10602 des ADR (D 69)“.

(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Luxemburg sowie der Schweiz bis zum 31. Dezember 1978.

Vereinbarung Nr. 70

(1) Abweichend von den Vorschriften der Randnummer 2404 (1) c) des ADR darf Acetonitril (Stoff der Rn 2401 Ziffer 2.b) im internationalen Straßenverkehr in nur für einen einzigen Versand zu verwendenden Metallfässern (Wegwerfpackungen) entsprechend den Bestimmungen der Rn 2404 (1) b)3. befördert werden.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken:

„Beförderung vereinbart nach Rn 2010 des ADR (D 70)“.

(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich.

Vereinbarung Nr. 71

(1) Abweichend von den Vorschriften der Randnummer 2131 des ADR darf Chlorpentafluoräthan (CClF₂ - CF₃) im internationalen Straßenverkehr unter folgenden Bedingungen in Tankcontainern befördert werden:

1. Die Tankcontainer müssen so gebaut und geprüft sein, daß sie den Vorschriften des Anhangs B.1 b für Stoffe der Ziffer 8 b) der Klasse I d entsprechen. Der Mindestprüfdruck des Tankcontainers beträgt 25 kg/cm².
2. Das Höchstgewicht des Gases je Liter Fassungsraum des Tankcontainers beträgt 1,06 kg.
3. Als Kennzeichnung des Gases kann die Bezeichnung R 115 oder eine zugelassene Handelsbezeichnung, gefolgt von der Nummer 115, benutzt werden.
4. In dem Beförderungspapier müssen die Güter als „Chlorpentafluoräthan“ oder in der in Ziffer 8 b) zugelassenen Art bezeichnet sein.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken:

„Beförderung vereinbart nach Rn 2010 und 10602 des ADR (D 71)“.

(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Vereinigten Königreich bis zum 31. Dezember 1978.

Vereinbarung Nr. 72

(1) Abweichend von den Vorschriften der Rn 2429 (2) des ADR darf das pulverförmige Schädlingsbekämpfungsmittel „Thiodan 35“ der Rn 2401 Ziffer 83 des ADR unter folgenden Bedingungen auch in freitragenden Säcken aus geeignetem Kunststoff verpackt werden:

1. Die Säcke müssen einer Bauart entsprechen, die einer Baumusterprüfung bei einer im Versandland behördlich anerkannten Prüfstelle unterzogen worden ist.
2. Bedingungen für die Baumusterprüfung:
 - 2.1 Je Bauart sind 3 mit Original- oder Ersatzgut gefüllte Prüfmuster bei Raumtemperatur aus einer Höhe von 1,20 m jeweils einmal auf die Breitseite, Schmalseite und den Sackboden fallen zu lassen. Die Aufprallfläche muß eine waagerechte Betonplatte sein. Bei Verwendung von Ersatzgut muß dieses in seiner Dichte (Schüttgewicht) und seinen anderen physikalischen Eigenschaften (z. B. Korngröße, Form der Oberfläche und dgl.) dem Originalgut entsprechen.
 - 2.2 Über die Prüfung ist ein Prüfbericht zu fertigen, der folgende Angaben enthalten muß:
 - Hersteller des Sackes
 - Beschreibung des Sackes (z. B. Art des verwendeten Werkstoffes, Einfärbung, Abmessungen, Wanddicke, Gewichte usw.)
 - Fertigungsverfahren
 - zugelassene Füllgüter
 - Prüfergebnis
 - Kennzeichnung
 - die bei der Serienfertigung einzuhaltende Mindestwanddicke.
 - 2.3 Die nach dem geprüften Baumuster hergestellten Säcke sind durch das Kurzzeichen des Staates, in dessen Bereich die Prüfung durchgeführt wurde, sowie durch die Kurzbezeichnung der Prüfanstalt, eine Registriernummer sowie Monat und Jahr der Herstellung gut lesbar und dauerhaft zu kennzeichnen (z. B. D/BAM/76654/6/72).

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken:

„Beförderung vereinbart nach Rn 2010 des ADR (D 72)“.

(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz bis zum 31. Dezember 1980.

Vereinbarung Nr. 73

(1) Abweichend von den Vorschriften der Randnummern 2700 und 2702 des ADR dürfen die nachfolgend genannten organischen Peroxide im internationalen Straßenverkehr unter folgenden Bedingungen befördert werden:

I. Als Stoffe der Gruppe A

1. 1,1-Di-(tert.butylperoxy)-3,3,5-Trimethylcyclohexan
 - 1.1 Mit mindestens 50 % Phlegmatisierungsmitteln
 - 1.2 mit mindestens 56 % festen trockenen inerten Stoffen
2. Tert. Butylper-3,5,5-trimethylhexanoat, technisch rein
3. Acetylacetonperoxid (3,5-Dimethyl-3,5-Dihydroxydioxolan 1,2 mit mindestens 50 % Phlegmatisierungsmitteln)
4. 2,5-Dimethyl-2,5-di(benzoylperoxy)-hexan mit mindestens 20 % festen trockenen inerten Stoffen
5. 3,3,6,6,9,9-Hexamethyl-cyclo-1,2,4,5-tetraoxanon
 - 5.1 mit mindestens 50 % Phlegmatisierungsmitteln
 - 5.2 mit mindestens 50 % festen trockenen inerten Stoffen
6. 3-tert-Butylperoxy-3-Phenylphtalid, technisch rein.

II. Als Stoffe der Gruppe E

1. Acetylcyclohexansulfonylperoxid mit maximal 82 % Acetylcyclohexansulfonylperoxid und Wasser.
2. Cyclohexylperoxydepercarbonat
 - 2.1 technisch rein
 - 2.2 mit mindestens 10 % Wasser
3. Bis-(4-tert.butylcyclohexyl)-peroxydicarbonat, technisch rein
4. Dicytylperoxydicarbonat, technisch rein
 - 5.1 Di-n-butyl-peroxycarbonat in einer Lösung mit mindestens 50 % Phlegmatisierungsmitteln
 - 5.2 Di-sec-butylperoxydicarbonat mit mindestens 50 % Phlegmatisierungsmitteln
6. Tert-butylperneodecanoat, technisch rein.

III. Die Stoffe der Gruppe A sind unter Berücksichtigung der Vorschriften in Rn 2702 und 2703 des ADR wie folgt zu verpacken:

1. Die flüssigen Stoffe müssen in Gefäße aus geeignetem Kunststoff verpackt sein, die in geeignete nichtmetallische Schutzbehälter einzusetzen sind.
2. Die festen Stoffe müssen in Gefäße oder Beutel aus geeignetem Kunststoff verpackt sein, die in geeignete nichtmetallische Schutzbehälter einzusetzen sind.
3. Die Innenverpackungen für Stoffe unter 1.4 und 1.5 dürfen höchstens 25 kg der Stoffe enthalten.
4. Ein Versandstück mit diesen Stoffen darf nicht mehr als 50 kg wiegen.
5. Mit Ausnahme von Beuteln aus geeignetem Kunststoff dürfen Gefäße mit den vorgenannten flüssigen Peroxiden nur bis zu 93 % ihres Fassungsraumes gefüllt sein.

IV. 1. Die Stoffe der Ziffern II.2.2, II.3 und II.4 müssen in Gefäße oder Säcke aus geeignetem Kunststoff verpackt sein, die in geeignete Schutzbehälter einzusetzen sind. Ein Versandstück darf höchstens 50 kg dieser Stoffe enthalten. Für den Stoff der Ziffer II.2.2 beträgt die Höchstmenge 25 kg.

2. Die Stoffe der Ziffern II.1 und II.2.1 müssen in Beuteln aus geeignetem Kunststoff verpackt sein, die einzeln oder zu mehreren in geeignete Schutzbehälter einzusetzen sind. Ein Beutel darf höchstens 6 kg, ein Schutzbehälter höchstens 24 kg dieser Stoffe enthalten.
3. Die Stoffe der Ziffern II.5 und II.6 müssen in Gefäße aus geeignetem Kunststoff verpackt sein, die in geeignete nichtmetallische Schutzbehälter einzusetzen sind.
Ein Gefäß darf höchstens 25 kg, ein Versandstück höchstens 50 kg dieser Stoffe enthalten.
4. Die Gefäße mit Stoffen der Gruppe E dürfen mit einer Entlüftungseinrichtung versehen sein, die den Ausgleich zwischen dem inneren und dem atmosphärischen Druck gestattet und unter allen Umständen — namentlich bei einer Ausdehnung von Flüssigkeiten infolge Erwärmung — das Hinausspritzen von Flüssigkeiten verhindert, ohne daß Verunreinigungen in die Gefäße gelangen können.
5. Gefäße mit flüssigen Stoffen der Gruppe E dürfen höchstens zu 95 % ihres Fassungsraumes gefüllt sein, bezogen auf das Volumen der Stoffe bei den unter X. genannten Temperaturen.

V. Hinsichtlich der Zusammenpackung gelten die Vorschriften in Rn 2712 des ADR entsprechend.

VI. Hinsichtlich der Kennzeichnung gelten die Vorschriften in Rn 2713 (1) Satz 1 und 2 sinngemäß. Außerdem sind Versandstücke mit Stoffen der Gruppe E (Ziffer II.1 und II.2.1) mit einem Zettel nach Muster 1 zu versehen.

VII. Die Bezeichnung im Beförderungspapier muß gleichlauten wie eine der unter I. und II. angegebenen Benennungen, sie ist rot zu unterstreichen und durch die Angabe:

„VII, ADR“

zu ergänzen.

VIII. Die Vorschriften der Anlage B des ADR gelten für die vorgenannten organischen Peroxide entsprechend, soweit nachfolgend nicht Besonderheiten festgelegt sind.

IX. Die Vorschriften der Rn 10171 (2) sind bei den unter II. genannten Stoffen anzuwenden, wenn deren Mengen die nachfolgend angegebenen Gewichte überschreiten:

Stoffe der Ziffern II.1 und II.2.1	= 100 kg
Stoffe der Ziffern II.2.2, II.3, II.4 und II.5	= 1 000 kg
Stoffe der Ziffer II.6	= 4 000 kg

X. Die unter II. genannten Stoffe sind so zu versenden, daß nachstehende Umgebungstemperaturen nicht überschritten werden:

Stoffe der Ziffer II.1	Höchsttemperatur — 10 °C
Stoffe der Ziffer II.2.1	
und 2.2	Höchsttemperatur + 5 °C
Stoffe der Ziffer II.3	Höchsttemperatur + 30 °C
Stoffe der Ziffer II.4	Höchsttemperatur + 25 °C
Stoffe der Ziffer II.5	Höchsttemperatur — 10 °C
Stoffe der Ziffer II.6	Höchsttemperatur ± 0 °C

XI. In einer Beförderungseinheit dürfen an Stoffen der Ziffer II. nicht mehr befördert werden als

Stoffe unter II.1 und II.2.1	= 1 200 kg
Stoffe unter II.2.2, II.3, II.4 und II.5	= 5 000 kg
Stoffe unter II.6	= 10 000 kg

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken:

„Beförderung vereinbart nach Rn 2010 des ADR (D 73)“.

(3) Diese Vereinbarung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich.

Vereinbarung Nr. 74

(1) Abweichend von den Vorschriften der Randnummern 2700 und 2701 des ADR darf

2,5-Dimethyl-2,5-di(t-Butylperoxy)Hexan-3, technisch rein, unter folgenden Bedingungen im internationalen Straßenverkehr befördert werden:

1. Das Peroxid ist gemäß Rn 2704 (1) b) des ADR zu verpacken.
2. Die Vorschriften in Rn 2702 und 2712 des ADR gelten entsprechend.
3. Jedes Versandstück ist mit 2 Zetteln nach Muster 3 und zusätzlich mit 1 Zettel nach Muster 1 des Anhangs A 9 des ADR zu versehen. Für das Anbringen der Zettel nach Muster 3 auf dem Versandstück gilt Rn 3901 (2) des ADR entsprechend.
4. Die Bezeichnung des Gutes im Beförderungspapier muß lauten:
„2,5-Dimethyl-2,5-di(t-Butylperoxy)Hexan-3, technisch rein, VII, ADR.“
Die Gutbezeichnung ist rot zu unterstreichen.
Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken:
„Beförderung vereinbart nach Rn 2010 des ADR (D 74)“.

5. Es sind ferner die für organische Peroxide der Gruppe A geltenden Vorschriften der Anlage B des ADR entsprechend zu beachten.

(2) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich bis zum 31. Dezember 1978.

Anlage 2

Änderungen der Vereinbarungen

Nr. 1, 6, 14, 19, 25, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 36, 41, 49, 51, 52, 54, 55, 58, 59, 60, 61, 62 und 63 (§ 2)

1. In der Vereinbarung Nr. 1 erhält der Absatz 4 folgende Fassung:

„Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und

- a) dem Vereinigten Königreich, Italien sowie Frankreich,
- b) Belgien bis zum Inkrafttreten neuer Vorschriften für Tankfahrzeuge innerhalb des ADR, solange nichts anderes vereinbart wird.“

2. In der Vereinbarung Nr. 6 hält der Absatz 4 folgende Fassung:

„Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und

- a) Italien,
- b) den Niederlanden,
- c) dem Vereinigten Königreich und Luxemburg für vorhandene Tankfahrzeuge sowie
- d) Belgien bis zum Inkrafttreten neuer Vorschriften für Tankfahrzeuge innerhalb des ADR, solange nichts anderes vereinbart wird.“

3. In der Vereinbarung Nr. 14 erhält der Absatz 4 folgende Fassung:

„Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich sowie Belgien.“

4. In der Vereinbarung Nr. 19 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:

„Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und

- a) Luxemburg bis zum 31. Juli 1980,
- b) Frankreich bis zum 31. Juli 1980 sowie
- c) der Schweiz bis zum 31. März 1976.“

5. In der Vereinbarung Nr. 25 erhält der Absatz 4 folgende Fassung:

„Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Luxemburg.“

6. In der Vereinbarung Nr. 27 erhält der Absatz 4 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR, Schweden sowie Italien bis zum 31. Dezember 1978.“
7. In der Vereinbarung Nr. 28 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Belgien.“
8. In der Vereinbarung Nr. 29 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und
 a) Belgien sowie
 b) Frankreich mit der Besonderheit, daß die maximale Umgebungstemperatur nach Absatz 1 höchstens + 15°C betragen darf.“
9. In der Vereinbarung Nr. 31 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und
 a) Belgien bis zum 31. Juli 1980 sowie
 b) der Schweiz bis zum 31. März 1976.“
10. In der Vereinbarung Nr. 32 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Belgien bis zum 31. Juli 1980.“
11. In der Vereinbarung Nr. 33 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden bis zum 31. Juli 1980.“
12. In der Vereinbarung Nr. 36 erhält der Absatz 4 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich für vorhandene festverbundene Tanks.“
13. In der Vereinbarung Nr. 41 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und
 a) Belgien sowie
 b) der DDR, den Niederlanden und Luxemburg bis zum 31. Dezember 1978.“
14. In der Vereinbarung Nr. 49 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Belgien, der DDR, Spanien, der Schweiz, Luxemburg sowie der Republik Österreich.“
15. In der Vereinbarung Nr. 51 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Luxemburg sowie Spanien bis 31. März 1977.“
16. In der Vereinbarung Nr. 52
 a) erhält der Absatz 4 die nachfolgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Belgien sowie Luxemburg.“;
 b) ist folgender Absatz 5 nachzutragen:
 „(5) Diese Regelung gilt auch im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich mit der Besonderheit, daß die Bestimmungen nach Kap. 2 der Anlage B des ADR (Rn ... 500) bis zum 1. Juli 1976 keine Anwendung finden.“;
- c) ist folgender Absatz 6 nachzutragen:
 „(6) Diese Regelung gilt auch im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz mit folgenden zusätzlichen Bestimmungen:
 Während einer Übergangszeit bis spätestens 31. Dezember 1978
 a) können anstelle der in Rn 10 500 (1) bis (5) vorgesehenen orangefarbenen Tafeln auch solche verwendet werden, die nicht rückstrahlend sind;
 b) kann bei den orangefarbenen Tafeln, die im unteren Teil mit der Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes versehen sind, darauf verzichtet werden, im oberen Teil die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr anzubringen.“
17. In der Vereinbarung Nr. 54 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und
 a) den Niederlanden bis zum 31. Dezember 1977 sowie
 b) der Republik Österreich bis zum 31. Dezember 1976.“
18. In der Vereinbarung Nr. 55 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz sowie den Niederlanden bis 31. Dezember 1978.“
19. In der Vereinbarung Nr. 58 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Luxemburg, der Schweiz, der DDR, der Republik Österreich, Spanien sowie den Niederlanden bis zum 31. Dezember 1978.“
20. In der Vereinbarung Nr. 59 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Luxemburg, Frankreich sowie Schweden bis zum 31. Dezember 1978.“
21. In der Vereinbarung Nr. 60 erhalten die Ziffern I.1. sowie I.3. im Absatz 1 folgende Fassung:
 a) „I.1. 1,1-Di-(tert.)Butylperoxy (-3,3,5-Trimethylcyclohexan) mit
 1.1 mindestens 45 % Phlegmatisierungsmitteln,
 1.2 mit mindestens 50 % festen trockenen inerten Stoffen“;
 b) „I.3. 3,5-Dimethyl-3,5-Dihydroxydioxolan-1,2 mit mindestens 50 % Phlegmatisierungsmitteln.“
22. In der Vereinbarung Nr. 61 erhält der Absatz 4 folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Luxemburg, Schweden sowie der Republik Österreich bis zum 31. Dezember 1980.“
23. In der Vereinbarung Nr. 62
 a) ist im Abschnitt D nach „ADR“ nachzutragen:
 „(D 62)“;
 b) erhält der Absatz E folgende Fassung:
 „Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Luxemburg, Schweden sowie der DDR bis zum 31. Dezember 1978.“
24. In der Vereinbarung Nr. 63 erhält der Absatz 2 folgende Fassung:

„Diese Vereinbarung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Belgien, Schweden sowie der Republik Österreich bis zum 31. Dezember 1978.“

(VkB1 1976 S. 198)

Straßenverkehr

Nr. 69 Aufhebung der Bekanntmachung vom 17. 8. 1972 -StV 4/36.57.06- (VkB1 1972 S. 662) und vom 23. 2. 1971 -StV 2 Nr. 2050 Va 71- (VkB1 1971 S. 77)

Bonn, den 11. Februar 1976
StV 4/36.57.06

Die Bekanntmachung vom 17. August 1972 — StV 4/36.57.06 — (VkB1 1972 S. 662) und vom 23. Februar 1971 — StV 2 Nr. 2050 Va 71 — (VkB1 1971 S. 77) wird aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Wagner

(VkB1 1976 S. 205)

Nr. 70 Bekanntmachung Nr. 3/76 über Sonderabmachungen nach § 22a des Güterkraftverkehrsgesetzes

Köln, den 11. Februar 1976
IA — 081

Auf Grund des § 24 des Güterkraftverkehrsgesetzes wird hiermit folgendes veröffentlicht:

1. Änderung der Sonderabmachung Nr. 057, veröffentlicht im Verkehrsblatt 1975 S. 597

Die Güterart wird wie folgt geändert:
Obstkonserven

Die Änderung wurde am 16. Januar 1976 vereinbart und wirksam.

2. Sonderabmachung Nr. 0717

1. Name des
Unternehmers: Erich Brauns

2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:

	DM/100 kg
von Dransfeld	3,72
Speele	3,72
Seesen	3,46
Hoof Kr. Kassel	3,84
Northheim	3,59
Bad Harzburg	3,59
Delligsen	3,20
Langelsheim	3,46
Lautenthal	3,59
Osterode a. Harz	3,59
Ellershausen	3,72
Hann. Münden	3,84

nach Leer/Ostfriesland

3. Güterart: Stammholz bis 1,5 m lang

4. Gütermenge: mindestens 500 t jeweils in drei Monaten

5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 14. Januar 1976

6. Dauer der Sonderabmachung: 15. Januar bis auf weiteres

7. Wichtigste Sonderbedingungen: zusätzlich werden berechnet für das Verladen 0,16 DM/100 kg für das Ausladen 0,06 DM/100 kg

3. Änderung der Sonderabmachung Nr. 0420, veröffentlicht im Verkehrsblatt 1975 S. 443
Die vereinbarten Beförderungsentgelte betragen in den Verkehrsverbindungen

	DM/100 kg
von Bremen	
nach Augsburg	6,09
Bopfingen	5,74
Lugwismos	6,09
Mannheim	5,02
München	6,31
Nürnberg	5,52
Poettmes	6,20
Türkheim Krs. Mindelheim	6,32
Ulm/Donau	6,09
Weil im Schönbuch	5,86
Weilheim a. d. Teck	5,98

Die Änderung wurde am 23. Januar 1976 vereinbart und am 1. Februar 1976 wirksam.

4. Sonderabmachung Nr. 0424

1. Name des
Unternehmers: Anker Transportgesellschaft mbH

2. Verkehrsverbindungen: von Bremen nach Gersthofen

3. Güterart: Hartharz von Nadelhölzern (Kolophonium)

4. Gütermenge: mindestens 500 t

5. Vereinbarte Beförderungsentgelte: 6,09 DM/100 kg

6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 20. Januar 1976

7. Dauer der Sonderabmachung: 26. Januar bis 26. April 1976

8. Wichtigste Sonderbedingungen: —

5. Änderung der Sonderabmachung Nr. 0712, veröffentlicht im Verkehrsblatt 1975 S. 614 und S. 708.
Die vereinbarten Beförderungsentgelte betragen in den Verkehrsverbindungen

	DM/100 kg
von Hamburg nach Adelsdorf (ausgenommen Erdnüsse)	6,10
Bous/Saar	5,74
Eichenau	7,10
Donaueschingen	7,24

Die Änderung wurde am 5. Januar 1976 vereinbart und wirksam.

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
Dr. Münz

(VkB1 1976 S. 205)

Nr. 71 Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte in Europa

Bonn, den 20. Februar 1976
StV 7/37.24.00

Mit Veröffentlichung vom 23. Februar 1971 — StV 7 — 8034 Va/71 im Verkehrsblatt 1971 Heft 6 Seite 127 sowie mit Berichtigungen vom 3. Mai 1971 — StV 7 — 8034 Va/71 II im Verkehrsblatt 1971 Heft 10 Seite 251 und 16. Juni 1971 — StV 7 — 8034 Va/71 III im Verkehrsblatt 1971 Heft 13 Seite 314 habe ich die von der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) der Vereinten Nationen in dem Dokument W/TRANS/SC 1/326/Rev. 1 vom 20. Juli 1970 zusammengefaßten Grenzwerte für die Abmessungen und Gewichte der Straßenfahrzeuge in Europa bekanntgegeben. Anhand einer von der ECE bei den europäischen Regierungen durchgeführten Umfrage ist eine neue Übersicht nach dem Stand vom 15. 6. 1975 erstellt und mit Dokument TRANS/SC1/R.30 veröffentlicht worden. Die in nachstehender Aufstellung enthaltenen Grenzwerte und Anmerkungen sind diesem Dokument entnommen worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Heldmann

Übersicht über die zulässigen Abmessungen,

	Belgien	Bulgarien	Cypern	Däne- mark	Bundes- republik Deutschl.	DDR	Finnland	Frank- reich	Griechen- land	Groß- britannien	Irland
I Allgemeine Vorschriften											
1 Höhe (m)	4	3,8 ⁹	3,35	3,6 ¹⁷	4 ³¹	4	4	—	3,8	4,6 ¹⁰⁵ 106	4,57 ³⁹
2 Breite (m)	2,5	2,5 ¹⁰	2,28	2,5 ¹⁸	2,5 ³²	2,5 ²⁹	2,5	2,5	2,5 ³⁴	— ¹⁰⁷	2,5
3 Achslast a) Einzelachse (t)	13 ¹	10 ¹⁰	5	8 ¹⁹	10 ³²	10 ²⁹	10	13 ²⁶	8/10	10,2-11,2 ¹⁰⁸	10 ⁴⁰
b) Doppelachse (t)	20 ²			14,5 ¹⁹	16 ³²	16 ²⁹	16	21	14,5	20,3 ¹⁰⁹	16
c) andere Kriterien: Last je Rad (t)	5									4,6-5,1 ¹⁰⁹	5
• Last je cm Breite • der Aufstandsfläche (t)									0,015		
• mittlere Last je cm ² • der Radaufstandsfläche (t)											
II Vorschriften für einzelne Fahrzeugarten											
4 Lastkraftwagen ohne Anhänger											
a) mit 2 Achsen: Gesamtgewicht (t)	19 ³	22,5	10	20 ²⁰	16 ³²	16	14	19 ²⁷	35 ³⁵	16,3 ¹¹⁰	16
: Länge (m)	11 ³	11	7,92	10 ²⁰	12 ³²	10	12	11 ²⁷	10 ³⁵	11 ^{111/112}	10,97 ⁴¹
b) mit 3 oder mehr Achsen: Gesamtgewicht (t)	26 ³	22,5	10		22 ³²	22	19	26 ²⁷		24,4 ³⁶	22
: Länge (m)	11 ³	12	7,92	12	12 ³²	12	12	11 ²⁷	10 ³⁶	11	10,97
5 Lastkraftwagen											
a) mit 1 Anhänger: Gesamtgewicht (t)	40		12 ¹²	20 ²⁰	38	40	24 ²⁴	38 ^{27 bis}	35 ³⁵	32,5	32 ⁴²
: Länge (m)	18 ⁴	18	—	18 ²¹	18	18	25 ²⁵	18	18	18	16,46 ⁴³
b) mit 2 Anhängern: Gesamtgewicht (t)	4 ⁴	36	12 ¹²	21 ²¹	—	40	—	—	—	—	32 ⁴³
: Länge (m)	4 ⁴	22	—	21 ²¹	—	22	—	—	—	—	21,94 ⁴³
6 Anhänger											
a) mit 1 Achse: Gesamtgewicht (t)	13 ⁵		12 ¹²	20 ²⁰	10	10	18	13	—	10,2-11,2 ¹⁰⁷	10
: Länge (m)	8 ⁵		—	22 ²²	12	—	7	11	—	7 ¹¹³	7
b) mit 2 Achsen: Gesamtgewicht (t)	20		12 ¹²	20 ²⁰	16 ³²	16	16	19	—	16,3 ¹¹⁰	16
: Länge (m)	11 ⁶		—	22 ²²	12	—	12	11	—	12 ¹¹⁴	7
c) mit 3 Achsen: Gesamtgewicht (t)	26		—	20 ²⁰	22 ³²	24	—	26	—	24,4 ¹¹¹	22 ⁴⁴
: Länge (m)	11 ⁶		—	22 ²²	12	—	12	11	—	12 ¹¹⁴	7
7 Sattelkraftfahrzeug											
a) mit 3 Achsen: Gesamtgewicht (t)	38 ³	32	10 ¹³	20 ²⁰	26	26	24 ²⁴	38 ^{27 bis}	35 ³⁵	24,4 ¹¹⁵	22
: Länge (m)	15 ⁷	14	12,2 ¹³	14 ²³	15	15	15	15 ³⁶	14	15	14,94 ⁴⁵
b) mit 4 Achsen: Gesamtgewicht (t)	38 ³	32	10 ¹³	20 ²⁰	36	32	24 ²⁴	38 ^{27 bis}	35 ³⁵	32,5 ¹¹⁵	25
: Länge (m)	15 ⁷	14	12,2 ¹³	14 ²³	15	15	15	15 ³⁶	14	15	14,94 ⁴⁵
c) mit 5 Achsen: Gesamtgewicht (t)	38 ³	32	10 ¹³	20 ²⁰	38	38	24 ²⁴	38 ^{27 bis}	35 ³⁵	32,5 ¹¹⁵	25
: Länge (m)	15 ⁷	14	12,2 ¹³	14 ²³	15	15	15	15 ³⁶	14	15	14,94
Kraftomnibus											
8 mit 2 Achsen: Gesamtgewicht (t)	19 ³		10	20 ²⁰	16	16	14	19 ²⁷	14	16,3 ³⁵	16
: Länge (m)	12 ⁸		7,92	12 ²⁰	12	11 ³⁰	12	11 ²⁸	11	12 ¹¹⁵	12
Kraftomnibus											
9 mit 3 Achsen: Gesamtgewicht (t)	26 ³		10	20 ²⁰	22	22	19	26 ²⁷	20	16,3 ³⁵	22
: Länge (m)	12 ⁸		7,92	12 ²⁰	12	12	12	11 ²⁸	11	12	12
10 Gelenkomnibus: Gesamtgewicht (t)	38 ³		—	20 ²⁰	28 ³³	24	—	38 ^{27 bis}			
: Länge (m)	15 ⁷		—	14	18 ³³	16,5	18	18			

Achslasten und Gesamtgewichte der Straßenfahrzeuge

Italien	Jugo- slawien	Luxem- burg	Malta	Nieder- lande	Norwegen	Öster- reich	Polen	Portugal	Rumänien	Schweden	Schweiz	Spanien	CSSR	Türkei	UdSSR	Ungarn
4	4	4	3,2	4 ⁵⁷	— ⁶⁰	4	4	4 ⁶⁴	4	—	4	4 ⁷⁶	4	3,8	3,8	4
2,5	2,5	2,5	2,45	2,5	2,35 ⁶⁰	2,5	2,5	2,5 ⁶⁵	2,5	2,5 ⁸⁰	2,3 ⁸⁴	2,5	2,5	2,5	2,5 ⁹⁷	2,5
10 ⁴⁶	10	13 ⁵¹		10	6 ⁶⁰	10	8 ⁶²	10 ⁶⁵	10	8 ⁸⁰	10 ⁸⁵	13 ⁷⁷	10 ¹⁴	8 ⁹⁵	10 ⁹⁸	10 ³⁷
14,5	16	20		16 ⁵⁸	6	16	14,5 ⁶²	10 ⁶⁶	16	12 ⁸¹	18 ⁸⁸	21 ⁷⁷	16 ¹⁴	14,5 ⁹⁵	18 ⁹⁸	16 ³⁷
				2,4				5								
												0,15				
0,008 ⁴⁷													0,0065			
14 ⁴⁸	11 ¹¹⁷	19		—	—	16	16 ⁶³	16	16	16 ⁸²	16	20 ⁷⁸	16	17,5 ⁹⁶	20 ⁹⁹	20
10 ^{48/49}	11 ¹¹⁷	10		11	10	12	11	12	12	24 ⁸²	10	11 ⁷⁸	12 ¹⁵	10 ⁹⁶	12 ¹⁰⁰	10
18	26			—	—	22	24	22	22	82 ^{87/88/89/19/25/28}	26	22 ⁷⁸	22	25 ⁹⁶	24 ¹⁰⁰	24
11	12	12		11	—	12	11	12	12	24	12	12	12	11	12	11
—	116 ¹¹⁶	40		50	61 ⁶¹	38	—	32 ⁶⁷	38	82/83 ⁸²	28 ⁹⁰	38 ⁷⁸	38	33 ⁹⁶	32 ¹⁰¹	32 ^{37 bis}
18	18	18		18	10	18	18	18	18	24	18	16,5 ⁷⁸	18	18 ⁹⁶	20	18
—	—	—		—	—	38	—	38 ⁶⁸	38	—	—	38 ⁷⁹	38	—	—	—
—	—	—	53/54	—	—	18	22	22 ⁶⁸	22	24	—	22 ⁷⁹	22	—	24	—
6	116 ¹¹⁶	—		—	—	8	8	10 ⁶⁹	10	82 ⁸²	8 ⁹¹	—	10	8	—	10
6	—	—		8 ⁵⁹	—	12	—	12 ⁷⁰	12	—	—	—	12	—	—	—
14 ⁴⁸	116 ¹¹⁶	—		—	—	16	16 ⁶³	16 ⁶⁹	14	82 ⁸²	12	20 ⁷⁸	16 ¹⁶	—	20	—
7,5	—	—		11	—	12	11	12 ⁷⁰	12	—	—	11	12	—	—	—
18 ⁴⁸	116 ¹¹⁶	—		—	—	22	24	22 ^{69/71}	20	82 ⁸²	12	26 ⁷⁸	22 ¹⁶	—	20	—
8	—	—		11	—	12	11	12 ^{70/71}	12	—	—	12	12	—	—	—
18 ⁴⁸	116 ¹¹⁶	36	55 ⁵⁵	50	61 ⁶¹	38	32	26 ⁷²	26	82/83 ⁸²	26 ⁹²	33 ⁷⁸	26	25 ⁹⁶	28 ¹⁰²	28
14	15	14		15,5	—	16	15	15	16	24	16	16,5 ⁷⁸	15	14	20	14
28 ⁴⁸	116 ¹¹⁶	36		50	61 ⁶¹	38	32	32 ⁷²	32	82/83 ⁸²	28 ⁹³	38 ⁷⁸	32	33 ⁹⁶	32 ¹⁰³	32
14	15	14		15,5	—	16	15	15	16	24	16	16,5 ⁷⁸	15	14	20	14
32 ⁴⁸	116 ¹¹⁶	36		50	61 ⁶¹	38	38	38 ⁷³	38	82/83 ⁸²	28 ⁹³	38 ⁷⁸	38	40 ⁹⁶	38 ¹⁰⁴	38
14	15	14		15,5	—	16	15	15	16	24	16	16,5 ⁷⁸	15	14	24	14
15 ⁵⁰	118 ¹¹⁸	19	53 ⁵³	—	—	16	16 ⁶³	16	16	82 ⁸²	16	20	16	17,5 ⁹⁶	20 ⁹⁹	20
11	11	11	8,7 ⁵⁶	12	—	12	12	12	12	24	12 ⁹⁴	12	12	11	20	11
19 ⁵⁰	118 ¹¹⁸	26	14 ⁵³	—	—	22	24	22	22	82 ⁸²	19-25 ^{87/88}	26 ^{77/78}	22	25 ⁹⁶	24 ¹⁰⁰	24
11	12	9,1	12	12	—	12	12	12	12	24	12	12	12	11	12	11
	118			50		38	23		28	82/83 ⁸²	28 ⁹³	38 ⁷⁸	28	—	25 ¹⁰²	
				18		18	18		12	24	16	16,5 ⁷⁸	18	—	—	

Anmerkungen

1. (Belgien) Unter der Bedingung, daß die Last der am stärksten belasteten Achse 10 t nicht überschreitet.
2. (Belgien) Bei Halbluftreifen beträgt das zulässige Höchstgewicht 15 DL; bei Metallreifen oder Vollgummireifen beträgt es 8 DL, wobei D (in m) den Durchmesser des äußeren Umfangs des Reifens horizontal gemessen bedeutet und L (in m) die größte Breite des Reifens, gemessen im oberen Teil.
3. (Belgien) Das zulässige Gesamtgewicht darf 13 t, zuzüglich 4 t je m Abstand zwischen den äußersten Achsen eines Fahrzeugs oder von miteinander verbundenen Fahrzeugen nicht überschreiten. Wenn eine äußere Achse Teil einer Doppelachse ist, so ist der Abstand auf die Mitte der Doppelachse zu beziehen.
Das zulässige Gesamtgewicht eines Sattelkraftfahrzeugs ist die Summe aus dem zulässigen Gesamtgewicht des Sattelanhängers und dem Leergewicht der Zugmaschine; der Höchstwert beträgt 38 t. Das zulässige Gesamtgewicht eines Sattelanhängers beträgt 21 t, wenn er nur eine Achse hat, und 32 t, wenn er 2 oder mehr Achsen hat.
4. (Belgien) Die Zahl der Fahrzeuge, aus welchen ein Lastzug besteht, ist auf 2 begrenzt. Die Zulassung eines Lastzuges, welcher mehr als 2 Fahrzeuge umfaßt, ist nur in dringenden Ausnahmefällen erlaubt.
5. (Belgien) Gemessen einschließlich Zugeinrichtung. Gilt auch für Anhänger mit 2 Achsen, wenn der Abstand zwischen den beiden Achsen $\leq 2,1$ m ist.
6. (Belgien) Gemessen einschließlich Zugeinrichtung.
7. (Belgien) Unter der Bedingung, daß der in Fahrzeuglängsrichtung gemessene Abstand zwischen dem vordersten Punkt der Zugmaschine und der Achse bzw. der Mitte des Achsaggregats eines Sattelanhängers 12 m nicht überschreitet.
8. (Belgien) Außerdem darf
der hintere Überhang 3,50 m nicht überschreiten;
der äußere Wendekreisradius 12 m nicht überschreiten;
der innere Wendekreisradius, bei einem äußeren Wendekreisradius von 12 m, nicht weniger als 6,50 m betragen;
das Ausschermaß bei einem äußeren Wendekreisradius von 12 m, 0,50 m nicht überschreiten.
9. (Bulgarien) Kraftfahrzeuge, deren Länge den angegebenen Wert überschreiten, dürfen in den Verkehr gebracht werden, wenn sie von der regionalen Kraftfahrzeug-Prüfstelle kontrolliert und zugelassen sind. In diesem Fall muß die Vorderseite dieser Fahrzeuge mit schwarzen und gelben Linien von 200 mm Breite und unter einem Winkel von 45° gekennzeichnet werden.
10. (Bulgarien) Bei Kraftfahrzeugen mit 2 Achsen beträgt die zulässige Achslast 8 t; bei 3 Achsen beträgt sie 7,25 t; bei 4 Achsen 6 t. Bei Aufliegern beträgt sie 6 t und bei einachsigen Anhängern 8 t.
11. (Zypern) Die zuständige Behörde kann die Verwendung von Kraftfahrzeugen mit größeren Abmessungen und höheren Gewichten als angegeben zulassen.
12. (Zypern) Es ist verboten, einen Anhänger hinter einem Lastkraftwagen mitzuführen.
13. (Zypern) Das Gesamtgewicht des Sattelanhängers darf das Gesamtgewicht der Zugmaschine nicht überschreiten.
14. (Tschechoslowakei) Unter der Bedingung, daß der Abstand zwischen den Achsen einer Doppelachse zwischen 1,3 m und 2 m liegt.
15. (Tschechoslowakei) Für Fahrzeuge mit 4 Achsen: 32 t; es gilt Anmerkung 16.
16. (Tschechoslowakei) Unter der Voraussetzung, daß das zulässige Höchstgewicht je Achse 8 t nicht übersteigt.
17. (Dänemark) Unter gewissen Bedingungen können Nutzfahrzeuge, welche im internationalen Straßenverkehr eingesetzt werden, eine zulässige Höhe von 3,8 m haben.
18. (Dänemark) Abhängig von der Erfüllung gewisser vorgeschriebener Bedingungen über das Gesamtgewicht, die zu befahrenden Straßen usw. beträgt die zulässige Achslast von Nutzfahrzeugen, welche im internationalen Güterverkehr eingesetzt werden, 10 t.
19. (Dänemark) Abhängig von der Erfüllung gewisser vorgeschriebener Bedingungen über das Gesamtgewicht, die zu befahrenden Straßen usw. beträgt die zulässige Achslast von Nutzfahrzeugen, welche im internationalen Güterverkehr eingesetzt werden, 16 t, jedoch nicht mehr als 8 t je Achse, wenn die Achsen weniger als 1,3 m voneinander entfernt sind.
20. (Dänemark) Das zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeugs oder von miteinander verbundenen Fahrzeugen beträgt 15 t zuzüglich 0,25 t je 0,2 m Abstand zwischen der ersten und letzten Achse, wobei die ersten 2,5 m nicht mitgerechnet werden. Diese Bestimmung gilt nicht für Nutzfahrzeuge, welche im internationalen Güterverkehr auf besonderen Straßen eingesetzt sind. Bei diesen Fahrzeugen beträgt das zulässige Gesamtgewicht:
 - a) Lastkraftwagen ohne Anhänger mit 2 Achsen: 16 t; mit 3 oder mehr Achsen: 22 t;
 - b) Lastkraftwagen mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge: 32 t oder (für einen kleinen Teil des Straßennetzes) 38 t.
21. (Dänemark) Ein Lastkraftwagen mit mehr als einem Anhänger ist nicht zulässig.
22. (Dänemark) Die zulässige Länge von Anhängern ist nicht ausdrücklich vorgeschrieben; die Zulassung eines Anhängers kann aber verweigert werden, wenn er wegen seiner Länge nicht benutzt werden kann, ohne daß andere Verkehrsteilnehmer übermäßig gefährdet und belästigt werden.
23. (Dänemark) Abhängig von der Erfüllung gewisser vorgeschriebener Bedingungen über das Gesamtgewicht, die zu befahrenden Straßen usw. beträgt die zulässige Länge von Nutzfahrzeugen, welche im internationalen Güterverkehr eingesetzt werden, 15 m.
24. (Finnland) Das zulässige Gesamtgewicht von miteinander verbundenen Fahrzeugen beträgt 42 t. Das zulässige Gesamtgewicht eines Motorwagens/Lastkraftwagens oder eines daran angekuppelten Fahrzeugs oder von miteinander verbundenen Fahrzeugen beträgt 20,0 t zuzüglich 160 kg für jede 10 cm, die über den Abstand von 2,5 m zwischen der ersten und der letzten Achse des Motorwagens/Lastkraftwagens, des angekuppelten Fahrzeugs oder der miteinander verbundenen Fahrzeuge hinausgehen. Das Gesamtgewicht darf nicht mehr als 42 t betragen. Auf schmalen Straßen oder auf schwachen Brücken kann das Gewicht miteinander verbundener Fahrzeuge sowie die Achslast je Achse oder Doppelachse beschränkt werden. Das zulässige Gewicht ist auf Verkehrsschildern angegeben.
Vom 1. Januar 1979 ab darf das zulässige Gesamtgewicht miteinander verbundener Fahrzeuge eine t je 4,4 DIN kw Motorleistung des Zugfahrzeugs nicht überschreiten. Dies gilt nicht für landwirtschaftliche Zugmaschinen mit Anhängern.
25. (Finnland) Lastkraftwagen mit einem zwei- oder dreiachsigen Anhänger: 22 m; Sattelkraftfahrzeuge, bestehend aus einem Zugfahrzeug und einem besonders für die Beförderung von langen Gütern gebauten Sattelaufleger: 20 m.
26. (Frankreich) Die zulässige Achslast beträgt bei einer Doppelachse 7,35 t für die am stärksten belastete Achse, wenn der Abstand zwischen den bei-

Beträgt der Abstand zwischen Achsen in m	dann beträgt das zulässige Gesamtgewicht in t
1,2 — 1,3	14,5
1,1 — 1,2	13
1,0 — 1,1	11,5
weniger als 1	10

den Achsen 0,9 m beträgt. Dieser Wert erhöht sich um 350 kg je 0,05 m Abstand über 0,9 m hinaus, darf aber bei einem Achsabstand von 1,35 m oder mehr 10,5 t nicht überschreiten.

27. (Frankreich) Das zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeugs darf jedoch 5 t je m Abstand zwischen den beiden äußeren Achsen nicht überschreiten.

27. (Frankreich) Unter der Bedingung, daß das Verhältnis zwischen dem zulässigen Höchstgewicht für beladene Fahrzeuge und dem zulässigen Gewicht pro Achse(n) 3,5 nicht übersteigt.

28. (Frankreich) Die Länge von Kraftomnibussen darf jedoch 12 m betragen, wenn der hintere Überhang 6/10 des Radstandes oder einen Absolutwert von 3,50 m nicht überschreitet. Kraftomnibusse mit einem Anhänger im Stadt- oder Vorortlinienverkehr: 20 m.

29. (Deutsche Demokratische Republik) Das zulässige Gesamtgewicht wird, je nach Fahrzeugart, anhand der nachstehend angegebenen Kriterien berechnet. Die Einzelachslast bzw. Doppelachslast darf 10 t bzw. 16 t nicht überschreiten (bei einem Achsabstand von mindestens 1,31 m). Bei der Berechnung der zulässigen Gesamtgewichte muß die Gewichtsverteilung auf die Achsen so sein, daß die gelenkte Achse bei allen statischen Beladungszuständen auf horizontaler Fahrbahn 25 % des Gesamtgewichtes des Fahrzeugs trägt.

	zulässige Achslast
a) je Einzelachse eines Kraftfahrzeugs und Sattelanhängers	10 t
b) je Einzelachse eines Kraftfahrzeugs mit 3 Achsen, wenn der Achsabstand mindestens 1,31 m beträgt	8 t
c) je Einzelachse eines Kraftfahrzeugs mit 4 oder mehr Achsen	6 t
d) je Einzelachse eines Anhängers mit mehr als 1 Achse und einem Achsabstand von mindestens 1,31 m	8 t
e) je gelenkter Einzelachse eines Kraftfahrzeugs	6 t
f) je gelenkter Doppelachse mit einem Achsabstand von mindestens 1,11 m, andernfalls wie bei nicht gelenkter Doppelachse	12 t
g) je Doppelachse mit einem Achsabstand	
bis zu 1,00 m	10 t
von 1,01 m bis 1,10 m	11,5 t
von 1,11 m bis 1,20 m	13 t
von 1,21 m bis 1,30 m	14,5 t
von 1,31 m und mehr	16 t

Der Betrieb von Fahrzeugen, deren Gesamtgewicht über den zulässigen Werten liegt, ist nur mit einer Sondergenehmigung erlaubt.

30. (Deutsche Demokratische Republik) Diese Länge kann auf 12 m ausgedehnt werden, wenn der hintere Überhang nicht größer ist als sechs Zehntel des Radstandes oder 3,5 m.

31. (Bundesrepublik Deutschland) Kraftfahrzeuge und miteinander verbundene Fahrzeuge müssen so gebaut und eingerichtet sein, daß die bei einer Kreisfahrt von 360° überstrichene Ringfläche mit einem äußeren Radius von 12 m keine größere Breite als 5,5 m hat. Dabei muß die vordere äußerste Begrenzung des Kraftfahrzeugs auf dem Kreis von 12 m Radius geführt werden. Beim Einfahren aus der tangierenden Geraden in diesen Kreis darf kein Teil des Kraftfahrzeugs oder Zuges diese Gerade um mehr als 0,8 m nach außen überschneiden.

32. (Bundesrepublik Deutschland) Im Saarland gelten für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Güterverkehr folgende Werte:

- (1) Zulässige Achslast der Einzelachse: 13 t
- (2) Zulässige Achslast der Doppelachse: 21 t
- (3) Zulässiges Gesamtgewicht von Fahrzeugen mit nicht mehr als 2 Achsen: 19 t

- (4) Zulässiges Gesamtgewicht von Fahrzeugen mit mehr als 2 Achsen: 26 t

33. (Bundesrepublik Deutschland) Die Werte gelten nur für Kraftomnibusse, die als Gelenkfahrzeuge ausgebildet sind.

34. (Griechenland) **Fahrzeuge im internationalen Verkehr**

Zweiachsige Fahrzeuge:

Vorderachse 8 t,

Hinterachse 10 t

Dreiachsige Fahrzeuge:

bei einem Achsabstand zwischen den beiden Achsen einer Doppelachse von weniger als 1 m:

14,5 t,

bei 1 m oder mehr: 16 t.

35. (Griechenland) Anhang 7 des Übereinkommens über den Straßenverkehr von 1949 ist auf das zulässige Gesamtgewicht von Fahrzeugen oder miteinander verbundener Fahrzeuge bis zu einem Abstand von 1 m bis 12 m zwischen den beiden äußeren Achsen anwendbar. Nach einer Entscheidung des Ministers kann für Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge im internationalen Verkehr eine Toleranz von 10 % zugestanden werden, falls das Gesamtgewicht von 32 t eingehalten wird. Außerdem muß der Wendekreisradius weniger als 11 m betragen.

36. (Griechenland) Für Lastkraftwagen auf den Straßen

a) Nafplion—Argos—Corinth—Athen—Thessaloniki—Gevgeli

b) Skidra—Naoussa—Gevgeli

c) Thessaloniki—Orestias

d) Thessaloniki—Koula

e) Corinth—Patras—Kiparissia

beträgt die Fahrzeuglänge 12 m für Fahrzeuge mit 3 Achsen und 15 m für Sattelkraftfahrzeuge.

37. (Ungarn) Vorausgesetzt, daß der Abstand zwischen den beiden Achsen zwischen 1 m und 2 m liegt. Wenn dieser Abstand unter 1 m liegt, wird die Doppelachse bei der Berechnung der zulässigen Achslast als Einzelachse betrachtet; wenn dieser Abstand 2 m überschreitet, werden die beiden Achsen getrennt betrachtet.

37. 38 t mit fünf oder mehr Achsen.

bis

38. (Irland) Die Last, welche ein Rad eines Fahrzeugs oder eines mitgeführten Anhängers auf die Straßenoberfläche überträgt, darf folgende Werte nicht überschreiten:

(i) wenn das Rad mit einem Luftreifen ausgerüstet ist: 5 t;

(ii) wenn das Rad mit einem flachen Reifen ausgerüstet ist: 406 kg/" (2,54 cm) Breite des Reifens, gemessen an der Berührungsstelle zwischen Reifen und Fahrbahn; „flacher Reifen“ bezeichnet einen Reifen (der nicht ein Luftreifen ist) aus weichem oder elastischem Material, wenn dieses Material

— so angeordnet ist, daß es

a) ununterbrochen über den Umfang des Rades verläuft oder

b) segmentweise so angebracht ist, daß, soweit möglich, zwischen den Segmentenden kein Freiraum vorhanden ist,

— so dick ist, daß nach Möglichkeit Erschütterungen während der Fahrt weitgehend ausgeschaltet sind,

— so aufgebaut ist, daß keine Fehler vorliegen, durch welche auf irgendeine Weise die Straßenoberfläche beschädigt werden könnte;

(iii) wenn das Rad nicht mit einem Luftreifen oder einem flachen Reifen ausgerüstet ist: 254 kg/" (2,54 cm) Breite des Rades oder des Reifens,

gemessen an der Berührungsstelle zwischen Rad oder Reifen und Fahrbahn. Dabei sind 2 Räder eines Fahrzeugs als ein Rad zu betrachten, wenn der Abstand zwischen den Mitten der Aufstandsflächen weniger als 0,45 m beträgt.

39. (Irland) Zulässige Höhe für Kraftomnibusse: 4,57 m; für andere Fahrzeuge keine Beschränkungen.
40. (Irland) Unter der Bedingung, daß der Abstand zwischen den beiden Achsen nicht weniger als 1,02 m und nicht mehr als 2,13 m beträgt. In derartigen Fällen darf die Doppelachslast 18 t betragen, wenn für das Fahrzeug oder den mitgeführten Anhänger ein Gesamtgewicht von 25 t oder mehr zulässig ist. Wenn der Abstand weniger als 1,02 m beträgt, beträgt das zulässige Höchstgewicht in jedem Fall 10 t.
41. (Irland) Gilt für ein Fahrzeug mit 3 Achsen. Wenn ein Fahrzeug 4 oder mehr Achsen hat, beträgt der Grenzwert 25 t. Wenn das Fahrzeug 4 oder mehr Achsen hat und (außer bei Fahrzeugen, welche vor dem 1. Juli 1964 zugelassen wurden) der Abstand zwischen den äußersten Achsen mehr als 7,32 m ist, beträgt der Grenzwert 28 t.
42. (Irland) Bei der Bestimmung der zulässigen Länge wird die Zugeinrichtung nicht als Teil des Anhängers gerechnet.
43. (Irland) Zulässige Länge. Nur eine große Zugmaschine (eine Zugmaschine, deren Leergewicht 7,25 t überschreitet) darf 2 Anhänger mitführen, und dies nur außerhalb von Stadtgemeinden oder Stadtbezirken mit mehr als 10 000 Einwohnern.
44. (Irland) Bei Anhängern mit 4 oder mehr Achsen beträgt das zulässige Gesamtgewicht 25 t.
45. (Irland) Bei Sattelkraftfahrzeugen mit 4 oder mehr Achsen und einem Abstand zwischen der vordersten und der hintersten Achse von mehr als 7,32 m beträgt das zulässige Gesamtgewicht 28 t (außer bei Fahrzeugen, die vor dem 1. Juli 1964 zugelassen wurden). Beträgt der Abstand zwischen den äußersten Achsen mehr als 10,65 m, so beträgt das zulässige Gesamtgewicht 32 t.
46. (Italien) Unter der Bedingung, daß der Abstand zwischen den Achsen der Doppelachse weniger als 2 m beträgt.
47. (Italien) Dieser Wert ist nur ein Grenzwert für Kraftfahrzeuge, Kraftomnibusse und Anhänger, deren zulässiges Gesamtgewicht 10 t bei zweiachsigen Fahrzeugen, 12 t bei dreiachsigen Fahrzeugen und 14,5 t bei Sattelkraftfahrzeugen oder anderen miteinander verbundenen Fahrzeugen überschreitet.
48. (Italien) Unter der Voraussetzung, daß die Bedingung unter 3 c) der Tabelle eingehalten ist. Für Fahrzeuge, welche den dort genannten Bedingungen nicht entsprechen, gelten die folgenden zulässigen Gesamtgewichte: Fahrzeuge mit 2 Achsen: 10 t; Fahrzeuge mit 3 oder mehr Achsen: 12 t; Sattelkraftfahrzeuge: 14,5 t.
49. (Italien) 22 t bei Fahrzeugen mit 4 oder mehr Achsen.
50. (Italien) Wenn das Fahrzeug im städtischen Linienverkehr verwendet wird; im übrigen beträgt das zulässige Gesamtgewicht 14 t für Fahrzeuge mit 2 Achsen und 18 t für Fahrzeuge mit 3 Achsen, vorausgesetzt, daß die Bedingung in Anmerkung 46 erfüllt wird.
51. (Luxemburg) Die zulässige Last der am stärksten belasteten Achse einer Doppelachse darf jedoch 10 t nicht überschreiten.
52. (Luxemburg) Diese Länge kann auf 12 m erhöht werden, unter der Bedingung, daß der hintere Überhang weder 6/10 des Radstandes noch 3,5 m überschreitet.
53. (Malta) Miteinander verbundene Fahrzeuge dürfen nicht aus mehr als 3 Einheiten bestehen. Sie dürfen einschließlich Ladung eine Gesamtlänge von 18,25 m nicht überschreiten. Die Polizeibehörde

kann nach ihrem Ermessen in gewissen Fällen Abweichungen von diesen Bestimmungen genehmigen. Diese Genehmigungen bedürfen der Schriftform.

54. (Malta) Je nach den Erfordernissen des Straßenprofils oder der Strecke kann die Polizeibehörde eine geringere Gesamtlänge vorschreiben, welche nicht überschritten werden darf.
 55. (Malta) Im Sinne dieser Vorschriften ist die Last, welche von einem Fahrzeug auf die Straßenoberfläche übertragen wird, gleich dem Gewicht des vollständig ausgerüsteten Fahrzeugs einschließlich Wasser, Öl und Kraftstoff und beladen mit einem Gewicht von 72,50 kg je Person, wobei dieses Gewicht jeweils auf den für den Fahrer, den Schaffner und die Fahrgäste vorgesehenen Plätzen anzuordnen ist.
 56. (Malta) Breite ist die Entfernung zwischen 2 parallelen Ebenen, welche durch die äußersten seitlichen Vorsprünge des fahrenden Fahrzeugs gehen. Die Breite von Kraftomnibussen darf 2,10 m nicht überschreiten, außer auf gewissen von der Polizeibehörde genehmigten Strecken. Auf diesen Strecken darf die Breite der Fahrzeuge 2,45 m nicht überschreiten.
 57. (Niederlande) Dies trifft nur für „A“-Straßen zu; für „B“-Straßen ist die entsprechende Zahl auf 2,2 m herabgesetzt.
 58. (Niederlande) Nur für „B“-Straßen.
 59. (Niederlande) Gilt nur für neue einachsige Anhänger.
 60. (Norwegen) Durch Sondergenehmigungen für gewisse Hauptstraßen können Fahrzeuge zugelassen werden, welche eine Breite von 2,50 m und/oder eine Achslast von 8 t je Achse oder 12 t je Doppelachse und eine Länge von 18 m haben.
 61. (Norwegen) Bei Lastzügen und Sattelkraftfahrzeugen hängt das zulässige Gesamtgewicht von dem Abstand zwischen den jeweiligen Achsen und dem Abstand zwischen der ersten und der letzten Achse ab.
 62. (Polen) Fahrzeuge, deren Gewicht 10 t je Achse oder 16 t je Doppelachse nicht überschreitet, dürfen auf folgenden Straßen verkehren:
internationale Hauptverkehrsstraßen, die mit dem Buchstaben „E“ und einer Nummer gekennzeichnet sind;
wichtigen durch ein rotes Schild mit ein oder zwei Nummern gekennzeichneten Straßen und ein paar Straßen mit Schildern, die drei Nummern tragen;
sonstigen Straßen mit Zeichen, die die Zufahrt von Fahrzeugen mit einem Achsgewicht über 10 t verbieten.
 63. (Polen) Wenn die Achsen 3 m oder mehr voneinander entfernt sind.
 64. (Portugal) Bei Kraftomnibussen im städtischen Linienverkehr darf die Höhe 4,40 m nicht überschreiten.
 65. (Portugal) Die zulässige Achslast der Vorderachse darf 7,5 t nicht überschreiten.
 66. (Portugal) Die zulässige Achslast (P) der Doppelachse hängt vom Abstand (L) zwischen den beiden Achsen ab. Die entsprechenden Werte lauten wie folgt:
- | L | P |
|-----------------|--------|
| bis — 1 m | 10 t |
| 1,01 — 1,10 m | 11,5 t |
| 1,11 — 1,20 m | 13 t |
| 1,21 — 1,30 m | 14,5 t |
| 1,31 m und mehr | 16 t |
67. (Portugal) Dieser Wert gilt für einen vierachsigen Lastzug. Das zulässige Gesamtgewicht für einen Zug mit 5 oder mehr Achsen beträgt 38 t.

68. (Portugal) Nach den gesetzlichen Vorschriften darf höchstens 1 Anhänger hinter einem Lastkraftwagen mitgeführt werden.
69. (Portugal) Das zulässige Gesamtgewicht eines Anhängers darf das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs nicht überschreiten, wenn das letztere zur Güterbeförderung verwendet wird, noch das Leergewicht des Zugfahrzeugs, wenn das letztere zur Personenbeförderung verwendet wird.
Das zulässige Gesamtgewicht von Anhängern hinter landwirtschaftlichen Zugmaschinen beträgt 8 t bei einachsigen Anhängern und 12 t bei Anhängern mit 2 oder mehr Achsen.
70. (Portugal) Die zulässige Länge von Anhängern hinter landwirtschaftlichen Zugmaschinen beträgt 7 m bei einachsigen Anhängern und 10 m bei Anhängern mit 2 oder mehr Achsen.
71. (Portugal) Derselbe Wert gilt, wenn die Zahl der Achsen mehr als 3 beträgt.
72. (Portugal) Bei Sattelkraftfahrzeugen, welche speziell für die Beförderung von Containern geeignet und zugelassen sind, darf die Länge maximal 15,50 m betragen.
73. (Portugal) Derselbe Wert gilt, wenn die Zahl der Achsen mehr als 5 beträgt.
74. (Rumänien) — Für das Gesamtgewicht und die Gesamthöhe sind die Zahlen die gleichen wie für das beladene Fahrzeug
— Der Abstand zwischen den Achsen einer Doppelachse muß < 2 m betragen;
— Das oben angegebene Gesamtgewicht ist (nur) auf „E“-Straßen zulässig;
— Auf sonstigen Straßen wird das Gesamtgewicht wie folgt herabgesetzt:

Kategorien	oberflächen- behandelte Fahrbahndecken	Makadam- decken
3. (a)	8	7,5
(b)	14,5	12
(c)	4	3,75
4. (a)	14	12
(b)	18	16
5. (a) und (b)	34	27
6. (a)	8	7,5
(b)	12	10
(c)	16	13
7. (a)	22	19,5
(b)	26	21
(c)	30	27
8.	14	12
9.	18	16
10.	24	20

— Für Fahrzeuge, die das zulässige Gesamtgewicht und die zulässigen Höchstabmessungen überschreiten, muß eine besondere Erlaubnis eingeholt werden.

75. (Spanien) Das Verbot, ab 1. Mai 1962 Fahrzeuge einzuführen, welche nicht den festgelegten Richtlinien entsprechen, bezieht sich auf die vorgeschriebenen Grenzwerte der Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge, die in Spanien zugelassen werden sollen. Die erwähnten Grenzwerte gelten auch für Fahrzeuge, welche im internationalen Verkehr zeitweilig nach Spanien eingeführt werden; in Ausnahmefällen können jedoch die Behörden besondere Genehmigungen erteilen, welche für eine bestimmte Zahl von Fahrten auf einer festgelegten Strecke gelten, wenn zu ihrer Zufriedenheit bewiesen wird, daß das Volumen oder das Gewicht der Güter nicht verringert werden kann.
76. (Spanien) Einschließlich Ladung.
77. (Spanien) Wenn der Abstand zwischen den beiden Achsen einer Doppelachse 0,9 m beträgt, darf die Last auf der am stärksten belasteten Achse 7,35 t nicht überschreiten. Die Last der Doppelachse von

14,7 t kann je 0,05 m Achsabstand über 0,9 m um 700 kg erhöht werden, falls sie den Wert von 21 t für den Achsabstand von 1,35 m nicht überschreitet; außerdem darf der Wert von 10,5 t für die am stärksten belastete Achse nicht überschritten werden.

78. (Spanien) Einzelfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge und Züge, deren Gesamtgewicht 16 t überschreitet, sowie Sattelkraftfahrzeuge, deren Gesamtlänge 15 m überschreitet, und Züge, deren Gesamtlänge 14 m überschreitet, müssen für das Befahren öffentlicher Straßen eine vom Ministerium für Öffentliche Arbeiten erteilte Sonderdauergenehmigung haben, in der gewisse Einschränkungen festgelegt sind.
79. (Spanien) Das Mitführen von 2 Anhängern hinter einem Lastkraftwagen ist nur in begründeten Ausnahmefällen und mit einer Sondergenehmigung zulässig.
80. (Schweden) Jedoch sind etwa 18% des Straßennetzes für Fahrzeuge mit einer zulässigen Einzelachslast von 10 t befahrbar.
81. (Schweden) Jedoch sind etwa 18% des Straßennetzes mit einer zulässigen Doppelachslast (2 benachbarte Achsen, die weniger als 2,0 m voneinander entfernt sind) von 16 t befahrbar.
82. (Schweden) Das zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeugs oder von mit einander verbundenen Fahrzeugen hängt vom Abstand zwischen der vordersten und hintersten Achse ab. Das Gesamtgewicht des Fahrzeugs oder der miteinander verbundenen Fahrzeuge darf 12 t nicht überschreiten, wenn der Abstand zwischen der vordersten Achse und der hintersten Achse des Fahrzeugs oder der miteinander verbundenen Fahrzeuge 2,0 m nicht überschreitet. Wenn dieser Abstand mindestens 2,0 m, doch weniger als 2,2 m beträgt, darf das Gesamtgewicht 12,5 t nicht überschreiten. Dieser Wert darf um 0,25 t je 0,2 m Abstand zwischen den erwähnten Achsen erhöht werden, wobei die ersten 2,2 m nicht gezählt werden.
Bei der Bestimmung des zulässigen Gesamtgewichts miteinander verbundener Fahrzeuge ist zu beachten, daß das zulässige Gesamtgewicht eines Einzelfahrzeugs unabhängig davon ist, ob das Fahrzeug Teil miteinander verbundener Fahrzeuge ist oder nicht.
83. (Schweden) Bei miteinander verbundenen Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t darf der Abstand zwischen der hintersten Achse eines Fahrzeugs und der vordersten Achse desjenigen Fahrzeugs, hinter dem es mitgeführt wird, nicht weniger als 3 m betragen. Befindet sich eine andere Achse nicht mehr als 2 m von der einen oder der anderen der erwähnten Achsen entfernt, so darf der Abstand zwischen diesen nicht weniger als 4 m betragen.
84. (Schweiz) Auf bestimmten Straßen: 2,5 m.
85. (Schweiz) Ein Gesamtgewicht von mehr als 2 t über der Höchstgrenze für die Achse mit Einzelantrieb eines Zachsigen Lastkraftwagens ist zulässig, wenn das tatsächliche Gewicht des Fahrzeugs das zulässige Gesamtgewicht von 16 t nicht übersteigt.
86. (Schweiz) Ein Gesamtgewicht von mehr als 2 t über der Höchstgrenze ist für die Achse mit Doppelantrieb zulässig.
87. (Schweiz) 19 t für einen Lastkraftwagen mit mehr als zwei Achsen, von denen nur eine angetrieben ist.
88. (Schweiz) 25 t für einen Lastkraftwagen mit mehr als drei Achsen, von denen mindestens zwei angetrieben sind.
89. (Schweiz) 28 t für einen Lastkraftwagen mit mehr als vier Achsen, von denen mindestens zwei angetrieben sind.
90. (Schweiz) Das zulässige Gesamtgewicht von miteinander verbundenen Fahrzeugen setzt sich zusammen aus dem zulässigen Höchstgewicht des

- Lastkraftwagens und dem des Anhängers, übersteigt aber nicht 28 t.
91. (Schweiz) Anhänger mit Doppelachse: 10 t.
 92. (Schweiz) Da die Achslast 10 t nicht überschreiten darf, schwankt das zulässige Gesamtgewicht eines Sattelfahrzeugs — entsprechend seiner Bauart — zwischen 21 und 26 t; in den meisten Fällen beträgt es nicht mehr als 24 t.
 93. (Schweiz) Unter der Bedingung, daß die zulässige Achshöchstlast (s. Anmerkungen 85 und 86) berücksichtigt wird.
 94. (Schweiz) Für Kraftomnibusse und Omnibuszüge im Linienverkehr gelten die folgenden zulässigen Längen:

Kraftomnibus	13 m
Kraftomnibus mit 1 Gepäckanhänger	18 m
Kraftomnibus mit 1 Anhänger zur Personenbeförderung	23 m
Kraftomnibus mit 1 Anhänger zur Personenbeförderung und 1 Gepäckanhänger	28 m
Kraftomnibus als Gelenkfahrzeug mit 1 Gepäckanhänger	23 m
Kraftomnibus als Sattelkraftfahrzeug mit 1 Gepäckanhänger	18 m
 95. (Türkei) Vorausgesetzt, daß der Abstand zwischen den beiden Achsen zwischen 1 m und 2 m liegt.
 96. (Türkei) Hängt von dem Abstand zwischen den beiden äußersten Achsen eines Einzelfahrzeugs, eines Sattelkraftfahrzeugs oder eines Zuges ab, entsprechend Anhang 7 zu dem Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1949.
 97. (UdSSR) Nur auf Hauptstraßen; für Nebenstraßen 6 t.
 98. (UdSSR) Nur auf Hauptstraßen; für Nebenstraßen 11 t.
 99. (UdSSR) Nur auf Hauptstraßen; für Nebenstraßen 10,5 t.
 100. (UdSSR) Nur auf Hauptstraßen; für Nebenstraßen 15 t.
 101. (UdSSR) Nur auf Hauptstraßen; für Nebenstraßen 20 t.
 102. (UdSSR) Nur auf Hauptstraßen; für Nebenstraßen 16 t.
 103. (UdSSR) Nur auf Hauptstraßen; für Nebenstraßen 20 t.
 104. (UdSSR) Nur auf Hauptstraßen; für Nebenstraßen 30 t.
 105. (Großbritannien) Die Höhe von 4,6 m gilt nur für Kraftomnibusse.
 106. (Großbritannien) Eine niedrigere Grenze von 2,3 m kann unter gewissen Umständen angewendet werden. Die Grenze für eine Zugmaschine (mit mehr als 7,25 t Gewicht) beträgt 2,75 m.
 107. (Großbritannien) Einzelachse: 10,2 t, wenn gewisse Bedingungen über das auf dem Typschild empfohlene Gewicht, die Bremswirkung sowie die Reifen erfüllt sind, 11,2 t für Zwillingschwingachsen oder für eine Zugmaschine (mit mehr als 7,25 t Gewicht).
 108. (Großbritannien) Niedrigere Grenzen werden angewendet, wenn gewisse Bedingungen nicht erfüllt sind und die Achsen einen geringeren Abstand voneinander als 1,85 m haben.
 109. (Großbritannien) 4,6 t für Einzelräder; 5,1 t für Zwillingsräder oder Räder mit breiten Reifen (d. h. solchen, deren Auflagefläche mindestens 300 mm beträgt).
 110. (Großbritannien) 14,2 t, wenn gewisse Bedingungen nicht erfüllt sind und der Achsabstand geringer ist als 2,65 m.
 111. (Großbritannien) Unter der Voraussetzung, daß gewisse Bedingungen einschließlich des Achsgewichts und des -abstandes erfüllt sind; sonst kann eine niedrigere Grenze angewendet werden.
 112. (Großbritannien) Das Höchstgewicht für ein Fahrzeug mit 4 oder mehr Achsen beträgt 30,5 t, vorausgesetzt, daß gewisse Bedingungen einschließlich des Achsgewichts und des -abstandes erfüllt sind; sonst kann eine niedrigere Grenze angewendet werden.
 113. (Großbritannien) Die Länge eines Lastkraftwagens darf 11 m, die eines Anhängers (ohne Zueinrichtung) 7 m nicht überschreiten; die Gesamtlänge des Lastkraftwagens, der Zueinrichtung und des Anhängers darf jedoch 18 m nicht überschreiten.
 114. (Großbritannien) 12 m nur dann, wenn der Anhänger nicht weniger als 4 Räder hat und der Abstand zwischen den Mitten der Aufstandsflächen der vordersten und hintersten Räder auf derselben Seite des Anhängers nicht weniger als $\frac{3}{5}$ der Gesamtlänge beträgt und der Anhänger hinter einem Kraftfahrzeug von 2 t oder mehr mitgeführt wird. Im übrigen beträgt die zulässige Länge 7 m. Die Länge eines Lastkraftwagens darf 11 m, die eines Anhängers (ohne Zueinrichtung) 12 m nicht überschreiten; die Gesamtlänge des Lastkraftwagens, der Zueinrichtung und des Anhängers darf jedoch 18 m nicht überschreiten.
 115. (Großbritannien) Unter der Voraussetzung, daß gewisse Bedingungen einschließlich des Achsabstandes erfüllt sind; sonst kann eine niedrigere Grenze angewendet werden.
 116. (Jugoslawien) Das zulässige Gesamtgewicht für alle Arten und Kategorien von Kraftfahrzeugen mit oder ohne Anhänger beträgt 40 t unter der Voraussetzung, daß die Einzelachslast 10 t und die Doppelachslast 16 t beträgt.
- (VkB1 1976 S. 205)
- Nr. 72 Verzeichnis der Fahrlehrerausbildungsstätten**
- Bonn, den 20. Februar 1976
StV 10/36.11.01—22
- Nachstehend gebe ich eine Ergänzung des Verzeichnisses der Fahrlehrerausbildungsstätten (VkB1 1975 S. 11, 240, 324, 626) bekannt:
- Lfd. Nr. 27:
Fahrlehrerausbildungsstätte Hans Thorn,
6508 Alzey, Albiger Straße 19.
- Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Heldmann
- (VkB1 1976 S. 212)
- Binnenschifffahrt**
- Nr. 73 Schifffahrtpolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Änderung der Rheinschifffahrtpolizeiverordnung (Nichtanwendung des § 9.02; Höchstabmessungen der Schubverbände *)**
- Auf Grund des § 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317), zuletzt geändert durch das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2121), in Verbindung mit Artikel 2 der Verordnung zur Einführung der Rheinschifffahrtpolizeiverordnung vom 5. August 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1305), zuletzt geändert durch Verordnung vom 2. Januar 1973 (Bundesgesetzbl. I S. 11), und § 1.22 Nr. 3 der Rheinschifffahrtpolizeiverordnung vom 5. August 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1305 — Anlageband —), zuletzt geändert durch Verordnung vom 2. Januar 1973 (Bundesgesetzbl. I S. 11), wird verordnet:
- § 1
1. Der § 9.02 der Rheinschifffahrtpolizeiverordnung wird außer Anwendung gesetzt.
- *) Wiederholung ohne Änderung

2. In § 11.02 Nr. 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird nach der Tabelle folgender Satz angefügt:

„Um jedoch den Einsatz von Schubbooten bis zu 40 m Länge und 13 m Breite zu ermöglichen, können unterhalb der Schleuse Straßburg die Länge der Verbände um höchstens 8 m und die Breite von 11,40 m auf 13,00 m vergrößert werden; dabei ist zu beachten:

- daß die Gesamtlänge des geschobenen Teils des Verbandes vor dem Schubboot 153 m nicht überschreitet,
- daß das Schubboot in der Achse des Verbandes gekuppelt ist und
- daß die Fahrgeschwindigkeit des Verbandes im stillen Wasser mindestens 13 km/Std. beträgt.“

§ 2

Diese Verordnung tritt am 1. April 1976 in Kraft und mit Ablauf des 31. März 1979 außer Kraft.

Münster, den 20. Januar 1976

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
West
In Vertretung
Wendlandt

Mainz, den 20. Januar 1976

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Südwest
Amesmeier

ZKR 1975 — II — 14

ZKR 1975 — II — 15

(VkB1 1976 S. 212)

- Nr. 74 **10. Nachtrag zum Tarif für die mittelhheinischen Häfen und Werften Andernach, Bendorf, Koblenz, Neuwied (einschließlich der früher selbständigen Häfen Fahr-Irlich und Engers), Vallendar und Weißenthurm vom 20. Juni 1952**

Mainz, den 2. Februar 1976
A6/V-Nr. 12 393/76

Am 15. Oktober 1974 trat der vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz am 9. Oktober 1974 genehmigte 10. Nachtrag zum Tarif für die mittelhheinischen Häfen und Werften Andernach, Bendorf, Koblenz, Neuwied (einschließlich der früher selbständigen Häfen Fahr-Irlich und Engers), Vallendar und Weißenthurm vom 20. Juni 1952 in Kraft.

Der Wortlaut der Änderung ist im FTB — Frachten- und Tarifeinzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 2 vom 20. Januar 1976 veröffentlicht worden.“

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Südwest
Im Auftrag
Jahnke

(VkB1 1976 S. 213)

- Nr. 75 **Ungültigkeitserklärung von Befähigungszeugnissen**

Die folgenden von der früheren Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz ausgestellten Befähigungszeugnisse sind verlorengegangen und werden hiermit für ungültig erklärt:

I. Rheinschifferpatente

- (1) Nr. 167/53 für Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, Strecken Mannheim—Meer und Main: Mainz—Hanau, ausgestellt am 15. 12. 1953 für den Schiffer Werner Terjung, geb. am 29. 1. 1932 in Karlsruhe. Das Patent wurde am 3. 12. 1956 auf die Strecke Karlsruhe—Mannheim erweitert.
- (2) Nr. 18/67, Zweite Ausfertigung, für Fahrzeuge mit eigener und ohne eigene Triebkraft, Strecke Mannheim—Spyck, ausgestellt am 23. 8. 1968 für den Schiffer Rainer de Bour, geb. am 12. 2. 1941 in Dessau;

*) Der FTB — Frachten- und Tarifeinzeiger der Binnenschifffahrt — kann vom Binnenschifffahrtsverlag GmbH, vorm. Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort, Dammstr. 15—17, bezogen werden. Die Kosten der Einzelnummer richten sich nach dem Umfang der jeweiligen Ausgabe des FTB, die nur geschlossen zum Preise von 0,35 DM je Blatt DIN A 5 abgegeben wird.

- (3) Nr. 5/73, Zweite Ausfertigung, für Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, Strecken Mainz—Andernach und Basel—unterste Schleuse des kanalisierten Rheins, ausgestellt am 15. 1. 1974 für den Schiffer Ingolf Schröder, geb. am 8. 8. 1947 in Bottrop/Westf. Das Patent wurde am 8. 2. 1974 auf die Strecken Straßburg—Mainz und Andernach—Duisburg erweitert;

- (4) Nr. 45/72 für Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, Strecke Mannheim—Andernach, ausgestellt am 22. 8. 1972 für den Schiffer Wilhelm van de Lücht, geb. am 7. 4. 1940 in Rüdesheim. Das Patent wurde am 27. 10. 1972 auf die Strecken Andernach—Spyck und Fort-Louis—Mannheim und am 12. 10. 1973 auf die Strecke Basel—Fort-Louis erweitert;

- (5) Nr. 38/72 für Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, Strecken Mannheim—Spyck und Basel—unterste Schleuse des kanalisierten Rheins, ausgestellt am 22. 8. 1972 für den Schiffer Werner Müller, geb. am 23. 12. 1948 in Oberspay.

II. Schifferpatente

- (1) Nr. 216/57, Klassen I/II, für die Westdeutschen Kanäle, den Main: Mainz—Frankfurt, den Neckar: Mannheim—Heilbronn, ausgestellt am 5. 10. 1957 für den Schiffer Alfred Thamm, geb. am 1. 1. 1928 in Großbrück Krs. Breslau;

- (2) Nr. 26/74, Klasse II, nur gültig zur Führung des MS „Elvira“, für die Westdeutschen Kanäle und die Mosel: Koblenz—Metz, ausgestellt am 22. 5. 1974 für den Schiffer Bernhard Reinert, geb. am 20. 6. 1953 in Saarbrücken;

- (3) Nr. 31/72, Klasse II, für die Westdeutschen Kanäle, ausgestellt am 22. 8. 1972 für den Schiffer Wilhelm van de Lücht, geb. am 7. 4. 1940 in Rüdesheim;

- (4) Nr. 28/72, Klasse II, für die Westdeutschen Kanäle, ausgestellt am 22. 8. 1972 für den Schiffer Werner Müller, geb. am 23. 12. 1948 in Oberspay.

III. Führerscheine

Nr. 16 für die Moselfähre Koblenz—Gondorf, ausgestellt am 9. 4. 1968 vom Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz-Mosel für den Führer Matthias Pantenburg, geb. am 16. 11. 1919 in Dieblich/Mosel.

Mainz, den 9. Februar 1976

A 5/B — 12489/76

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Südwest
Im Auftrag
Raab

(VkB1 1976 S. 213)

- Nr. 76 **Verlustanzeige für einen Schifffahrtabgabenbeleg**

Mainz, den 13. Februar 1976
A6/V-Nr. 12 570/76

Folgende Abgabenerklärung zur Fahrt auf der Mosel ist als verloren gemeldet worden:

B — D — Nr. 501—17043 für MS „Gerard-Reiner“, ausgestellt am 19. 10. 1975 von der Hebestelle Schleuse Koblenz.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Südwest
Im Auftrag
Jahnke

(VkB1 1976 S. 213)

- Nr. 77 **Geräte zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit für die Binnenschifffahrt**

Bonn, den 16. Februar 1976
B 5/66.30.25-1

Die mit Erlaß B 5/66.30.25-1/4006 M/72 vom 6. März 1972 (VkB1 S. 174) bekanntgemachte und mit Erlaß B 5/66.30.25-1/4065 M/72 vom 11. August 1972 (VkB1 S. 665) ergänzte Liste der zur Verwendung in der Rhein- und Moselschifffahrt zugelassenen Baumuster von Geräten zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit wird durch nachstehende, erweiterte Liste ersetzt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Ahlfeld

Teil I Geräte zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit für die Binnenschifffahrt, geprüft nach den Vorschriften betreffend die Eigenschaften von Geräten zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit für die Rheinschifffahrt vom Februar 1959

Lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Prüfungs-antragssteller	Schutzabstand vom I Magnet-Regelkompaß II Magnet-Steuerkompaß	Prüfungstag	Einbau-termin	Letzter *) Betriebs-termin	Bemerkungen
1	T 250	Terma, Aarhus	ELAC, Kiel	I = 3'	3. 9. 1959			*) Beschluß der Zentral-kommission für die Rheinschifffahrt 1969 II-18; Erlaß B 519/29 Ref/69 v. 11. Juli 1969 (VkB1 S. 499)
2	14/9 R	Kelvin u. Hughes, London	ELNA, Hamburg	I = 3'	17. 3. 1960			
3	4239 A 4768	Decca, London	Debeg, Hamburg	I = 2' II = 1'	22. 3. 1960			
4	MK 8/90 MK 8/300	Kelvin u. Hughes, London	ELNA, Hamburg	I = 3' II = 2'	3. 9. 1964	30. 9. 1971	30. 9. 1979	
5	WZ 645 I	Apparatebau Gauting GmbH, Gauting	Debeg, Hamburg	I = 0,7 m II = 0,4 m	7. 1. 1964			
6	VM 3 Typ A	Tesla Pardubice n. p. Opocinek Tschechoslowakei	Strojexport, Hamburg	I = 0,9 m	24. 6. 1969			

Teil II Geräte zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit für die Binnenschifffahrt, zugelassen nach den Vorschriften betreffend die Eigenschaften von Geräten zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit für die Rheinschifffahrt vom Juli 1969 und für die Moselschifffahrt vom Dezember 1969

Lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Zulassungs-inhaber	Schutzabstand vom I Magnet-Regelkompaß II Magnet-Steuerkompaß	Zulassungstag	Zubehör zum Radargerät (Zulassungs-Nr.)	Bemerkungen
7	Mark IV	Decca, London	Debeg, Hamburg	I = 3 1/2' II = 2'	25. 6. 1971	nicht festgelegt	
8	Naviturn I	C. Plath, Hamburg	C. Plath, Hamburg	Wendekreis: I = 1,10 m II = 0,85 m Bediengerät: Typ 719—176 I = 1,45 m II = 1,15 m Typ 719—180 I = 1,25 m II = 1,00 m Anzeigergerät: I = 0,70 m II = 0,55 m	25. 11. 1971	nicht festgelegt	
9	MK 8-B	Kelvin u. Hughes, London	ELNA, Hamburg	I = 0,90 m II = 0,60 m	25. 8. 1970	nicht festgelegt	
10	WZ 918 M	Apparatebau Gauting GmbH, Gauting	Gauting GmbH, Gauting	I = 0,70 m II = 0,55 m	5. 5. 1972	nicht festgelegt	
11	WZ 7491	Debeg GmbH, Hamburg	Debeg GmbH, Hamburg	I = 0,80 m II = 0,60 m	16. 5. 1972	nicht festgelegt	
12	VM-3 R	Tesla Pardubice n. p. Opocinek Tschechoslowakei	Ships-Electronics Antwerpen	Umformer: I = 1,50 m Geber: I = 0,30 m Anzeigergerät: I = 0,50 m	30. 4. 1975	nicht festgelegt	

(VkB1 1976 S. 213)

Abweichend von § 12.06 — MDK — Nr. 1 BinSchStrO 1971 wird auf dieser Strecke die zulässige Höchstfahrgeschwindigkeit für das Wasserskifahren auf 30 km/h festgesetzt.

II.

1. Das Wasserskifahren ist nur in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, längstens jedoch von 7.00 bis 21.00 Uhr, gestattet.
 2. Die Wasserskifahrer und ihre Boote müssen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, Schwimmern, stillliegenden Fahrzeugen, Flößen und schwimmenden Anlagen sowie Fahrwasserzeichen und Ufern einen Mindestabstand von 10 m einhalten.
 3. Soweit Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt werden, ist das Motorboot neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, den oder die geschleppten Wasserskifahrer und deren Fahrstrecke zu beobachten.
 4. Bei Begegnungen mit anderen Fahrzeugen und Schwimmern haben sich die von einem Motorboot geschleppten Wasserskifahrer im Kielwasser des Motorbootes zu halten. Dabei sind Schleifen- und Slalomfahrten untersagt.
- B. Das Fallschirm- und Drachenfliegen sind als besondere Veranstaltungen genehmigungspflichtig nach § 1.23 BinSchStrO.
- C. Diese schiffahrtspolizeiliche Anordnung tritt am 1. April 1976 in Kraft.
Mit Ablauf des 31. März 1976 tritt die „Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über das Wasserskifahren auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg“ vom 13. Februar 1974 (VkB1 1974 S. 155), zuletzt geändert durch die Anordnung vom 17. April 1975 (VkB1 1975 S. 241), außer Kraft.

Würzburg, den 19. Februar 1976
W-H Nr. 492/76

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Süd

In Vertretung
(VkB1 1976 S. 215) Krautstrunk

Seeverkehr

Nr. 79 Amtliche Liste der Seeschiffe der Bundesrepublik Deutschland 1976

Hamburg, den 9. Februar 1976
See 10/10.30.02—03

Die Amtliche Liste der Seeschiffe der Bundesrepublik Deutschland 1976 erscheint Ende Februar 1976 mit dem Stand 31.12.1975 und ersetzt die Ausgabe 1975. Sie wird im jährlichen Rhythmus mit dem jeweiligen Stand vom Jahresende herausgegeben.

Die Amtliche Liste umfaßt die Teile I bis III:

In Teil I enthält sie alle Seeschiffe unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland in der alphabetischen Reihenfolge ihrer Unterscheidungssignale. Nach ihren Namen sind diese Seeschiffe in Teil II alphabetisch geordnet. Dieser Teil gibt auch wesentliche Merkmale der Schiffe wieder. Die z. Z. aus dem Ausland bareboat-gedarteten Seeschiffe sind in der Liste enthalten, soweit ihnen nach § 11 des Flaggenrechtsgesetzes das Recht zur Führung der Bundesflagge verliehen worden ist. Der Teil III weist die Seeschiffe unter der Bundesflagge mit Funkanlagen aus, denen vom Funkamt Hamburg Funkrufzeichen, bestehend aus zwei Buchstaben und einer vierziffrigen Zahl, zugewiesen worden sind.

Der Band enthält ferner im Anhang eine Zusammenstellung der Reedereien mit mindestens einem Seeschiff ab 100 BRT sowie eine Übersicht der Schiffe über 17,65 BRT nach Schiffsarten.

Die Amtliche Liste der Seeschiffe der Bundesrepublik Deutschland 1976 gehört nach der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe vom 9. Oktober 1972 (BGBl. I S. 1933) zur Pflichtausrüstung aller deutschen Seeschiffe mit Ausnahme der Schiffe in der Küstenfahrt, Wattfahrt und Küstenfischerei. Sie wird den Reedereien durch den Germanischen Lloyd nach dessen Adressenunterlagen unaufgefordert zum Preise von 26,— DM plus Versandkosten zugesandt. Weitere Exemplare können beim Germanischen Lloyd angefordert werden.

Den Eignern von Seeschiffen, zu deren Pflichtausrüstung die Amtliche Liste nicht gehört, wird empfohlen, die Liste in ihrem Interesse zu erwerben und an Bord mitzuführen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Westphal

Nr. 80 Ungültigkeitserklärung für Motorboot-/Sportbootführerscheine

Hamburg, den 11. Februar 1976
See 1/48.57.01-1

Nachstehend aufgeführte Motorboot-/Sportbootführerscheine sind verlorengegangen und werden hiermit für ungültig erklärt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Graf

UNGÜLTIGKEITSERKLÄRUNG
von verlorengegangenen Motorboot-/Sportbootführerscheinen

FS-Nummer	Name	Vorname	Geb.-Datum	Wohnort	Ausstellungs-Datum	Ort	Prüfungsort
57.296 (MB-FS)	Fröls	Alfred	13. 08. 36	Köln	15. 04. 73	Düsseldorf	Düsseldorf
47.089 (MB-FS)	Gronewold	Erika	28. 11. 31	Solingen	06. 05. 72	Düsseldorf	Düsseldorf
47.088 (MB-FS)	Gronewold	Georg	01. 09. 28	Solingen	06. 05. 72	Düsseldorf	Düsseldorf
57.636 (SB-FS)	Liebmann, Dr.	Wolfgang	03. 12. 33	Holzgerlingen	29. 06. 75	München	München
22.062 (MB-FS)	Schneider	Dieter	28. 10. 39	Rheda	08. 06. 69	Hannover	Hannover
46.474 (MB-FS)	Bitter	Heinz	21. 06. 20	Waldkraiburg	20. 04. 72	München	Umschreibung DMYV

**UNGÜLTIGKEITSERKLÄRUNG
von verlorengegangenen Motorboot-/Sportbootführerscheinen**

FS- Nummer	Name	Vorname	Geb.- Datum	Wohnort	Ausstellungs- Datum	Ort	Prüfungsort
29.345 (SB-FS)	Sommerfeldt	Helmut	19. 03. 46	Freudental	28. 10. 74	München	München
4.199 (MB-FS)	Schumann	Tim	24. 03. 26	Hamburg	04. 10. 67	München	Umschreibung DMYV
12.059 (SB-FS)	Storch	Heinrich	25. 07. 22	Berlin	27. 04. 74	Berlin	Berlin
42.214 (SB-FS)	Helm	Wolfgang	11. 03. 46	Hamburg	05. 04. 75	Leer	Aurich
24.567 (SB-FS)	Hirth	Götz	12. 07. 37	Hausen	31. 05. 74	Wiesbaden	Wiesbaden
14.583 (MB-FS)	Ossenbrüggen	Egon	05. 02. 39	Moorrege	15. 05. 68	Hamburg	Hamburg
58.535 (SB-FS)	Moltrecht	Dietrich	18. 01. 50	Schenefeld	12. 06. 75	Hamburg	Hamburg
47.540 (MB-FS)	Wagner	Hans	22. 05. 28	Hamburg	14. 06. 72	Hamburg	Hamburg
27.480 (SB-FS)	Schlottfeldt	Manfred	30. 06. 21	Bonn	06. 06. 74	Hamburg	Umschreibung DSV
67.007 (MB-FS)	Hientzsch	Dieter	23. 09. 39	Hollenstedt	01. 12. 73	Leer	Aurich
37.127 (SB-FS)	Keppler	Viktor	12. 09. 40	Ellerbek	08. 03. 75	Hamburg	Hamburg
36.934 (SB-FS)	Kienast	Editha	29. 05. 30	Kaltenkirchen	08. 02. 75	Hamburg	Hamburg
45.085 (MB-FS)	Ohl	Horst	30. 01. 27	Wyk	06. 05. 72	Kiel	Kiel
38.389 (MB-FS)	Becker	Helmut	15. 04. 26	Sindorf	11. 12. 71	Düsseldorf	Düsseldorf

(VkB1 1976 S. 216)

Nr. 81 Ungültigkeitserklärung von verlorengegangenen Schiffsmeßbriefen

Die nachstehend aufgeführten Schiffsmeßbriefe werden für ungültig erklärt.

Nr. 1975	Schiffsname	Untersch.- Signal	Meßbrief- Datum	Art des Meßbriefes	Ausstellende Behörde *)	Schiffseigner
45	„HEIMKEHR“	D C I D	4. 2. 1954	National	BAS	Timotheus Cordes, Langenfeld
46	„RHONETAL“	D K J R	11. 5. 1971	Panamakanal	BAS	J. A. Reinecke KG, Lübeck — Travemünde
47	„POSSEHL“	D J X O	19. 6. 1972	Suezkanal	BAS	Lübeck Linie AG, Lübeck
48	„CARIBIC“	D I P K	12. 7. 1971	Panamakanal	BAS	Hans Beilken OHG, Brake
49	„HERMANN AKKERMANN“	D C H T	11. 6. 1956	National	BAS	Dr. Wolfgang Huber, Essen
50	„OTZUM“	D C B H	4. 6. 1969	International	BAS	Dorothea Steffens, Esens
51	„NORDLICHT“	—	1. 4. 1949	National	BAS	Richard Noormann, Norddeich
52	„URSULA“	D K A Y	3. 3. 1937	National	BAS	Michael Weber, Kassel
53	„ANNA THEKLA“	D G C M	30. 4. 1968	National	BAS	Doris Jagow, Hamburg
54	„MARK BRANDENBURG“	D F M O	28. 6. 1952	National	BAS	„Nordsee“ Deutsche Hoch- seefischerei, Cuxhaven
55	„BADEN“	D I E B	31. 10. 1974	Suezkanal	BAS	Poseidon Schifffahrt GmbH, Hamburg
56	„SEEHUND“	—	4. 3. 1947	National	BAS	Werner Drews, Heidmühle
57	„NOVA“	D I T T	29. 10. 1949	National	BAS	Elly Brümmer, Stade
58	„HOLST NORDIA“	D K P Y	9. 9. 1970	International	BAS	Egon Holst, Hamburg
59	„ANNEMARIE SCHULTE“	D L D Z	20. 10. 1971	International	BAS	Reederei W. Bruns, Bremen
60	„J. C. WRIEDE“	D G R K	14. 12. 1936	National	BAS	Bernado Eifels, Hamburg

Nr. 1975	Schiffsname	Untersch.-Signal	Meßbrief-Datum	Art des Meßbriefes	Ausstellende Behörde*)	Schiffseigner
61	„HANS CHRISTOPHERSEN“	D L W O	9. 12. 1965	International	BAS	H. W. Christophersen, Flensburg
62	„HANS CHRISTOPHERSEN“	D L W O	31. 1. 1966	Suezkanal	BAS	H. W. Christophersen, Flensburg
63	„MARTIN“	D J U A	23. 5. 1955	National	BAS	Reinhard Mey, Kiel-Friedrichsort
64	„NORDSTERN“	—	26. 2. 1948	National	BAS	Willy Bosch, Cappel-Neufeld
65	„MARRET B“	D F S B	22. 6. 1965	International	BAS	Erna Beister, Rendsburg
66	„KØBENHAVN“	D A R W	15. 5. 1970	International	BAS	Hadag Seetouristik, Hamburg
67	„TAVETA“	D A L O	28. 3. 1968	International	BAS	Deutsche Süd-Afrika Linie GmbH, Hamburg
68	„TAVETA“	D A L O	11. 1. 1967	Suezkanal	BAS	Deutsche Süd-Afrika Linie GmbH, Hamburg
69	„TAVETA“	D A L O	11. 1. 1967	Panamakanal	BAS	Deutsche Süd-Afrika Linie GmbH, Hamburg
70	„BRUNSHOEFT“	D A O B	7. 11. 1966	International	BAS	W. Bruns & Co., Hamburg
71	„KURISCHE NEHRUNG II“	—	5. 11. 1941	National	BAS	Günther Lohse, Krogaspe
72	„ELISE“	D C T Z	15. 2. 1966	International	BAS	Elise Noormann, Norddeich

*) Abkürzungen: BAS

Steht für: Bundesamt für Schiffsvermessung, Hamburg

Sollten die ungültigen Meßbriefe einer Behörde vorgelegt werden, sind sie einzuziehen und an das Bundesamt für Schiffsvermessung, Millerntorplatz 1, 2000 Hamburg 4, zu senden.

Hamburg, den 19. Februar 1976

See 5/48.15.16

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
M ü n n i c h

(VkB1 1976 S. 217)

Luftfahrt

Nr. 82 Änderung der Gebührenordnungen für die Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland (ohne Berlin)

Bonn, den 11. Februar 1976
L 4/28.35.51

Für die Verkehrsflughäfen Bremen, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart hat die jeweils zuständige Luftfahrtbehörde mit Wirkung vom 1. April 1976 folgende Änderungen der Gebührenordnungen (Fassung vom 1. 10./1. 11. 1976; VkB1 1975 S. 628) genehmigt.

1. In Teil I Landegebühen

wird Nr. 3 a) durch folgende Neufassung ersetzt:

„Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühe beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

— bis 1200 kg	DM 9,50
— über 1200 kg bis 2000 kg bei Flügen im innerdeutschen Verkehr	DM 19,—
— im grenzüberschreitenden Verkehr	DM 21,—
— über 2000 kg bis 3000 kg bei Flügen im innerdeutschen Verkehr	DM 28,50
— im grenzüberschreitenden Verkehr	DM 39,—
— über 3000 kg für jede angefangenen 1000 kg des Höchstabfluggewichts	

bei Flügen	für Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht			für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart
	bis 5700 kg	über 5700 kg		
		mit Zulassung nach ICAO-Annex 16	ohne Zulassung nach ICAO-Annex 16	
im innerdeutschen Verkehr	DM 10,45	DM 10,45	DM 11,—	DM 10,45
im grenzüberschrei- tenden Verkehr	DM 14,30	DM 14,30	DM 15,—	DM 14,30"

2. In Teil I Landegebühen

werden in Nr. 4 ersetzt
„DM 2,—“ durch „DM 2,20“
und

„DM 7,50“ durch „DM 8,25“.

3. In Teil I Landegebühen

wird in Nr. 7 nach Satz 1 folgender neuer Satz eingefügt:

„Desgleichen ist für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bun-

des oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, keine Landegebühe zu entrichten.“

Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

Diese Änderung gilt vorerst noch nicht für den Flughafen Hamburg.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Fa u l l

(VkB1 1976 S. 218)

Straßenbau

- Nr. 83 **Technische Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken; Teil 1: Oberflächenschutzschichten — Ausgabe 1975 — (TVbit 1/75)**

Bonn, den 30. Dezember 1975
StB 9/38.56.05-10.01

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 23/1975

Sachgebiet 4: Tragschichten und Fahrbahndecken

An die

obersten Straßenbaubehörden der Länder

mit Nebenabdrucken

für die Regierungen oder Mittelbehörden,

die Autobahnämter und die Straßenbauämter

nachrichtlich:

An

die Bundesanstalt für Straßenwesen

den Bundesrechnungshof

Betr.: Technische Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken;

Teil 1: Oberflächenschutzschichten — Ausgabe 1975 — (TVbit 1/75)

Bezug: Mein Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/1958 vom 25. 7. 1958 — StB 7 — Idvbit — 3198 Vms 58 —

Die „Technischen Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken, Teil 1: Oberflächenschutzschichten“, Ausgabe 1975 — (TVbit 1/75) — sind von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V. im Benehmen mit mir und den Straßenbauverwaltungen der Länder aufgestellt worden.

Ich führe hiermit die TVbit 1/75 für die Baumaßnahmen an den Bundesfernstraßen ein. Die als Technische Vorschriften gekennzeichneten Teile der TVbit 1/75 bitte ich den Bauverträgen zugrunde zu legen; die Richtlinien bitte ich bei der Aufstellung der Bauvertragsunterlagen und bei der Überwachung und Abnahme der Bauarbeiten zu beachten.

Die TVbit 1/58 und meinen Allgemeinen Runderlaß Straßenbau Nr. 6/1958 — StB 7 — Idvbit — 3198 Vms 58 — vom 25. 7. 1958 setze ich außer Kraft.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich die TVbit 1/75 auch für Baumaßnahmen Ihres Zuständigkeitsbereiches für verbindlich zu erklären.

Ich bitte, die Erfahrungen bei der Anwendung der TVbit 1/75 sorgfältig für eine spätere Auswertung zu erfassen und mir hierzu bis 1. März 1978 zu berichten.

Die TVbit 1/75 sind bei der Geschäftsstelle der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V., Maastrichter Straße 45, 5000 Köln 1, zu beziehen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

(VkB1 1976 S. 219)

Dr.-Ing. E. h. Thul

- Nr. 84 **Technische Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken; Teil 6: Gußasphalt und Asphaltmastix — Ausgabe 1975 — (TVbit 6/75)**

Bonn, den 30. Dezember 1975
StB 9/38.56.05-10.06

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 24/1975

Sachgebiet: 4 Tragschichten und Fahrbahndecken

An die

Obersten Straßenbaubehörden der Länder

mit Nebenabdrucken

für die Regierungen oder Mittelbehörden,

die Autobahnämter und die Straßenbauämter

nachrichtlich:

An

die Bundesanstalt für Straßenwesen

den Bundesrechnungshof

Betr.: Technische Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken,

Teil 6: Gußasphalt und Asphaltmastix —
— Ausgabe 1975 — (TVbit 6/75)

Bezug: Mein Allgemeiner Runderlaß Straßenbau Nr. 8/1960 vom 17. 10. 1960 — StB 7 — Idvbit — 3218 Vms 60 —

Die „Technischen Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken, Teil 6: Gußasphalt und Asphaltmastix“, Ausgabe 1975 — (TVbit 6/75) — sind von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V. im Benehmen mit mir und den Straßenbauverwaltungen der Länder aufgestellt worden.

Ich führe hiermit die TVbit 6/75 für die Baumaßnahmen an den Bundesfernstraßen ein. Die als Technische Vorschriften gekennzeichneten Teile der TVbit 6/75 bitte ich den Bauverträgen zugrunde zu legen; die Richtlinien bitte ich bei der Aufstellung der Bauvertragsunterlagen und bei der Überwachung und Abnahme der Bauarbeiten zu beachten.

Die TVbit 6/60 und meinen Allgemeinen Runderlaß Straßenbau Nr. 8/1960 vom 17. Oktober 1960 — StB 7 — Idvbit — 3218 Vms 60 — setze ich außer Kraft.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich die TVbit 6/75 auch für Baumaßnahmen an Straßen Ihres Zuständigkeitsbereiches für verbindlich zu erklären. Ich bitte, die Erfahrungen bei der Anwendung der TVbit 6/75 sorgfältig für eine spätere Auswertung zu erfassen und mir hierüber bis 1. März 1978 zu berichten.

Die TVbit 6/75 sind bei der Geschäftsstelle der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V., 5 Köln 1, Maastrichter Straße 45, zu beziehen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

(VkB1 1976 S. 219)

Dr.-Ing. E. h. Thul

- Nr. 85 **Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 1/1976**
Sachgebiet 15: Rechtswesen und Gesetzgebung

Bonn, den 2. Januar 1976
StB 2/38.20.10

An die

Obersten Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

An

den

Bundesminister für Raumordnung,

Bauwesen und Städtebau

Deichmanns Aue

5300 Bonn-Bad Godesberg

die Bundesanstalt für Straßenwesen

Brühler Str. 1

5000 Köln 81

den Bundesrechnungshof

Postfach

6000 Frankfurt/Main

die Bundesvereinigung der

Kommunalen Spitzenverbände

Lindenallee 13-17

5000 Köln 51

Betr.: Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen (Ortsdurchfahrtenrichtlinien — ODR —)

Anlg.- Ortsdurchfahrtenrichtlinien

Das Zweite Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes hat den Begriff der Ortsdurchfahrt neu definiert und den Begriff der Ortsumgehung beseitigt. Damit ist eine Überarbeitung der „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen der Bundesstraßen“ notwendig geworden. Die beiliegende Neufassung der Richtlinien wurde im engen Zusammenwirken mit den Straßenverwaltungen der Länder erarbeitet. Ich führe die Ortsdurchfahrtenrichtlinien für den Bereich der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen ein und empfehle ihre Anwendung auch für Ortsdurchfahrten anderer Straßen, soweit das Landesrecht mit dem Bundesfernstraßengesetz übereinstimmt.

Die Ortsdurchfahrtenrichtlinien vom 18. August 1962 (VkB1. 1962, S. 505), das Allgemeine Rundschreiben Stra-

Benbau Nr. 10/1968 vom 17. Mai 1968 (VkB1. 1968, S. 320) und das Rundschreiben vom 14. September 1972 — StB 2/38.20.10/2025 Vms 72 — hebe ich auf.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Stoll

**Richtlinien für die rechtliche Behandlung
von Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen
— Ortsdurchfahrtsrichtlinien — (ODR)**

INHALTSÜBERSICHT

I Allgemeines

- 1 — Rechtsgrundlagen
- 2 — Begriff der Ortsdurchfahrt
- 3 — Rechtliche Bedeutung der Ortsdurchfahrt

II Umfang der Ortsdurchfahrt

- 4 — Festsetzung und Kennzeichnung von Beginn und Ende
- 5 — Beispiele für die Festsetzung
- 6 — Abweichungen von der Regel bei Festsetzung der Ortsdurchfahrt
- 7 — Überprüfung der festgesetzten Ortsdurchfahrten
- 8 — Zuständigkeit zur Festsetzung von Beginn und Ende
- 9 — Seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt
- 10 — Zuständigkeit zur Festlegung der seitlichen Begrenzung

III Maßnahmen des Baues der Erneuerung und Unterhaltung bei geteilter Baulast

- 11 — Grundsätze
- 12 — Baumaßnahmen an Fahrbahnen, Gehwegen und Parkplätzen
- 13 — Hochborde und Tiefborde
- 14 — Entwässerungsanlagen
- 15 — Stützmauern, Futtermauern, Böschungen und Schutzeinrichtungen
- 16 — Gehwege auf Brücken und in Unterführungen
- 17 — Gehwegüber- und -unterführungen
- 18 — Grunderwerb bei gemeinschaftlichen Baumaßnahmen
- 19 — Grunderwerb bei einseitiger Veranlassung; Verbesserung der Sichtverhältnisse
- 20 — Verpflichtung gegenüber Straßenanliegern
- 21 — Vereinbarungen mit der Gemeinde; Planfeststellung

IV Eigentumsverhältnisse

- 22 — In Gemeinden, die Baulastträger der Ortsdurchfahrten sind
- 23 — In Gemeinden, die nicht Baulastträger der Fahrbahnen sind
- 24 — Verfahren zur Grundbuchberichtigung
- 25 — Ansprüche auf Übertragung des Eigentums oder der Rechte zum Eigentumserwerb

I Allgemeines

1 — Rechtsgrundlagen

Die Grundlagen für die besonderen Rechtsverhältnisse der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen sind im Bundesfernstraßengesetz — FStrG — in der Fassung vom 1. Oktober 1974 (BGBl. I S. 2413, Ber. S. 2908)* und des Zuständigkeitslockerungsgesetzes vom 10. März 1975 (BGBl. I S. 685) enthalten. Vor allem sind einschlägig die §§ 1 Abs. 1 Satz 2, 5 Abs. 2 bis 4, 5 a, 8 Abs. 1 und 3, 8 a Abs. 1 Satz 1, 9 Abs. 1, 2 und 6, 21 und 24 Abs. 1, 2 und 6 sowie Art. 2 und 3 des Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 10. Juli 1961 (BGBl. I S. 877).

2 — Begriff der Ortsdurchfahrt

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt

und

auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient (§ 5 Abs. 4 S. 1).

* Die §§ des FStrG werden im Folgenden ohne Zusatz zitiert.

1. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist.

Für die Begrenzung der geschlossenen Ortslage gilt folgendes:

a) Maßgebend sind die tatsächlichen Verhältnisse. Welcher Art die Bebauung ist — z. B. Wohnhäuser, Industriebauten — ist ohne Belang.

Ob die Straßen noch innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt, ist unter Berücksichtigung der Dichte der Bebauung und ihrer Nähe zur Straße zu entscheiden.

b) Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage wird nicht unterbrochen durch

— einzelne unbebaute Grundstücke (Baulücken);

— zur Bebauung ungeeignetes Gelände (z. B. Hang, Bahnkörper, Flußufer, Fluß);

— der Bebauung entzogenes Gelände; das ist z. B. der Fall, wenn Grünanlagen oder Sportanlagen vorhanden sind oder eine Eisenbahnlinie entlang der Straße verläuft; das gleiche gilt, wenn die Grünanlage, die Sportanlage usw. in einem Bebauungsplan festgesetzt sind und deshalb das Gelände der Bebauung entzogen ist.

Solche einzelnen unbebauten Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände sind regelmäßig nicht zu berücksichtigen, wenn sie im Verhältnis zur Gesamtlänge der Ortsdurchfahrt von kurzer Ausdehnung sind und sich danach die Bebauung wieder fortsetzt. Ist die Bebauung unterbrochen, ohne daß es sich um einen Fall unter a) bis c) handelt, so ist die Grenze der Ortsdurchfahrt vor dieser Unterbrechung festzusetzen (vgl. Abb. 2—3).

c) Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage ist auch gewahrt, wenn die Straße teilweise nur einseitig bebaut ist. Liegt jedoch die Bebauung insgesamt nur auf einer Seite der Bundesstraße, so verläuft die Bundesstraße nicht innerhalb der geschlossenen Ortslage.

d) Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Straßenstück in der geschlossenen Ortslage ist, bleibt außer Betracht, ob Grundstücke eine unmittelbare Zufahrt bzw. einen unmittelbaren Zugang zur Bundesstraße haben oder anderweitig erschlossen sind.

e) Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage ist nicht unterbrochen, wenn an einzelnen Baulücken, an ein zur Bebauung ungeeignetes oder der Bebauung entzogenes Gelände (vgl. b) die Ortsdurchfahrt einer anderen Straße anschließt.

f) Die geschlossene Ortslage ist auf das Gebiet der politischen Gemeinde zu beziehen. Zieht sich die zusammenhängende Bebauung über die Grenze der Gemeinde hinweg, so ist die Ortsdurchfahrtsgrenze an der Gemeindegrenze festzulegen. Es schließen dann hier zwei Ortsdurchfahrten aneinander an. Falls sich hierbei Unzuträglichkeiten ergeben (z. B. weil die Grenze teilweise längs der Bundesstraße verläuft), ist auf eine Vereinbarung über die Erfüllung der Aufgaben aus der Straßenbaulast zwischen den Beteiligten hinzuwirken.

2. Der Erschließung der anliegenden Grundstücke dient die Bundesstraße, wenn deren Nutzung durch Zufahrten und Zugänge tatsächlich möglich und rechtlich zulässig ist. Die rechtliche Zulässigkeit folgt aus den Festsetzungen eines Bebauungsplanes oder aus der

Lage der Straße in einem nach § 34 BBauC beurteilten Gebiet.

Einzelne Zufahrten oder Zugänge begründen in der Regel noch keinen Erschließungsbereich.

Dieser wird aber auch nicht dadurch ausgeschlossen, daß aus tatsächlichen Gründen auf einzelnen Grundstücken keine Zufahrten oder Zugänge angelegt worden sind.

3. Der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient die Bundesstraße, wenn mehr als zwei kreuzende oder einmündende örtliche Straßen die Mitbenutzung der Bundesstraße durch den innerörtlichen Verkehr bewirken (Verknüpfungsbereich, s. Abb. 6). Der Verknüpfungsbereich wird durch die beiden am weitesten voneinander entfernten Kreuzungen oder Einmündungen in die Bundesstraße begrenzt. Die Verknüpfung kann auch durch höhenungleiche Kreuzungen mit Verbindungsarmen bewirkt werden. Zum Ortsstraßennetz in diesem Sinne sind auch Ortsdurchfahrten von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen zu rechnen, auf denen sich der innerörtliche Verkehr mit abwickelt.

(2) Alle anderen Straßenabschnitte, die nicht die vorstehend genannten Voraussetzungen erfüllen, sind grundsätzlich freie Strecken der Bundesstraßen.

(3) Zur Ortsdurchfahrt gehören nicht nur die Fahrbahnen, sondern unabhängig von der Straßenbaulast (Nr. 3) alle Straßenteile (§ 1 Abs. 4 Nr. 1—3). Auch die Geh- und Radwege und, soweit nicht eine seitliche Begrenzung festgelegt ist (Nr. 10), die öffentlichen Parkplätze und sonstigen öffentlichen Verkehrsflächen zwischen den beiderseitigen Anliegergrundstücken sind der Ortsdurchfahrt zuzurechnen. Auf alle Bestandteile der Ortsdurchfahrt sind die Rechtsvorschriften für die Bundesstraßen anzuwenden.

3 — Rechtliche Bedeutung der Ortsdurchfahrt

(1) Der Bund trägt die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten, soweit sie nicht den Gemeinden obliegt (Abs. 2, 3, 4 u. 5) oder besondere öffentlich-rechtliche Verpflichtungen bestehen (§ 5 Abs. 1 S. 1).

(2) Die Straßenbaulast für die Gehwege und Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) in den Ortsdurchfahrten obliegt stets den Gemeinden. Sie umfaßt auch die nur den Gehwegen und Parkplätzen dienenden Straßenbestandteile (z. B. Böschungen, Stützmauern). Sie erstreckt sich nicht auf die zwischen den Fahrbahnen, einschließlich der Radwege liegenden Grünstreifen.

(3) Die Gemeinden sind Träger der Straßenbaulast aller Teile der Ortsdurchfahrten, wenn sie mehr als 80 000 Einwohner haben (§ 5 Abs. 2). Maßgebend ist die letzte Volkszählung. Ein durch Änderung der Einwohnerzahl gebotener Wechsel der Straßenbaulast tritt jeweils mit Beginn des dritten Haushaltsjahres nach der Volkszählung ein.

(4) Wird die Einwohnergrenze unter Zugrundelegung der Ergebnisse der letzten Volkszählung infolge der Änderung von Gemeindegrenzen oder infolge der Neubildung von Gemeindegrenzen überschritten, so geht die Straßenbaulast, wenn sie bisher dem Bund oblag, mit Beginn des dritten Haushaltsjahres nach der Gebietsänderung auf die Gemeinde über. Wird die genannte Einwohnergrenze bei einer solchen Gebietsänderung unterschritten, so geht die Straßenbaulast sofort mit der Gebietsänderung auf den Bund über (§ 5 Abs. 2 S. 5).

(5) Die Gemeinde ist ferner Träger der Straßenbaulast aller Teile der Ortsdurchfahrten

1. wenn sie bei der letzten Volkszählung zwar weniger als 80 000 Einwohner hatte, aber Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten war und mit Zustimmung der obersten

Kommunalaufsichtsbehörde der obersten Landesstraßenbaubehörde gegenüber erklärt, Träger der Straßenbaulast bleiben zu wollen oder

2. wenn sie bei der letzten Volkszählung mehr als 50 000, aber weniger als 80 000 Einwohner hatte und mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde verlangt, Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten zu werden (§ 5 Abs. 2 a).

(6) Für die Heranziehung der Anlieger zu straßenbaulichen Leistungen oder ihren Kosten sind § 7 a, das allgemeine Baurecht und die örtlichen Vorschriften maßgebend.

(7) In Ortsdurchfahrten ist die Gemeinde zuständig, Sondernutzungserlaubnisse zu erteilen und zu widerrufen. Soweit sie nicht selbst Träger der Straßenbaulast für Fahrbahnen und Radwege ist (vgl. Abs. 3), bedarf sie der Zustimmung der für die Fahrbahn zuständigen Straßenbaubehörde, wenn sie eine Sondernutzungserlaubnis erteilt, die sich auf die Fahrbahnen oder die Radwege erstreckt oder auswirken kann (§ 8 Abs. 1 Satz 3). Die Gebühren für Sondernutzungen in Ortsdurchfahrten stehen voll den Gemeinden zu (§ 8 Abs. 3 Satz 2).

Im übrigen wird auf den Abschnitt III Nr. 13 der Richtlinien über Nutzungen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes — Nutzungsrichtlinien — vom 1. 8. 1975 (VkB1 1975 S. 530) verwiesen.

(8) Bei der Einräumung von Rechten zur Benutzung des Eigentums der Bundesfernstraßen in den Fällen des § 8 Abs. 10 sind die Nr. 3 und Nr. 17—19 der Nutzungsrichtlinien zu beachten.

(9) Anlage und Änderung von Zufahrten und Zugängen innerhalb des Erschließungsbereichs (Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 2) gehören nicht zu den Sondernutzungen, sondern sind Gemeingebrauch.

(10) Die Anlage oder Änderung von Zufahrten und Zugängen innerhalb der Verknüpfungsbereiche (Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 3) gilt ebenso wie an den freien Strecken als Sondernutzung (§ 8 a Abs. 1 Satz 1; vgl. den 2. Teil der Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen — Zufahrtenrichtlinien — und Nr. 13 der Nutzungsrichtlinien).

(11) Im Erschließungsbereich (Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 2) gelten die Bauverbote und -beschränkungen des § 9 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 6 nicht, während § 9 Abs. 2 Nr. 1 auch diese Straßenteile erfaßt. Im Verknüpfungsbereich (Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 3) gelten dagegen die Bauverbote und -beschränkungen des § 9 ebenso wie an den freien Strecken der Bundesstraßen. Soweit ein Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplanes entspricht, der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen und die an diesen gelegenen bebaubaren Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist, gelten die Beschränkungen des § 9 Abs. 1 bis 5 nicht (§ 9 Abs. 7).

(12) Für die Benutzung der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen durch Straßenbahnen und Omnibusse gelten die Richtlinien für die Regelung der Verkehrsverhältnisse bei der Benutzung von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes durch Straßenbahnen, Omnibusse und Kraftfahrzeuge im Linienverkehr — Sondernutzungsrichtlinien für Personenverkehr — vom 6. 12. 1961 (VkB1 1962 Seite 22).

II Umfang der Ortsdurchfahrt

4 — Festsetzung und Kennzeichnung von Beginn und Ende

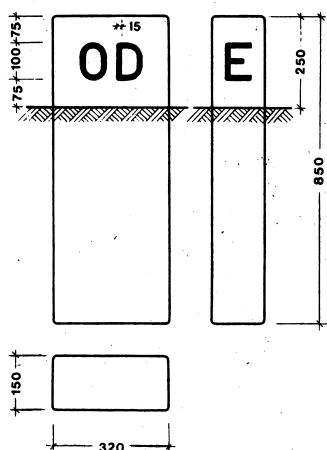
- (1) Die Ortsdurchfahrt wird durch Verwaltungsakt festgesetzt. Ihre Grenzen sind, obwohl es gesetzlich nicht vorgeschrieben ist, in der Örtlichkeit durch einen Grenzstein (Abb. 1) oder auf andere

geeignete Weise zu kennzeichnen. Die Kosten der Kennzeichnung trägt der Bund.

(2) Die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbau-rechts ist nicht gleichzusetzen mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Orts-tafeln (Zeichen 310 und 311 der StVO) bestimmt und sind insbesondere für die allgemeine Ge-schwindigkeitsbegrenzung innerhalb der Ortschaften von Bedeutung (§ 3 Abs. 3 StVO). Grundsätz-lich gilt, daß die Ortsdurchfahrt selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen (vgl. Nr. 5 und 6) festzusetzen ist.

(3) Die Ortsdurchfahrt kann aus einem Erschlie-ßungsbereich (Nr. 2 Abs. 2 Ziff. 2) oder aus einem Verknüpfungsbereich (Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 3) oder aus beiden bestehen. Soweit sich die beiden Be-reiche überdecken, ist der gemeinsame Abschnitt dem Erschließungsbereich zuzuordnen. Die Unter-scheidung hat Bedeutung für die Zufahrten und Zugänge gemäß § 8 a Abs. 1 und das Anbaurecht gemäß § 9 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 6. Die Grenzen zwischen den Erschließungs- und Verknüpfungsbereichen können deshalb bei der Fest-setzung der Ortsdurchfahrt bestimmt und entspre-chend Absatz 1 Satz 2 gekennzeichnet werden.

Abb. 1 (zu Nr. 4)
Grenzstein für Ortsdurchfahrten



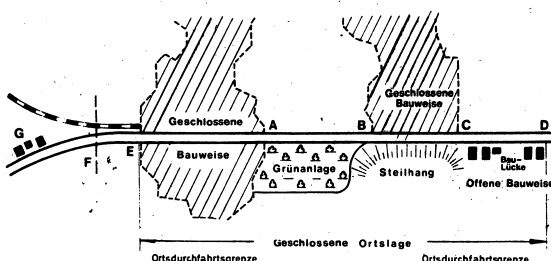
1. Verwendung:

zur Festlegung der Grenzen der Ortsdurchfahrt, ggf. zur Kennzeichnung gem. Nr. 4 Abs. 3

2. Aufstellung:

die Beschriftung OD weist zur Fahrbahn, die Be-schriftungen E (Erschließungsbereich) bzw. V (Verknüpfungsbereich) weisen in Richtung auf die entsprechenden Bereiche.

5 — Beispiele für die Festsetzung Abb. 2

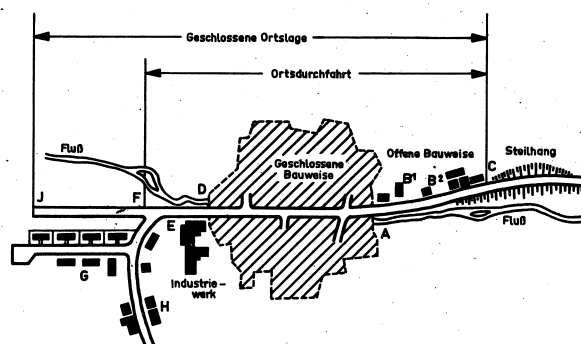


Die Abbildung 2 soll zunächst den Begriff der ge-schlossenen Ortschaft verdeutlichen. An das östli-che Ende des Baukerns bei A schließt sich auf der Südseite eine Grünanlage, also der Bebauung

entzogenes Gelände, dann ein Steilhang, also zur Bebauung ungeeignetes Gelände, und dann in of-fener Bauweise bebautes Gelände an. Die Baulü-cke bleibt unberücksichtigt. Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage auf der Südseite ist bis Punkt D gewahrt.

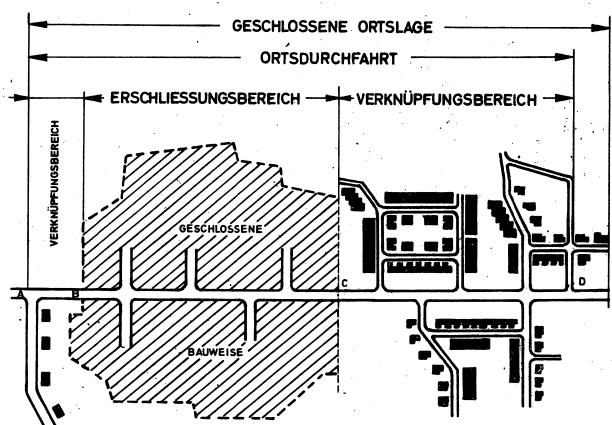
An das westliche Ende des Baukerns bei E schließt sich zwar bis F wegen der Eisenbahnlinie auf der Nordseite der Straße der Bebauung entzo-genenes Gelände an, dann folgt aber unbebautes Gelände. Die Streusiedlung bei G steht daher nicht mehr im Zusammenhang mit der geschlos-senen Ortslage. Die Ortsdurchfahrtsgrenzen sind demnach bei E und D festzusetzen, wenn die in diesem Bereich angrenzenden Grundstücke zur Bundesstraße erschlossen sind.

Abb. 3



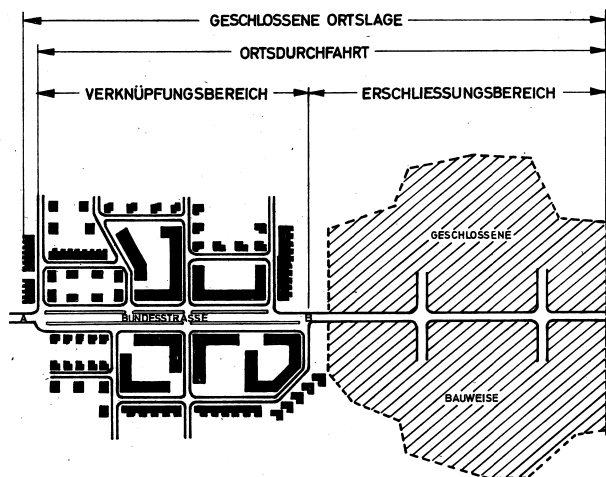
Am östlichen Ende des Baukerns bei A schließt sich an der Nordseite der Straße Bebauung in of-fener Bauweise an. Bei den Lücken bei B 1 und B 2 handelt es sich um einzelne unbebaute Grund-stücke. Nach dem Steilhang östlich C folgt keine Bebauung mehr. An der Südseite der Straße be-finden sich ein Fluß und ein Hang, also zur Be-bauung ungeeignetes Gelände; auch hier folgt östlich keine Bebauung mehr. Die Ortsdurch-fahrtsgrenze ist daher bei C festzusetzen. Vom westlichen Ende des Baukerns bei D schließt sich Bebauung (Industriewerk) bis zum Punkt E an. Dann folgen weiter westlich Siedlungsbereiche bei G und H, die entlang der Straße bis zum Punkt J reichen. Hier ist das Ende der geschlos-senen Ortslage. Da die einzelnen Grundstücke des Siedlungsbereiches bei G keine unmittelbaren Zu-fahrten zur Bundesstraße haben, sondern nur über die Ortsstraße, die bei F in die Bundesstraße ein-mündet, mit dem übrigen Ortsstraßennetz verbun-den sind, ist die Ortsdurchfahrtsgrenze bei F fest-zusetzen.

Abb. 4



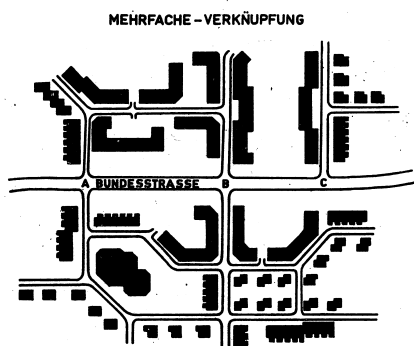
Die geschlossene Ortslage erstreckt sich von Punkt A bis Punkt E. Sie setzt sich aus teils offener und teils geschlossener Bauweise zusammen. Die einmündende Straße bei A ist der Bebauung zuzurechnen, die durch sie erschlossen wird. Das Ortsstraßennetz ist durch mehrere Einmündungen über die Bundesstraße miteinander verknüpft. Die westlichste Einmündung liegt bei Punkt A. Hier ist die Ortsdurchfahrtsgrenze (Verknüpfungsbereich) festzusetzen. Weiter östlich beginnt bei Punkt B die geschlossene Bauweise mit unmittelbarer Erschließung über die Bundesstraße und reicht bis Punkt C. Der Erschließungsbereich der Ortsdurchfahrt erstreckt sich daher von Punkt B bis Punkt C. Östlich von C folgen weitere Ortsstraßeneinmündungen. Die östlichste liegt bei Punkt D. Die östliche Ortsdurchfahrtsgrenze (Verknüpfungsbereich) ist hier festzusetzen.

Abb. 5



Das zwischen Punkt A und B zusammenhängend bebaute Gelände hat keine unmittelbaren Zufahrten und Zugänge zur Bundesstraße, sondern wird über Ortsstraßen erschlossen. Es ist jedoch eine „mehrfache Verknüpfung“ gegeben, da mehrere kreuzende und einmündende örtliche Straßen die Mitbenutzung der Bundesstraße durch den innerörtlichen Verkehr bewirken (Verknüpfungsbereich). Die Ortsdurchfahrtsgrenze ist im Westen bei Punkt A festzusetzen. Das in geschlossener Bauweise zusammenhängend bebaute Gelände östlich von Punkt B hat unmittelbare Zufahrten und Zugänge zur Bundesstraße; es liegt daher für diesen Teil ein „Erschließungsbereich“ bis Punkt C vor.

Abb. 6



Die in teils offener, teils geschlossener Bauweise zusammenhängend bebauten Grundstücke beiderseits der Bundesstraße haben keine Zufahrten und

Zugänge zu dieser Straße, sondern sind über Ortsstraßen erschlossen. Das Ortsstraßennetz ist jedoch durch die Bundesstraße an den Kreuzungspunkten A und B und der Einmündung C mehrfach verknüpft. Der Abschnitt der Bundesstraße zwischen den Punkten A und C ist daher als Ortsdurchfahrt (Verknüpfungsbereich) festzusetzen.

6 — Abweichungen von der Regel bei Festsetzung der Ortsdurchfahrt

(1) Von den für die Festsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenzen in Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 1—3 aufgestellten Regeln sind Abweichungen zulässig (§ 5 Abs. 4 Satz 4, letzter Halbsatz). Davon soll nur in besonderen Fällen Gebrauch gemacht werden, um Härten oder unzweckmäßige Folgen für die beteiligten Baulastträger zu vermeiden (Beispiel: kurze freie Strecke zwischen zwei Ortsteilen einer Gemeinde).

(2) Eine abweichende Regelung ist insbesondere im Verknüpfungsbereich vertretbar, wenn die Gemeinde die Unterhaltung und Verkehrssicherung von Gehwegen bei begrenzter Länge und rein örtlichem Verkehr (z. B. zum Sportplatz oder zur Fabrik) durch Vereinbarung unentgeltlich übernimmt. Außerdem kann von der Festsetzung einer Ortsdurchfahrt abgesehen werden, wenn die Aufstufung eines vom Bund gebauten Straßenabschnitts zur Bundesautobahn in Aussicht genommen ist.

7 — Überprüfung der festgesetzten Ortsdurchfahrten

Eine Neufestsetzung ist vorzunehmen, wenn die bisherigen Ortsdurchfahrtsgrenzen durch die Neufassung des § 5 Abs. 4 Satz 1 unrichtig geworden sind. Sie sind außerdem neu festzusetzen, wenn dies infolge einer Änderung der Bebauung oder wegen sonstiger Umstände notwendig ist. Bis zur Neufestsetzung ist für die Abgrenzung der Straßenbaulast die bisherige Festsetzung maßgebend.

8 — Zuständigkeit zur Festsetzung von Beginn und Ende

(1) Die oberste Landesstraßenbaubehörde oder die vom Land bestimmte Behörde setzt im Benehmen mit der höheren Verwaltungsbehörde nach Anhörung der Gemeinde die Ortsdurchfahrt fest (§ 5 Abs. 4 Satz 4 und 5 i.V.m. § 22 Abs. 4).

(2) Soll bei Festsetzung der Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße von der Regel des § 5 Abs. 4 Satz 1 und 2 (Nr. 5 und 6) abgewichen werden, so bedarf es hierzu der vorherigen Zustimmung des Bundesministers für Verkehr und der Kommunalaufsichtsbehörde (§ 5 Abs. 4 Satz 4).

9 — Seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt

(1) Die Baulast des Bundes erstreckt sich auf die Fahrbahn in der vollen Breite auch dann, wenn in Ortsdurchfahrten in Gemeinden, die nicht Baulastträger der Fahrbahn sind, für die Fahrbahn eine größere Breite erforderlich ist als auf den anschließenden freien Strecken.

(2) Eine seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt ist jedoch besonders festzulegen, wenn die Ortsdurchfahrt über Straßen und Plätze führt, die erheblich breiter angelegt sind als die Bundesstraße (§ 5 Abs. 3 a Satz 1). Dies ist der Fall, wenn die Breite in einem außergewöhnlichen Verhältnis zu der tatsächlichen oder vorgesehenen Breite der übrigen Strecken der Ortsdurchfahrt steht.

Beispiel:

Die Bundesstraße führt über einen Platz oder über einen Straßenzug, auf dem früher Märkte abgehalten wurden und der deswegen besonders breit angelegt wurde.

Die Festlegung der seitlichen Begrenzung hat zur Folge, daß die Straßenteile außerhalb der Begrenzung nicht mehr zur Bundesstraße gehören.

(3) Die seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt im Zuge von Bundesstraßen wird, wenn erforderlich, in der Örtlichkeit in geeigneter Weise ge-

kennzeichnet. Die Kosten der Kennzeichnung trägt der Bund.

10 — Zuständigkeit zur Festlegung der seitlichen Begrenzung

Die Straßenbaubehörde legt die seitliche Begrenzung im Einvernehmen mit der Gemeinde fest. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die oberste Landesstraßenbaubehörde (§ 5 Abs. 3 a Satz 2) oder die vom Land bestimmte Behörde.

III Maßnahmen des Baues, der Erneuerung und Unterhaltung bei geteilter Baulast

11 — Grundsätze

(1) Die besonderen Verhältnisse der Ortsdurchfahrten mit geteilter Baulast lassen es in der Regel nicht zu, daß der Bund oder die Gemeinde in ihrem eigenen Aufgabenbereich bauen, erneuern und unterhalten können, ohne damit zugleich auch Aufgaben zu berühren, die dem anderen Baulastträger obliegen oder für diesen von Bedeutung sind. Es gibt eine Reihe solcher Maßnahmen, die beiden Baulastträgern zugute kommen. Diese gemeinschaftlichen Maßnahmen können allerdings über die gesetzliche Regelung hinaus grundsätzlich die Baulast nicht verändern. Im wesentlichen werden deshalb die gemeinschaftlichen Maßnahmen im Wege gegenseitiger Kostenbeteiligung zu lösen sein.

(2) Wenn es bei der Kostenverteilung auf die Breiten ankommt, ist von den Breiten auszugehen, die nach Durchführung der Baumaßnahme, für die die Kosten anfallen, vorhanden sein werden.

12 — Baumaßnahmen an Fahrbahnen, Gehwegen und Parkplätzen

(1) Stellt der Bau und Ausbau einer Ortsdurchfahrt eine Gemeinschaftsmaßnahme des Bundes (hinsichtlich der Fahrbahn einschließlich der Radwege) und der Gemeinde (hinsichtlich der Gehwege und/oder Parkplätze) dar, hat grundsätzlich jeder Baulastträger die Kosten des Um- und Ausbaues der ihm zugeordneten Anlagen allein zu tragen. Es kann auch vereinbart werden, daß Kosten für Maßnahmen und Leistungen, die für beide Baulastträger gemeinsam erbracht werden und sich nicht eindeutig nach den Baulastgrenzen teilen lassen, zwischen Bund und Gemeinde im Verhältnis der Breiten ihrer Straßenteile geteilt werden. Für den Grunderwerb gilt Nr. 18. Es ist anzustreben, daß Planung und Baudurchführung von einem der Beteiligten übernommen werden.

(2) Hat aber eine Gemeinde ihre Gehwege oder Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) in der Ortsdurchfahrt bereits angelegt und wird aus Anlaß eines Um- oder Ausbaues der Fahrbahn (Verbreiterung oder Verlegung der Fahrbahn, Höher- oder Tieferlegung) auch eine Änderung des Gehweges oder Parkplatzes erforderlich, so hat der Bund als Veranlasser die Kosten der Wiederherstellung des verdrängten Gehweges oder Parkplatzes (einschließlich des Grunderwerbs, vgl. Nr. 19 Ziff. 2) in der bisherigen Breite und Beschaffenheit oder in demselben Umfang die Kosten der notwendig gewordenen Veränderung des Gehweges oder Parkplatzes zu tragen. Als Gehweg in diesem Sinne kann auch ein neben der Fahrbahn befindlicher Gehstreifen angesehen werden, wenn er die größere Zeit des Jahres über zur Aufnahme des Fußgängerverkehrs geeignet ist.

(3) Wünscht die Gemeinde eine breitere oder bessere Ausführung als bisher, so muß sie die Mehrkosten einschließlich der zusätzlichen Grunderwerbskosten übernehmen.

(4) Werden in einer Ortsdurchfahrt nur Gehwege oder Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) neu gebaut oder ausgebaut, so trägt die Gemeinde die Kosten. Wird dadurch eine Änderung der Fahrbahn notwendig, so trägt die Gemeinde auch diese Kosten.

13 — Hochborde und Tiefborde

(1) Hochborde gehören zu den vom Hochbord gestützten Teilen der Ortsdurchfahrt (Radweg, Gehweg, Parkplatz, Parkstreifen, Grünstreifen, bes. Straßenkörper). Hochborde neben Fahrbahnen oder Radwegen sind jedoch für den Träger der Straßenbaulast der Fahrbahn von Interesse, soweit sie auch der Abgrenzung oder der Fahrbahnenentwässerung dienen. Es ist daher gerechtfertigt, daß der Bund als Träger der Straßenbaulast der durchgehenden Fahrbahnen zu der erstmaligen Herstellung der Hochborde beiträgt. Der Beitrag beträgt 10 DM/lfd. m. Voraussetzung ist die technisch einwandfreie Ausführung der Hochborde (Fundament mit Rückenstütze). Der Beitrag wird bei Gehwegen und bei Parkplätzen (Parkstreifen) nur gewährt, wenn sichergestellt ist, daß alsbald mit dem Hochbord diese Verkehrsanlagen selbst hergestellt werden.

(2) Die Unterhaltung und Erneuerung der Hochborde obliegt demjenigen, zu dessen Anlage (vgl. Absatz 1) sie gehören.

(3) Die Tiefborde zwischen einem Straßenteil in der Baulast des Bundes und einem Straßenteil in der Baulast der Gemeinde gehören zu dem Straßenteil in der Baulast des Bundes.

14 — Entwässerungsanlagen

(1) Die Oberflächenentwässerung (Ableitung des Oberflächenwassers der Straße und Entwässerung des Straßenkörpers) gehört zur Straßenbaulast. Zu den Anlagen der Oberflächenentwässerung zählen auch die neben der Fahrbahn gelegenen Rinnen und Straßeneinläufe sowie deren Anschlußleitungen zu den Längsleitungen.

1. Dient die Oberflächenentwässerung allein den in der Straßenbaulast des Bundes stehenden Straßenflächen, so trägt der Bund die Kosten für die Herstellung und Unterhaltung der nach den örtlichen Gegebenheiten erforderlichen Gräben, Durchlässe und sonstigen Entwässerungsanlagen.

Die Unterhaltung oder Reinigung der Entwässerungsanlagen kann der Gemeinde gegen Kostenerstattung übertragen werden, wenn ihre ordnungsgemäße Durchführung gesichert ist.

2. Soll die den Straßenflächen des Bundes dienende Entwässerungsanlage auch das gebündelt zugeführte Oberflächenwasser von den in der Straßenbaulast der Gemeinde stehenden Bundesstraßenflächen, von anderen öffentlichen Straßen, Privatgrundstücken oder gemeindlichen Verkehrsflächen aufnehmen, so haben die Baulastträger dieser öffentlichen Straßen die Privaten oder die Gemeinde die Mehrkosten für die dadurch notwendig werdende aufwendigere Herstellung und Unterhaltung der Entwässerungsanlage zu erstatten.

(2) Richtet die Gemeinde eine Mischkanalisation ein, so kann sich der Bund an den Kosten bis zu dem Betrage beteiligen, den er bei Durchführung einer Oberflächenentwässerung nach Absatz 1 Ziff. 1 hätte aufwenden müssen, wenn sich die Gemeinde unwiderruflich bereit erklärt, das Oberflächenwasser unentgeltlich aufzunehmen und schadlos abzuführen. Das gleiche gilt, wenn eine abgängige Mischkanalisation von Grund auf erneuert wird. Die Kostenbeteiligung kann pauschaliert werden. Die Unterhaltung der Mischkanalisation obliegt der Gemeinde. Hierfür leistet der Bund keine Beiträge.

15 — Stützmauern, Futtermauern, Böschungen und Schutzeinrichtungen

(1) Stützmauern, Futtermauern, Böschungen und dergl., die sowohl der Fahrbahn der Ortsdurchfahrt einschließlich Radweg als auch dem Gehweg oder einem Parkplatz dienen, stehen in der Baulast des Bundes. An den Kosten des Baues und der Unterhaltung dieser Anlagen ist die Gemein-

de im Verhältnis der Fahrbahnbreite einschließlich Radwegbreite zur Breite des oder der beteiligten Gehwege und/oder Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) zu beteiligen. Die Gemeinde soll ihre anteiligen Unterhaltungskosten ablösen.

Ist die Stützmauer und dergl. nur erforderlich, weil ein Gehweg oder ein Parkplatz angelegt wird, so ist Baulastträger die Gemeinde

Beispiel:

Abb. 7 a

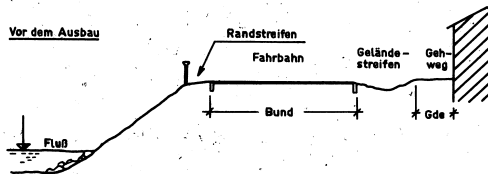
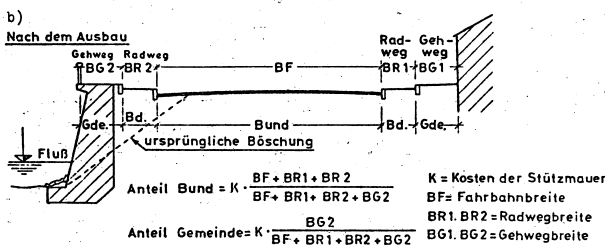


Abb. 7 b



Wegen der Verbreiterung der Fahrbahn, der Herstellung von Radwegen und eines Gehweges muß eine Stützmauer errichtet werden. Die Kosten werden im Verhältnis der Fahrbahnbreite zuzüglich der Breite der neuen Radwege zur Breite des neuen Gehweges zwischen Bund und Gemeinde geteilt.

(2) Schutzeinrichtungen (auch Geländer, Brüstungen, Schutzplanken u. ä.) in den Ortsdurchfahrten sind, wenn sie allein oder überwiegend dem Gehverkehr dienen, von der Gemeinde, wenn sie allein oder überwiegend dem Fahrverkehr dienen, vom Bund herzustellen und zu unterhalten. Bei Brücken gilt Nr. 16 Abs. 3

16 — Gehwege auf Brücken und in Unterführungen

(1) Bei den vom Bund neu zu errichtenden oder aus Gründen des Fahrverkehrs umzubauenden Brücken innerhalb der Ortsdurchfahrten übernimmt der Bund die Kosten für die Herstellung beiderseitiger Gehwege bis zur Nettobreite von 1,50 m. Die Kosten der Herstellung der Gehwege außerhalb der Enden der Brückenflügel, also auch auf den Brückenrampen einschließlich des Anschlusses an den Gehweg auf der Brücke hat die Gemeinde zu tragen.

(2) Werden die Gehwege auf Wunsch der Gemeinde breiter angelegt, so hat die Gemeinde die Herstellungsmehrkosten zu übernehmen. Diese können zur Vermeidung aufwendiger genauer Berechnungen in vereinfachter Form nach dem Verhältnis der Breiten ermittelt werden. Dabei kann dem Umstand, daß bei der unterschiedlichen Belastung der Brückenfahrbahn und der Gehwege eine Verbreiterung der Gehwege eine im allgemeinen nur geringe Verstärkung der Brückenkonstruktion erfordert, dadurch Rechnung getragen werden, daß bei der Berechnung des Anteils der Gemeinde die Breite der Fahrbahn mit einem Faktor 4 vervielfacht wird; dieser Faktor kann aufgrund von Vergleichsberechnungen allgemein angenommen werden. Kosten, die auch ohne die Verbreiterung des Gehweges entstehen, gehören nicht zur Teilungsmasse.

Beispiel:

Der Anteil der Gemeinde an den Kosten einer Brücke mit 7,50 m Fahrbahn und beiderseitigen Gehwegen von 2,50 m Nettobreite beträgt

$$\frac{2 \times 1,0}{4 \times 7,50 + 2 \times 2,50} \cdot 100 = 5,71 \%$$

Diese vereinfachte Berechnungsart kann auf alle Brückenarten angewendet werden. Handelt es sich jedoch um besonders komplizierte Brückenkonstruktionen, so ermittelt der Baulastträger der Brücke die zusätzlichen Kosten anhand von Vergleichsentwürfen und Vergleichskostenanschlägen. Ist eine Gemeinde mit dem Ergebnis der vereinfachten Berechnung nicht einverstanden, so hat sie Vergleichsunterlagen beizubringen.

(3) Wegen der Einheit des Brückenbauwerks übernimmt der Bund die bauliche Unterhaltung des Gehweges, hinsichtlich der Mehrbreite (vgl. Absatz 1) nur gegen Kostenerstattung. Eine Vereinbarung über die Ablösung der Kosten ist anzustreben.

Winterdienst, Reinigung und Beleuchtung des Gehweges bleiben in jedem Falle Obliegenheit der Gemeinde. Brückengeländer und -brüstungen gehören zur Brücke, nicht zum Gehweg.

(4) Bei Unterführungen im Zuge von Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten gelten die vorstehenden Regelungen in Absatz 1 und 3 entsprechend. Werden die Gehwege auf Wunsch der Gemeinde breiter als 1,50 m Nettobreite angelegt, so hat die Gemeinde die sich hieraus ergebenden Mehrkosten zu übernehmen. Diese können zur Vermeidung aufwendiger Vergleichsberechnungen in vereinfachter Form nach dem Verhältnis der Mehrbreite der Gehwege zur übrigen Breite ermittelt werden.

Beispiel:

Der Anteil der Gemeinde an den Kosten einer Unterführung mit 7,50 m Fahrbahnbreite und beiderseitigen Gehwegen von je 2,50 m Nettobreite beträgt

$$\frac{2 \times 1,0}{7,50 + 2 \times 2,50} \cdot 100 = 16 \%$$

17 — Gehwegüber- und -unterführungen

(1) Will der Bund als Baulastträger der Fahrbahn aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs zur Verbindung der beidseitigen Gehwege einer Ortsdurchfahrt eine Über- oder Unterführung errichten, so ist vorher durch eine Vereinbarung mit der Gemeinde sicherzustellen, daß diese die Verpflichtung zur Verkehrssicherung, Reinigung und Unterhaltung mit Ausnahme der baulichen Unterhaltung des Bauwerkes auf ihre Kosten anerkennt. In der Vereinbarung ist auch festzulegen, daß die Gemeinde die Herstellung und den Betrieb der Beleuchtung und die Kosten für etwaige Sonderausstattungen (Wandverkleidungen, Belag u. ä.) trägt.

(2) Ist die Gehwegüber- oder -unterführung einer Kreuzung zuzurechnen, so wird bezüglich der Herstellungskosten auf Nr. 8 Abs. 3 der Straßenkreuzungsrichtlinien (VkB1 1975, S. 579) verwiesen.

18 — Grunderwerb bei gemeinschaftlichen Baumaßnahmen

(1) Werden für gemeinschaftliche Baumaßnahmen Grundstücke benötigt, so soll der Grunderwerb gemeinschaftlich durchgeführt werden. Restflächen, die weder der Bund noch die Gemeinde für die Zwecke der Baumaßnahmen benötigen, soll die Gemeinde zum Verkehrswert übernehmen, weil sie in der Regel eher in der Lage sein wird, diese für andere gemeindliche Zwecke zu verwerten oder an Interessenten zu veräußern.

(2) Zu den Grunderwerbskosten gehören

1. alle Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken (einschließlich

Gebäuden) oder Rechten. Zu den Aufwendungen gehören auch Nebenentschädigungen, Entschädigungen für Rechte Dritter, Beurkundungsgebühren, Kosten für Sachverständigen-gutachten, Vermessungskosten.

2. Entschädigungen für die durch die Maßnahme bedingten Wertminderungen fremder Grundstücke.

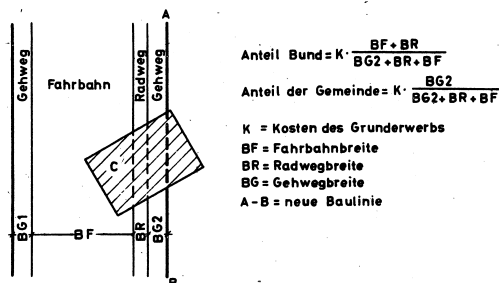
(3) Den Grunderwerbskosten zuzurechnen ist der Verkehrswert der schon im Eigentum der Beteiligten stehenden Grundstücke, soweit sie nicht schon Teil der Straße sind. Von den Grunderwerbskosten abzuziehen ist der Erlös aus der Veräußerung oder der Verkehrswert der für die Baumaßnahmen nicht oder nicht mehr benötigten Grundstücke.

(4) Die Kosten für jeden Grunderwerbsfall sollen zwischen Bund und Gemeinde im Verhältnis der Fahrbahnbreite einschließlich Radwege zur Breite des oder der beteiligten Gehwege und Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) geteilt werden. In geeigneten Fällen können Durchschnittsbreiten ermittelt und der Kostenteilung zu Grunde gelegt werden; die Kostenaufteilung ist nachprüfbar darzustellen.

(5) Trifft der Ausbau einer Ortsdurchfahrt mit einer städtebaulichen Sanierungs- oder Entwicklungsmaßnahme zusammen und liegt eine gemeinsame Veranlassung vor, ist darauf zu achten, daß vor der Durchführung der Maßnahme zwischen den verschiedenen Kostenträgern eine Vereinbarung über die Kostentragung abgeschlossen wird. Die Kostenabgrenzung ist gesetzlich nicht geregelt; sie richtet sich nach den Verhältnissen des Einzelfalls. In Betracht kommen kann z. B. die Teilung der Kosten für Grundstücke, die durch beide Vorhaben in Anspruch genommen werden, nach dem Verhältnis der jeweils benötigten Flächen.

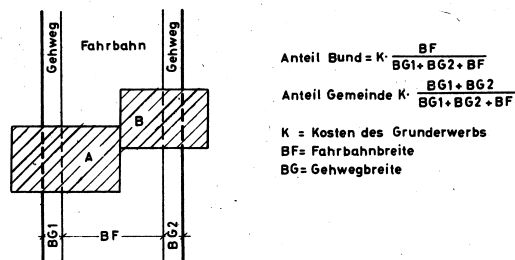
Beispiele für den Grunderwerb:

Abb. 8



Die Beseitigung des Gebäudes C und die Rückversetzung der Baugrenze auf die Linie A—B dient der Verbreiterung der Fahrbahn, der Anlage des Radweges und des rechten Gehweges. Der linke Gehweg wird durch die Baumaßnahme nicht beeinflusst. Die Kosten des Grunderwerbs für das Gebäude C sind im Verhältnis der Fahrbahnbreite + Radwegbreite zu 1 Gehwegbreite zwischen dem Bund und der Gemeinde aufzuteilen.

Abb. 9



Die Beseitigung der Gebäude A und B dient dem Bau der Fahrbahn und der Anlage von 2 Gehwegen beiderseits der Fahrbahn (Straßendurchbruch). Die Kosten des Grunderwerbs für die Gebäude A und B sind im Verhältnis der Fahrbahnbreite zu Gehwegbreiten zwischen dem Bund und der Gemeinde aufzuteilen.

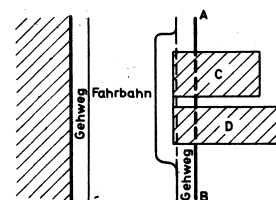
19 — Grunderwerb bei einseitiger Veranlassung; Verbesserung der Sichtverhältnisse

Eine Kostenteilung nach Nr. 18 findet nicht statt, wenn eine Baumaßnahme vom Bund oder von der Gemeinde allein veranlaßt wird.

Das ist der Fall, wenn

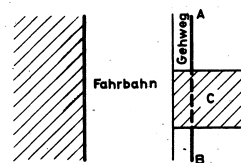
1. die vollständige oder teilweise Beseitigung eines Gebäudes allein wegen der Herstellung des Verkehrsraumes (einschließlich Lichtraumprofils) der Fahrbahn einschließlich Mehrzweckstreifen, des Radweges, des Parkplatzes einschließlich Parkstreifen oder des Gehweges erforderlich ist;
2. die Voraussetzungen der Nr. 12 Abs. 2 oder 12 Abs. 4 gegeben sind (vgl. Abb. 12);
3. ausschließlich die Sichtverhältnisse verbessert werden müssen. Bei Sichtverbesserungen an Straßenkreuzungen ist § 12 zu beachten.

Abb. 10



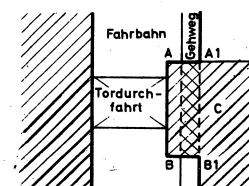
Die Beseitigung der Gebäude C und D bzw. deren Rückversetzung auf die Linie A—B dient nur der Verbreiterung der Fahrbahn. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn muß auch der vorhandene Gehweg vor den Gebäuden C und D beseitigt und vor der Linie A—B neu errichtet werden. Die Kosten des Grunderwerbs für die Gebäude C und D hat der Bund allein zu tragen. Er hat ferner die Kosten der Gehwegsverlegung, insbesondere auch den erforderlichen Grunderwerb hierfür zu übernehmen. Soll der Gehweg verbreitert werden, so gelten für die Kostenverteilung die Grundsätze der Abbildungen 8 und 9, wobei der Gemeinde jedoch nur die Mehrbreite des Gehwegs anzulasten ist.

Abb. 11



Das Gebäude C reicht bis an den Rand der Fahrbahn. Die Zurückversetzung des Gebäudes auf die Linie A—B dient der Anlage eines Gehweges. Eine Fahrbahnverbreiterung ist weder beabsichtigt noch erforderlich. Die Kosten für die Zurückversetzung des Gebäudes C trägt allein die Gemeinde.

Abb. 12



Die Fahrbahn der durchgehenden Straße wird durch das vorspringende Gebäude C und die Tordurchfahrt eingeengt. Gebäude und Tordurchfahrt stehen unter Denkmalschutz und können nicht beseitigt werden. Durch das Gebäude soll ein Gehwegdurchbruch (Arkaden) zwischen den Linien A—B und A1—B1 gebaut werden. Die Kosten des Baues einschließlich der Entschädigung für den Durchbruch an den Eigentümer des Gebäudes C hat allein die Gemeinde als Baulastträger für den Gehweg zu tragen.

20 — Verpflichtungen gegenüber Straßenanliegern

(1) Ist bei einer gemeinschaftlichen Baumaßnahme eine sonstige Entschädigung zu leisten (z. B. für Änderungen an Gebäuden und Anlagen wegen dauernder oder vorübergehender Beeinträchtigung, Beseitigung oder Verlegung von Zufahrten oder Zugängen, Entzug von Licht oder Luft), so ist diese wie die Grunderwerbskosten aufzuteilen.

(2) Verpflichtungen aus §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz hat der Baulastträger der Fahrbahn auf seine Kosten zu erfüllen.

21 — Vereinbarungen mit der Gemeinde; Planfeststellung

(1) Vor Beginn einer Baumaßnahme (Nr. 11 ff) sind die Vereinbarungen abzuschließen, in denen die Durchführung, die Kostenverteilung und die künftige Unterhaltung zu regeln sind.

(2) Stehen die Grunderwerbskosten im Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung noch nicht fest, so ist die Kostenverteilung prozentual festzulegen. An den weiteren Grunderwerbsverhandlungen ist der andere Baulastträger zu beteiligen.

(3) Unterhaltungskostenbeiträge des Bundes zu gemeindlichen Anlagen und der Gemeinde zu Straßenanlagen des Bundes (vgl. Nr. 12, 14 und 15) sollen durch Kapitalisierung abgelöst werden.

(4) Vereinbarungen mit der Gemeinde werden, wenn eine Planfeststellung stattfindet, in den Planfeststellungsbeschuß aufgenommen. Sind Vereinbarungen nicht zustande gekommen, so wird im Planfeststellungsbeschuß über die Kostenverteilung und die Unterhaltung entschieden. Die Durchführung der gemeinsamen Maßnahme ist erforderlichenfalls im Wege der Straßenaufsicht sicherzustellen.

IV. Eigentumsverhältnisse

22 — In Gemeinden, die Baulastträger der Ortsdurchfahrten sind

Soweit die Gemeinde als Baulastträger der ganzen Bundesstraße in der Ortsdurchfahrt (§ 5 Abs. 2 und § 5 Abs. 2 a) nicht bereits Eigentümerin des Straßengrundstückes war, ist sie es gemäß Art. 2 des Gesetzes zur Änderung des Fernstraßengesetzes vom 10. 7. 1961 oder gemäß § 6 geworden, wenn zuvor eine Gebietskörperschaft Baulastträger und Eigentümer der Straße war. Dabei ist zu beachten, daß der bisherige Baulastträger der Gemeinde gegenüber gemäß § 6 Abs. 1 a für den notwendigen Grunderwerb einzustehen hat. In den übrigen Fällen soll die Gemeinde das Eigentum erwerben.

23 — In Gemeinden, die nicht Baulastträger der Fahrbahnen sind

(1) Soweit die Gemeinde nicht bisher schon Eigentümerin der in ihrer Baulast stehenden Teile der Bundesstraße (§ 5 Abs. 3) war, ist sie es ebenfalls gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung des Fernstraßengesetzes vom 10. 7. 1961 oder gemäß § 6 geworden, wenn zuvor eine Gebietskörperschaft Baulastträger und Eigentümer war. Dabei ist zu beachten, daß der bisherige Baulastträger der Gemeinde gegenüber gemäß § 6 Abs. 1 a für den notwendigen Grunderwerb einzustehen hat. In den übrigen Fällen soll die Gemeinde das Eigentum erwerben.

(2) Soweit infolge der Änderung des § 5 durch das 2. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetz vom 4. 7. 1974 (BGBl I S. 1401) die Gemeinde für die Baulast für die Ortsdurchfahrt verliert, geht das Eigentum auf den Bund über (§ 6). Dabei ist zu beachten, daß die Gemeinde dem Bund gegenüber gemäß § 6 Abs. 1 a für den notwendigen Grunderwerb einzustehen hat. Die Gemeinde bleibt aber Eigentümerin der in ihrer Baulast stehenden Gehwege und Parkplätze.

(3) Der Bund soll Eigentümer der Straßenteile sein, die in seiner Baulast stehen. Sofern ein gesetzlicher Eigentumsübergang (§ 3 Bundesstraßenvermögensgesetz, § 6) nicht stattgefunden hat oder der Bund nicht schon Eigentümer dieser Flächen ist, soll er das Eigentum erwerben, wobei ihm gegenüber der bisherige Baulastträger gemäß § 6 Abs. 1 a für den notwendigen Grunderwerb einzustehen hat.

(4) Flächen zwischen Gehwegen und Anliegergrundstücken sollen unabhängig von der Bau- und Unterhaltungslast Eigentum der Gemeinde werden.

(5) Bei Brücken soll das Eigentum an den Gehwegen nicht von dem Eigentum an sonstigen Brückenteilen getrennt werden, weil das Bauwerk eine Einheit darstellt. Infolgedessen fallen auch die auf Kosten der Gemeinde hergestellten Mehrbreiten in das Eigentum des Bundes.

24 — Verfahren zur Grundbuchberichtigung

Soweit durch einen gesetzlichen Eigentumsübergang aufgrund von § 3 Bundesstraßenvermögensgesetz, Art. 2 des Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 10. 7. 1961, oder gem. § 6 das Grundbuch unrichtig geworden ist, beantragt die vom Land bestimmte Behörde, in deren Bezirk das Grundstück liegt, die Grundbuchberichtigung. Der Antrag muß vom Leiter der Behörde oder seinem Vertreter unterschrieben und mit dem Amtssiegel oder Amtsstempel versehen sein. Zum Nachweis des Eigentums genügt die in den Antrag aufzunehmende Erklärung, daß das Grundstück dem neuen Träger der Baulast zusteht. Die Berichtigung des Grundbuches setzt voraus, daß die übergangenen Flächen vermessen sind.

25 — Ansprüche auf Übertragung des Eigentums oder der Rechte zum Eigentumserwerb

Soweit der bisherige Träger der Straßenbaulast für den Bau oder die Änderung der Ortsdurchfahrt Grunderwerb getätigt hat, ohne daß die Grundstücke bereits Straßenbestandteile geworden sind, ist § 6 Abs. 1 b zu beachten.

(VkB1 1976 S. 219)

Nr. 86 Vorläufige Richtlinie für den Schallschutz an Straßen, Ausgabe Dezember 1975

Bonn, den 19. Januar 1976
StB 18/14.86.22

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/1975 Sachgebiet 6: Ausstattung der Bundesfernstraßen

An die
obersten Straßenbaubehörden der Länder
mit Nebenabdrucken

für die Regierungen oder Mittelbehörden,
die Autobahnämter und Straßenbauämter

nachrichtlich:

An
die Bundesanstalt für Straßenwesen
den Bundesrechnungshof
die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V.

Betr.: „Vorläufige Richtlinie für den Schallschutz an Straßen“, Ausgabe Dezember 1975

Mit dem Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) am 1. April 1974 sind die Straßenbau- lastträger verpflichtet, bei dem Bau oder der wesent- lichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, daß durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dabei wird eine dreistufige Regelung vorgesehen:

Nach § 50 BImSchG sollen Straßen bereits so trassiert werden, daß schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche auf die ausschließlich oder überwie- gend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonsti- ge schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermie- den werden.

Kann durch die Linienführung der Schallschutz nicht ausreichend berücksichtigt werden, ist nach § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen, z. B. durch Führung der Straße im Einschnitt oder durch Schallschutzwände und -wälle, daß grundsätzlich keine schädlichen Umwelteinwirkun- gen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können.

In den Fällen, in denen schädliche Umwelteinwirkun- gen eintreten können, weil sie nach dem Stand der Technik nicht vermeidbar sind oder weil die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestreb- ten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG), ist der Träger der Straßenbaulast nach § 42 BImSchG verpflich- tet, Entschädigungen in Geld für erbrachte Schallschutz- maßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen zu leisten.

In der anliegenden „Vorläufigen Richtlinie für den Schallschutz an Straßen“, Ausgabe Dezember 1975, die von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen in enger Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Stra- ßenwesen erarbeitet worden ist, werden, unabhängig vom BImSchG und der auf seiner Grundlage zu erlas- senden Verordnungen, Verfahren zur Ermittlung der Schallimmission an Verkehrswegen angegeben und die Möglichkeiten zur Minderung der Geräuschbelastung aufgezeigt. Die Richtlinie zielt auf eine sachgerechte und einheitliche Verfahrensweise ab und trifft im Rah- men der zu fordernden Genauigkeit gewisse Vereinfachungen, um die praktische Handhabung zu erleichtern. Für die Entstehung und Ausbreitung des Schalls werden empirische Richtwerte und Näherungsformeln angege- ben.

Ich führe die „Vorläufige Richtlinie für den Schall- schutz an Straßen“ für den Bereich der Bundesfernstra- ßen ein und bitte sie, ab sofort bis zum Erlaß der Stra- ßenschallschutzverordnung nach § 43 BImSchG allen schalltechnischen Untersuchungen zugrunde zu legen. Der Abschnitt 3.2 „Berechnung von Straßenverkehrsgläu- schen“ wird zu gegebener Zeit der Straßenschallschutz- verordnung angepaßt.

Zur Höhe des Immissionsgrenzwertes (Beurteilungspe- gel) und der Frage der „wesentlichen Änderung“ habe ich mich mit Schreiben vom 20. März 1975 — StB 18/14.30—13/18 002 BW 75 — geäußert. Den letzten Ab- satz dieses Schreibens, in dem ich bitte, den Beurteilungspegel nach dem Entwurf der Straßenlärmschutzver- ordnung vom 6. September 1974 zu berechnen, hebe ich hiermit auf.

Im Interesse einer einheitlichen Regelung würde ich es begrüßen, wenn Sie die Richtlinie auch für die Stra- ßen Ihres Geschäftsbereiches einführen würden.

Die Vorläufige Richtlinie für den Schallschutz an Straßen — Ausgabe Dezember 1975 — kann von der Geschäftsstelle der Forschungsgesellschaft für das Stra- ßenwesen e. V., 5 Köln 1, Maastrichter Straße 45, bezo- gen werden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Prof. Dr.-Ing. Leins

(VkB1 1976 S. 227)

Nr. 87 Merkblatt über die Anwendung radiometri- scher Verfahren zur Bestimmung der Dichte und des Wassergehaltes von Böden — Ausgabe 1975 —

Bonn, den 21. Januar 1976
StB 18/38.56.05—01

An die
obersten Straßenbaubehörden der Länder

An
die Bundesanstalt für Straßenwesen
den Herrn Präsidenten des Bundesrechnungshofes

Betr.: Merkblatt über die Anwendung radiometrischer Verfahren zur Bestimmung der Dichte und des Wassergehaltes von Böden — Ausgabe 1975 —

Die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen hat als Ergebnis der Arbeit des Arbeitskreises „Isotopenge- räte“ das Merkblatt über die Anwendung radiometri- scher Verfahren zur Bestimmung der Dichte und des Wassergehaltes von Böden — Ausgabe 1975 — veröf- fentlicht.

Ich gebe das vorgenannte Merkblatt hiermit bekannt. Zur Anwendung des Merkblattes ist zu bemerken:

- (1) Das Merkblatt eröffnet neben den bisher bekannten, konventionellen Methoden eine weitere Möglichkeit, Dichte und Wassergehalt von Böden zu bestimmen.
- (2) Die Anwendung radiometrischer Verfahren ermög- licht eine Rationalisierung der Eigenüberwachungs- und Kontrollprüfungen auf der Erdbaustelle; sie ermöglicht darüber hinaus, die Wirkung und damit die Zweckmäßigkeit von Verdichtungsmaßnahmen allge- mein (Geräteart, Zahl der Übergänge) zu beurteilen.
- (3) Die unter sorgfältiger Beachtung des Merkblattes, insbesondere der Abschnitte 5.4 „Anwendungsfälle, Anwendungsgrenzen“ und 6. „Kalibrierung von Strahlensonden“ gewonnenen Meßergebnisse können bei Eigenüberwachungs- und Kontrollprüfungen auf der Baustelle im Sinne der ZTVE-StB als Prüferge- bnisse anerkannt werden. Dabei wird vor allem die Anwendung der radiometrischen Messung in Form der Relativmessungen von Bedeutung sein (s. Ab- schnitt 5.4 des Merkblattes).

Ich bitte, mir bis zum 1. 9. 1977 mitzuteilen, welche Erfahrungen Sie mit der Anwendung des Merkblattes gemacht haben.

Das Merkblatt ist bei der Geschäftsstelle der For- schungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V., 5 Köln, Maastrichter Straße 45, zu beziehen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Prof. Dr.-Ing. Leins

(VkB1 1976 S. 228)

Nr. 88 Eignungsprüfung 1971 und 1973 von Mar- kierungsstoffen für Bundesfernstraßen

Bonn, den 17. Februar 1976
StB 4/38.60.65.50

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat den obersten Straßenbaubehörden der Länder am 18. 11. 1975 bezugnehmend auf mein Schreiben vom 15. 1. 1975 - StB 4 - 38.60.65.50/4066 St 74 - II - eine neue Liste der für die Verwendung auf Bundesfernstraßen freigegebenen Prüfmuster übersandt. Die Liste enthält die Prüfnummern der Eignungsprüfung 1971 und derjenigen von 1973, welche inzwischen ebenfalls abgeschlossen wurde. Sie ist gegen die mit Schreiben vom 15. 1. 1975 übersandte, un- gültig gewordene Liste auszutauschen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Stoll

Bundesanstalt für Straßenwesen

Freigabelliste

der Markierungsstoffe, die gemäß TP-M 1970 für die Verwendung auf Bundesfernstraßen freigegeben wurden. 1)

Dünnschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungsstoffe										Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)		
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenzeichnung	Schichtdicke (nm) (naß)	Stammat. zu Reaktionsmittel	Labor-trockenzeit (min)	Nachstreumittel ²⁾ (g/m ²)	Nachstreuglasperlen-Nachstreugriffigkeitss.	Bemerkungen	Leuchtdichtefaktor ³⁾ gef. 0,37	Nachtsichtbarkeit (%) gef. 100	Griffigkeit SRT-Einheiten gef. 45	Markierungsstoff-Klasse nach 12 Mon.	
1	44 029	Glasurit-Werke 4403 Hiltrop Postfach 120	Mehrkomponenten-Farbe	870-1512	0,75	$\frac{100}{10}$	25	170	* 3/1	-	0,38	106	48	III	
2	44 114	Herberts Hadfields S.A. 7, rue Fernand-Widal 75013 Paris	Einkomponenten-Farbe	3 HH	1,3 (1x 0,8) (1x 0,5)	-	15	130 200	* 3/1	-	0,40	104	48	III	
3	44 127	Herberts Hadfields S.A.	Einkomponenten-Farbe	5 HH	1,5 (1x 0,8) (1x 0,7)	-	15	170 200	* 3/1	-	0,37	103	46	III	
4	44 039	Herbol GmbH. 5 Köln 30 Postfach 320 120	Mehrkomponenten-Farbe	413-0112	1,5 (2x 0,75)	$\frac{100}{10}$	15	130 130	* 3/1	-	0,40	104	50	III	
5	44 119	Plastiroute M. Bollag GmbH. 7840 Müllheim/Baden	Einkomponenten-Farbe	4/73/104	1,1 (1x 0,7) (1x 0,4)	-	30	130 170	* 2,5/1	-	0,39	106	51	III	
6	44 128	Plastiroute	Einkomponenten-Farbe	4/73/146	1,4 (1x 0,8) (1x 0,6)	-	10	130 200	* 2,5/1	-	0,36	103	53	III	
7	44 124	Carl Ulfig 5931 Netphen/Sieg Postfach 268	Mehrkomponenten-Farbe	K 395	0,6	$\frac{5}{1}$	10	130	* 1/1,5	Nachstreuglasperlen Sondermischung	0,40	108	55	III	

1) Die Liste enthält die freigegebenen Markierungsstoffe der Eignungsprüfungen 1971 und 1973, frühere Listen werden hiermit ungültig.
2) Nachstreuglasperlen nach TLP-M6, soweit nichts besonderes vermerkt, * lt. Firmaangabe
3) Für die Freigabe nicht gewertet

Achsbürolungen/Fahrbahn in 12 Mon.:

Gußasphalt	9.920.000, davon Reifen mit Spikes 202.000 (1971)
	11.464.000, davon Reifen mit Spikes 233.000 (1973)
Zementbeton	10.900.000, davon Reifen mit Spikes 224.000 (1971)
	12.380.000, davon Reifen mit Spikes 254.000 (1973)

Dünnschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungsstoffe										Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)		
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenzeichnung	Schichtdicke (nm)	Stammat. zu Reaktionsmittel	Labor-trockenzeit (min)	Nachstreu-mittel (g/m ²)	Nachstreu-Glasperlen Nachstreu-Griffigkeitsmittel ²⁾	Bemerkungen	Leuchtdichte-faktor gef. 0,37	Nachtsicht-barkeit (%) gef. 100	Griffigkeit SR1-Einheiten gef. 45	Markierungs-stoff-Klasse nach 12 Mon.	
8	44 008	BonaVal-Werke GbH. 53 Bonn Postfach 239	Einkomponenten-Farbe	940-1131	0,4	-	10	100	* 3/1	-	0,43	109	45	II	
9	44 017	Dureco 4074 Hochneukirch Postfach 29	Einkomponenten-Farbe	DF 712	0,4	-	10	130	* 3/1	-	0,36	123	49	II	
10	40 169	Flauco 8 München 12 Postfach 185	Einkomponenten-Farbe	52062	0,6	-	15	100	3/1	-	0,39	123	45	II	
11	44 022	Flauco	Einkomponenten-Farbe	53361	0,6	-	15	100	* 2/1	Nachstreu-Glasperlen Sondermischung	0,40	119	51	II	
12	44 023	Flauco/Merz AG CH 4133 Pratteln Schweiz	Einkomponenten-Farbe	52070	0,3	-	10	100	* 2/1	Nachstreu-Glasperlen Sondermischung	0,34	102	51	II	
13	40 106	Glasurit-Werke 4403 Hiltrop Postfach 120	Einkomponenten-Farbe	146-1531	0,6	-	15	130	3/1	-	0,46	104	47	II	
14	40 144	Glasurit-Werke	Mehrkomponenten-Farbe	870-1503	0,6	$\frac{100}{5}$	15	130	3/1	-	0,45	113	47	II	
15	40 145	Glasurit-Werke	Mehrkomponenten-Farbe	870-1502	0,6	$\frac{100}{5}$	15	130	3/1	-	0,44	111	48	II	
16	44 028	Glasurit-Werke	Einkomponenten-Farbe	146-1547	1,0 (2x 0,5)	-	10	130 130	* 3/1	-	0,42	113	56	II	
17	40 051	Gubela Chemie 5 Köln 91 Poll-Vingster-Str. 150-160	Einkomponenten-Farbe	PV 4	0,4	-	10	170	-	Nachstreu-Glasperlen nicht nachbehandelt	0,37	111	46	II	
18	44 034	Gubela-Chemie	Einkomponenten-Farbe	RN 2	0,4	-	15	130	* $\frac{6}{1}$	-	0,36	120	48	II	
19	40 220	Dr. Kurt Herberts u. Co. 56 Wuppertal-B. Postfach 44	Mehrkomponenten-Farbe	ZHP 71-0067	0,4	$\frac{8}{1}$	15	100	-	Nachstreu-Glasperlen nicht nachbehandelt	0,42	116	45	II	
20	40 112	Herbol GbH. 5 Köln 30 Postfach 320 120	Einkomponenten-Farbe	71-8020	0,6	-	15	130	3/1	-	0,50	103	46	II	
21	40 104	Herbol GbH.	Einkomponenten-Farbe	71-8055	0,6	-	15	100	2/1	-	0,50	105	46	II	
22	44 038	Herbol GbH.	Einkomponenten-Farbe	413-0101	0,4	-	10	130	* 3/1	-	0,41	102	50	II	

Dünnschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierung										Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)			
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenbezeichnung	Schichtdicke (nm)	Stabilität zu Reaktionsmittel	Labor-trockenzeit (min)	Nachstreu-mittel ²⁾ (g/m ²)	Nachstreu-Glasperlen Nachstreu-Griffigkeitssk.	Bemerkungen	Leuchtdichte-faktor ³⁾ gef. 0,37	Nachtsicht-barkeit (X) gef. 100	Griffigkeit SRI-Einheiten gef. 45	Markierungs-stoff-Klasse nach 12 Mon.		
23	44 046	Paul Jaeger u. Co. KG. 7 Stuttgart-Feuerbach Heilbronner Str. 386	Einkomponenten-Farbe	JG 562	0,4	-	10	130	* 3/1	-	0,39	117	51	II		
24	44 117	Knechtst u. Fricke 3012 Langenhagen Postfach 104	Einkomponenten-Farbe	N 400/1 L 2419	0,4	-	10	150	* 8/1	Nachstreu-Glasperlen Sondermischung	0,40	111	49	II		
25	40 040	Limburger Lackfabrik GmbH. 625 Lieburg/Lahn Postfach 121	Einkomponenten-Farbe	LL 1009	0,4	-	15	130	-	-	0,38	112	47	II		
26	40 044	Limburger Lackfabrik GmbH.	Einkomponenten-Farbe	LL 1020	0,4	-	20	130	-	-	0,39	107	45	II		
27	44 052	Ludwig Lapp 4070 Rheydt/Rhld. Brückenstr. 41-49	Einkomponenten-Farbe	KC 901	0,4	-	15	130	* 3/1	-	0,39	110	52	II		
28	44 053	Ludwig Lapp	Einkomponenten-Farbe	KC 902	0,4	-	10	130	* 3/1	-	0,40	114	51	II		
29	44 120	Plastiroute W. Bollag GmbH. 7840 Mühlheim/Baden	Einkomponenten-Farbe	4/73/47	0,4	-	10	170	* 2,5/1	-	0,36	109	54	II		
30	44 064	Ernst Platt GmbH. 463 Bochum Harpener Hellweg 47	Einkomponenten-Farbe	F 2051	0,4	-	10	100	* 3/1	-	0,41	108	54	II		
31	44 065	Ernst Platt GmbH.	Einkomponenten-Farbe	F 2052	0,4	-	10	70	* -	-	0,38	115	53	II		
32	44 066	Ernst Platt GmbH.	Einkomponenten-Farbe	F 2053	0,4	-	15	70	* -	-	0,39	107	52	II		
33	44 071	Verffabrik Rigo Ljndersstraatweg 7-9 Ljnden/Holland	Mehrkomponenten-Farbe	1004/V	0,4	100/10		170	* 3/1	-	0,29	105	51	II		
34	44 073	Saarlack GmbH. 6604 Güdingen/Saar	Einkomponenten-Farbe	31/721	0,4	-	10	130	* -	-	0,28	117	48	II		
35	44 082	Schraam Lack- u. Farbenfabriken AG 6050 Offenbach/Main 1	Einkomponenten-Farbe	SR 298	0,4	-	10	100	* -	-	0,35	106	47	II		
36	44 121	Sikkens Safts N.V. Wapenveld Holland	Einkomponenten-Farbe	FH	0,3	-	10	120	* 3/1	-	0,46	104	46	II		
37	44 122	Sikkens Safts N.V.	Einkomponenten-Farbe	FJ	0,4	-	10	120	* 3/1	-	0,47	113	45	II		

Dünnschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungsstoffe										Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)		
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenzeichnung	Schichtdicke (nm) (naß)	Stamm- zu Reaktionsmittel	Labor-trockenzeit (min)	Nachstreu- mittel ²⁾ (g/m ²)	Nachstreu- Glasperlen Nachstreu- Griffkeitsaa.	Bemerkungen	Leuchtdichte- faktor gef. 0,37	Nachtsicht- barkeit (%) gef. 100	Griffigkeit SPT-Einheiten gef. 45	Markierungs- stoff-Klasse nach 12 Mon.	
38	44 093	DeutscheTexaco AG 4130 Moers-Meerbeck Römerstraße	Einkomponenten- Farbe	Tex 5/73	0,4	-	10	100	* 2/1	-	0,48	105	52	II	
39	44 125	Carl Uffig 5931 Netphen/Steg Postfach 268	Mehrkomponenten- Farbe	K 397	0,6	$\frac{93}{12}$	10	130	* 1/1,5	Nachstreu-Glasperlen Sondermischung	0,49	109	62	II	
40	44 102	Weilburger Lackfabrik J. Grebe 629 Weilburg/Lahn	Einkomponenten- Farbe	KS784-470	0,4	-	15	130	* 3/1	-	0,43	125	48	II	
41	40 249	Hermann Wiederhold 85 Nürnberg Am Stadtpark 61-69	Mehrkomponenten- Farbe	Ho 237	0,7	$\frac{5}{1}$	20	120	-	Nachstreu-Glasperlen Sondermischung nicht nachbehandelt	0,43	109	45	II	
42	44 108	Eckard Zülch GmbH. u. Co. Lackfarbenfabrik 335 Osterode/Harz	Einkomponenten- Farbe	B 1124	0,4	-	15	70	* 3/1	-	0,47	129	49	II	
43	44 109	Eckard Zülch GmbH. u. Co.	Einkomponenten- Farbe	B 1126	0,4	-	15	100	* -	-	0,46	116	45	II	
44	44 002	Bayer AG 415 Krefeld-Jerdingen Postfach 166	Einkomponenten- Farbe	4400	0,4	-	15	130	* 7/3	-	0,38	119	56	I	
45	44 003	Bayer AG	Einkomponenten- Farbe	4400 P	0,4	-	10	130	* 7/3	-	0,40	106	53	I	
46	44 004	Bergolin 26 Bremen 1 Postfach 330	Einkomponenten- Farbe	BE 101	0,4	-	10	100	* -	-	0,34	111	47	I	
47	44 005	Bergolin	Einkomponenten- Farbe	BE 102	0,4	-	10	130	* 3/1	-	0,35	107	50	I	
48	40 014	Böhler Lackfabrik 6737 Böhli-Iggelh. 2 Postfach 2	Einkomponenten- Farbe	K25-9010	0,4	-	15	130	-	-	0,39	122	46	I	
49	40 011	Bussard Lack- u. Farbenfabr. 45 Onabrück-Eversburg Am Eversburger Bahnhof	Einkomponenten- Farbe	38138	0,4	-	15	130	-	-	0,43	108	47	I	
50	40 012	Bussard Lack- u. Farbenfabr.	Einkomponenten- Farbe	38140	0,4	-	15	130	-	-	0,39	111	45	I	
51	40 015	Chemische Werke Hül's 437 Marl/Westf.	Einkomponenten- Farbe	F/993	0,4	-	15	130	-	Nachstreu-Glasperlen nicht nachbehandelt	0,41	108	45	I	

Dünnschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungsstoffe								Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)			
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenbezeichnung	Schichtdicke (nm) (naß)	Stammat zu Reaktionsmittel	Labor-trockenzeit (min)	Nachstreu-mittel (g/m ²)	Nachstreu-Glasperlen Griffgigkeitsm.	Bemerkungen	Leuchtdichte-faktor gef. 0,37	Nachtsicht-barkeit (%) gef. 100	Griffgigkeit SRI-Einheiten gef. 45	Markierungs-stoff-Klasse nach 12 Mon.
52	44 013	Chemische Werke Hüls 437 Marl/Westfalen	Einkomponenten-Farbe	CW 2	0,4	-	10	100	* -	-	0,40	102	49	I
53	40 017	A. Dreissigacker GmbH. 6451 Bischofsheim Bahnhofstr. 42	Einkomponenten-Farbe	76-134	0,4	-	10	130	-	Nachstreu-Glasperlen nicht nachbehandelt	0,39	123	46	I
54	40 019	Gabr. Dupont 4074 Hochneukirch Postfach 29	Einkomponenten-Farbe	D-F-1010S	0,4	-	10	170	-	-	0,35	108	46	I
55	44 020	Flamco 8 München 12 Postfach 185	Einkomponenten-Farbe	53365	0,3	-	10	100	* 2/1	Nachstreu-Glasperlen Sondermischung	0,33	109	55	I
56	44 021	Flamco	Einkomponenten-Farbe	53362	0,3	-	10	120	* -	Nachstreu-Glasperlen Sondermischung	0,35	102	49	I
57	44 024	Flamco/Merz AG CH 4133 Pratteln Schweiz	Einkomponenten-Farbe	53361	0,3	-	10	100	* 2/1	Nachstreu-Glasperlen Sondermischung	0,33	103	55	I
58	40 107	Glasurit-Werke 4403 Hiltrop Postfach 120	Einkomponenten-Farbe	146-1532	0,6	-	15	130	3/1	-	0,53	110	45	I
59	40 171	Glasurit-Werke	Einkomponenten-Farbe	146-1605	0,6	-	15	100	2/1	-	0,47	119	50	I
60	40 172	Glasurit-Werke	Einkomponenten-Farbe	146-1613	0,6	-	15	100	2/1	-	0,47	116	51	I
61	40 173	Glasurit-Werke	Einkomponenten-Farbe	146-1610	0,6	-	15	100	2/1	-	0,47	125	47	I
62	40 174	Glasurit-Werke	Einkomponenten-Farbe	146-1611	0,6	-	15	100	2/1	-	0,45	123	46	I
63	40 175	Glasurit-Werke	Einkomponenten-Farbe	146-1608	0,6	-	15	100	2/1	-	0,46	110	46	I
64	40 225	Glasurit-Werke	Mehrkomponenten-Farbe	870-1608	0,6	$\frac{100}{5}$	20	100	2/1	-	0,51	117	49	I
65	40 226	Glasurit-Werke	Mehrkomponenten-Farbe	870-1604	0,6	$\frac{100}{10}$	20	100	2/1	-	0,38	117	53	I
66	40 227	Glasurit-Werke	Mehrkomponenten-Farbe	870-1607	0,6	$\frac{100}{5}$	15	100	2/1	-	0,48	119	54	I

Dünnschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungssstoffe							Prüf er g e b n i s s e (niedrigster Wert in der Prüfung)				
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenzeichnung	Schichtdicke (nm) (naß)	Stammat. zu Reaktionsmittel	Labor-trockenzeit (min)	Nachstreu-mittel (g/m ²)	Nachstreu-Glasperlen Nachstreu-Griffigkeitsm.	Bemerkungen	Leuchtdichte-faktor gef. 0,37	Nachtsicht-barkeit (%) gef. 100	Griffigkeit SRT-Einheiten gef. 45	Markierungs-stoff-Klasse nach 12 Mon.
67	40 228	Glasurit-Werke 4403 Hiltrop Postfach 120	Mehrkomponenten-Farbe	870-1605	0,6	$\frac{100}{5}$	15	100	2/1	-	0,51	116	46	I
68	40 185	Herbol GbH. 5 Köln 30 Postfach 320 120	Einkomponenten-Farbe	71-8054	0,6	-	15	100	2/1	-	0,49	105	47	I
69	40 186	Herbol GbH.	Einkomponenten-Farbe	71-8053	0,6	-	15	100	2/1	-	0,47	100	48	I
70	40 187	Herbol GbH.	Einkomponenten-Farbe	71-8052	0,6	-	15	100	2/1	-	0,46	116	48	I
71	40 188	Herbol GbH.	Einkomponenten-Farbe	71-8051	0,6	-	15	100	2/1	-	0,48	103	50	I
72	40 189	Herbol GbH.	Einkomponenten-Farbe	71-8050	0,6	-	15	100	2/1	-	0,48	120	45	I
73	40 229	Herbol GbH.	Mehrkomponenten-Farbe	71-9000	0,6	$\frac{100}{5}$	15	100	2/1	-	0,46	115	58	I
74	40 230	Herbol GbH.	Mehrkomponenten-Farbe	71-9050	0,6	$\frac{100}{5}$	15	100	2/1	-	0,50	115	55	I
75	44 116	Herbol GbH.	Mehrkomponenten-Farbe	413-0111	0,6	$\frac{100}{10}$	10	170	* 3/1	-	0,42	107	53	I
76	44 054	Ludwig Lapp 407 Rheydt Brückenstr. 41-49	Einkomponenten-Farbe	M 570	0,4	-	10	130	* 3/1	-	0,36	110	51	I
77	40 032	Limburger Lackfabrik GbH. 625 Limburg/Lahn Postfach 121	Einkomponenten-Farbe	LL 1001	0,4	-	15	130	-	-	0,40	104	47	I
78	40 034	Limburger Lackfabrik GbH.	Einkomponenten-Farbe	LL 1003	0,4	-	10	130	-	-	0,38	103	47	I
79	40 041	Limburger Lackfabrik GbH.	Einkomponenten-Farbe	LL 1011	0,4	-	15	130	-	-	0,37	118	47	I
80	40 036	Limburger Lackfabrik GbH.	Einkomponenten-Farbe	LL 1005	0,4	-	15	130	-	-	0,33	102	45	I
81	40 042	Limburger Lackfabrik GbH.	Einkomponenten-Farbe	LL 1012	0,4	-	20	130	-	-	0,31	109	46	I

Dünnschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungsstoffe										Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)		
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenbezeichnung	Schichtdicke (nm)	Stamm- zu Reaktionsmittel	Labor-trockenzeit (min)	Nachstreu- mitte) (g/m ²)	Nachstreu- Glasperlen Nachstreu- Griffkoeffizien.	Bemerkungen	Leuchtdichte- faktor gef. 0,37	Nachsticht- barkheit (2) gef. 100	Griffkoeffiz. SRI-Einheiten gef. 45	Markierungs- stoff-Klasse nach 12 Mon.	
82	40 046	Wilhelm Lörken Lackfabrik 56 Huppertal-8. Clausenstr. 37	Einkomponenten- Farbe	3000	0,4	-	10	130	-	Nachstreu-Glasperlen Sondermischung	0,39	100	50	I	
83	44 059	Mehmert u. Voock KG 8500 Nürnberg 20 Lechnerstr. 12	Einkomponenten- Farbe	K 1261	0,4	-	10	130	* 1	-	0,35	100	45	I	
84	40 252	Gebr. van Mourik Lakfabrieken Deil/Holland	Einkomponenten- Farbe	Nr. 1	0,6	-	15	130	-	Nachstreu-Glasperlen Sondermischung	0,45	123	45	I	
85	44 062	Gebr. van Mourik	Einkomponenten- Farbe	Normal- farbe	0,6	-	20	130	* -	-	0,42	129	46	I	
86	40 070	Ramp/Geholtt 6239 Eppstein Lorsbacherstraße	Einkomponenten- Farbe	500	0,5	-	25	170	2,5/1	-	0,36	114	47	I	
87	44 072	Verffabriek Rigo Ijzenderstraatweg 7-9 Ijzuiden/Holland	Einkomponenten- Farbe	1005/IV	0,4	-	10	170	* 3/1	-	0,39	112	49	I	
88	44 078	Sanapol-Werke GmbH. 5413 Bendorf Postfach 48	Einkomponenten- Farbe	II.	0,4	-	10	70	* -	Nachstreu-Glasperlen Sondermischung	0,33	110	52	I	
89	44 081	Schraam Lack- und Farbenfabriken AG 6050 Offenbach/Main 1	Einkomponenten- Farbe	SR 297	0,4	-	10	100	* -	-	0,33	109	51	I	
90	44 083	Schraam	Einkomponenten- Farbe	SR 300	0,4	-	10	130	* 3/1	-	0,33	106	47	I	
91	40 247	Sikkens Saits N.V. Wapenveld Holland	Einkomponenten- Farbe	C	0,8 (2x 0,4)	-	15	-	-	-	0,54	108	49	I	
92	44 089	Springer u. Möller GmbH. 205 Hamburg 80 C.N.D. 36	Einkomponenten- Farbe	11174	0,4	-	10	130	* -	-	0,41	107	45	I	
93	44 084	W.L. Schvaab 7504 Weingarten Postfach 35	Einkomponenten- Farbe	SW 208	0,4	-	10	100	* -	-	0,35	106	45	I	
94	44 085	W.L. Schvaab	Einkomponenten- Farbe	SW 209	0,4	-	10	100	* -	-	0,36	106	45	I	
95	40 204	Veluvine Verffabriek N.V. Nunspeet/Holland Postfach 2	Einkomponenten- Farbe	Praxis	0,4	-	20	85	-	-	0,35	107	50	I	
96	44 098	Veluvine Verffabriek N.V.	Einkomponenten- Farbe	E 1	0,3	-	10	100	* 2/1	Nachstreu-Glasperlen Sondermischung	0,32	104	58	I	

Dünnschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungsstoffe								Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)			
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenbezeichnung	Schichtdicke (nm) (naß)	Stammat. zu Reaktionsmittel	Labor-trockenzeit (min)	Nachstreumittel, (g/m ²)	Nachtreu-Glasperlen Nachstreu-Griffgeigtsa.	Bemerkungen	Leuchtdichte-faktor gef. 0,37	3) Nachtsicht-barkeit (f) gef. 100	Griffigkeit SRT-Einheiten gef. 45	Markierungs-stoff-Klasse nach 12 Mon.
97	44 099	Viaflex 505 Porz-Haunar Grüner Weg 6	Einkomponenten-Farbe	VN 1	0,4	-	10	130	6/1	-	0,33	110	49	I
98	44 100	Weilburger Lackfabrik J. Grebe 629 Weilburg/Lahn	Einkomponenten-Farbe	K5784-450	0,4	-	15	130	3/1	-	0,41	132	46	I
99	44 126	Hermann Wiederhold 85 Nürnberg Am Stadtpark 61-69	Mehrkomponenten-Farbe	Ho 350	1,4	4/1	20	260	3/1	Nachtreu-Glasperlen Sondermischung	0,24	141	60	I

Heißspritzplastiken			Beschreibung der Markierungsstoffe							Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)					
Lfd. Nr.	Prof.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenbezeichnung	Schichtdicke (mm)	Verarbeitungstemperatur (°C)	Voranstrich auf Zementbeton	Nachstreumittel ²⁾ (g/m ²)	Nachstreuglaspartikel-Nachstreugriffigkeitsa.	Bemerkungen	Leuchtdichtefaktor auf Beton ³⁾ gef.0,37	Nachtsichtbarkeit(%) gef. 100	Grieffigkeit SRT-Einh. gef. 45	Markierungsstoff-Klasse nach 24 Mon.	
1	44 123	Sikkens-Smits N.V. Wapenveld Holland	Heißspritzplastik	SPA	1,2	180-220	ja	100	* 1/1	-	0,49	0,30	105	51	V
nach 12 Mon.															
2	44 113	Compakta-Werke GmbH 8225 Traunreut Postfach	Heißspritzplastik	GSP 9	1,4	160-220	ja	170	* 3/1	-	0,44	0,45	134	61	III
3	40 313	Niko Lafrentz 2 Hamburg 1 Hamerbrookstr. 80	Heißspritzplastik	SpP	1,5	160-220	ja	200	* 4/1	-	0,46	0,38	105	46	III
4	40 314	Niko Lafrentz	Heißspritzplastik	SpE 2	1,5	160-220	ja	200	* 4/1	-	0,50	0,40	104	46	III

Achsüberrollungen/Fahrbahn in 24 Mon.:

Gußasphalt 19.741.000, davon Reifen mit Spikes 402.000 (1971)
25.164.000, davon Reifen mit Spikes 512.000 (1973)

Zementbeton 21.690.000, davon Reifen mit Spikes 446.000 (1971)
26.698.000, davon Reifen mit Spikes 548.000 (1973)

Dickschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungsstoffe										Prüf er g e b n i s s e (niedrigster Wert in der Prüfung)			
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenbezeichnung	Schichtdicke (mm)	Verarbeitungstemperatur (°C)	Voranstrich auf Zementbeton	Nachstreumittel (g/m²)	Nachstreuglasperlen Nachstreugriffigkeitsm.	Bemerkungen	Leuchtd. ³⁾ Faktor auf Zement-Bet. gef. 0,37	Leuchtd. ³⁾ Faktor auf Fußasph. gef. 0,30	Nachtsichtbarkeit (%) gef. 100	Griffigkeit SRT-Einh. gef. 45	Markierungsstoff-Klasse nach 24 Mon.	
1	44 201	Asphalt- u.Betonstraßenbau 2350 Neudünster Postfach 19	Kaltplastik	K 4	3	-	-	200	* 4/1	Stammaterial Reaktionsmittel = $\frac{80}{20}$	0,35	0,31	108	46	V	
2	40 261	Asphalt- u.Betonstraßenbau	Heißplastik	SSF 1	3	160 - 190	ja	500	* 4/1	-	0,50	0,45	108	46	V	
3	40 342	Asphalt- u.Betonstraßenbau	Kaltplastik	K 2	3	-	ja	500	* 4/1	Stammaterial Reaktionsmittel = $\frac{97}{3}$	0,41	0,32	100	45	V	
4	44 132	Bituleit 8912 Kaufering Postfach	Heißplastik	T 1	3	180 - 210	ja	200	* 2,3/1	-	0,36	0,27	109	53	V	
5	44 138	J.A. Braun 7 Stuttgart-Bad Cannstatt Voltastr. 27	Heißplastik	2002	3	170	ja	200	* 2/1	-	0,38	0,27	117	52	V	
6	44 206	Compakta - Werke GmbH. 8225 Traunreut Postfach	Kaltplastik	GSP 4/5	3	-	-	170	* 3/1	Stammaterial Reaktionsmittel = $\frac{4}{1}$	0,36	0,33	105	45	V	
7	40 285	Hera. Consbruch 2 Hamburg 1 Wendenstr. 29	Heißplastik	E 1	3	160 - 180	ja	500	* 4/1	-	0,50	0,39	106	47	V	
8	40 286	Hera. Consbruch	Heißplastik	E 2	3	160 - 180	ja	500	* 4/1	-	0,47	0,41	100	45	V	
9	44 145	Concepta GmbH u. Co KG 8 München 60 Planeggerstr. 83 a	Heißplastik	HP 1	3	180 - 210	ja	200	* 2,3/1	-	0,35	0,29	114	55	V	
10	44 146	Concepta GmbH u. Co KG	Heißplastik	HP 3	3	180 - 210	ja	200	* 2,3/1	-	0,38	0,33	114	51	V	
11	44 207	Degussa 6454 Großauheim Stadtteil Wolfgang	Kaltplastik	D 332	3	-	ja	170	* 4/1	Stammaterial Reaktionsmittel = $\frac{5}{1}$	0,33	0,31	110	45	V	
12	44 208	Degussa	Kaltplastik	D 336	3	-	ja	170	* 4/1	Stammaterial Reaktionsmittel = $\frac{10}{1}$	0,29	0,27	110	49	V	
13	44 209	Degussa	Kaltplastik	D 337	3	-	ja	170	* 4/1	Stammaterial Reaktionsmittel = $\frac{10}{1}$	0,32	0,32	104	46	V	
14	44 149	Dreus u. Co GmbH 2091 Sangerstedt	Heißplastik	66 RO	3	200	ja	270	* 3/1	-	0,43	0,39	110	45	V	
15	44 150	Dreus u. Co GmbH	Heißplastik	39 RO	3	200	ja	270	* 3/1	-	0,34	0,29	105	46	V	

Dickschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungsstoffe							Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)					
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenbezeichnung	Schichtdicke (mm)	Verarbeitungstemperatur (°C)	Voranstrich auf Zementbeton	Nachstreumittel (g/m ²)	Nachstreuen Glasperlen Nachstreuen Griffigkeitss.	Bemerkungen	Leuchtd. 3) Faktor auf Zementbet. gef. 0,37	Leuchtd. 3) Faktor auf Fußasph. gef. 0,30	Nachtsichtbarkeit auf (Σ) gef. 100	Griffigkeit SRT-Einh. gef. 45	Markierungsstoff-Klasse nach 24 Mon.
16	44 151	Dreus u. Co GmbH 2091 Sangerstede	Heißplastik	20 R0	3	200	ja	270	* 3/1	-	0,44	0,38	129	45	V
17	44 155	Fugasa 2 Hamburg 28 Bfllstr. 208-210	Heißplastik	FL 4	3	170 - 180	ja	200	* 4/1	-	0,40	0,35	117	53	V
18	40 290	Fugasa	Heißplastik	F 4	3	160 - 220	ja	200	* 4/1	-	0,44	0,40	100	48	V
19	40 291	Fugasa	Heißplastik	F 8	3	160 - 220	ja	200	* 4/1	-	0,46	0,38	101	45	V
20	44 215	Industrie u. Baumentage 6250 Linsburg/Lahn in Elbboden 8	Kaltplastik	lbplast 250	3	-	-	270	* 3/1	Stamaterial Reaktionsmittel - 1	0,34	0,31	110	48	V
21	44 169	Niko Lafrentz 2 Hamburg 1 Hammerbrookstr. 80	Heißplastik	RZP 8 h	3	160 - 200	ja	200	* 4/1	-	0,42	0,39	111	52	V
22	44 170	Niko Lafrentz	Heißplastik	RZL 7	3	160 - 200	ja	200	* 4/1	-	0,43	0,38	110	49	V
23	44 171	Niko Lafrentz	Heißplastik	RZL 8	3	160 - 200	ja	200	* 4/1	-	0,48	0,39	107	49	V
24	40 363	Niko Lafrentz	Heißplastik	RZPK	3	160 - 220	ja	200	* 4/1	-	0,45	0,42	100	49	V
25	40 304	Niko Lafrentz	Heißplastik	RZ 8	3	160 - 220	ja	200	* 4/1	-	0,40	0,36	100	45	V
26	40 305	Niko Lafrentz	Heißplastik	RZP 8	3	160 - 220	ja	200	* 4/1	-	0,43	0,35	100	57	V
27	40 307	Niko Lafrentz	Heißplastik	R 4	3	160 - 220	ja	200	* 4/1	-	0,45	0,37	100	51	V
28	40 308	Niko Lafrentz	Heißplastik	R 6	3	160 - 220	ja	200	* 4/1	-	0,43	0,37	105	49	V
29	40 311	Niko Lafrentz	Heißplastik	RE 16	3	160 - 220	ja	200	* 4/1	-	0,39	0,31	101	53	V
30	40 312	Niko Lafrentz	Heißplastik	RE 18	3	160 - 220	ja	200	* 4/1	-	0,39	0,34	102	47	V

Dickschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungsstoffe								Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)				
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenbezeichnung	Schichtdicke (mm)	Verarbeitungs-temperatur (°C)	Voranstrich auf Zementbeton	Nachstreumittel (g/m ²)	Nachstreuen Glasplan Nachstreuen Griffglocken	Bemerkungen	Leuchtd. 3) Faktor auf Zem.-Bet. gef. 0,37	Leuchtd. 3) Faktor auf Gubasph. gef. 0,30	Nachtsichtbarkeit (%) gef. 100	Griffglocken SRT-Einh. gef. 45	Markierungsstoff-Klasse nach 24 Mon.
31	44 172	Ludwig Lepp 4050 M.-Gladbach Postfach 35 01 10	Heißplastik	W 666	3	180 - 200	ja	130	* 2,3/1	-	0,31	0,29	103	52	V
32	44 217	Limburger Lackfabrik 6250 Limburg/Lahn Postfach 121	Kaltplastik	2050	3	-	-	270	* 3/1	Stammaterial Reaktionsmittel = $\frac{4}{1}$	0,35	0,31	107	46	V
33	44 218	Limburger Lackfabrik	Kaltplastik	2051	3	-	-	270	* 3/1	Stammaterial Reaktionsmittel = $\frac{4}{1}$	0,38	0,36	107	47	V
34	44 180	Rasbach-Eisenmenger 5412 Baumbach W. Bahnstr. 5	Heißplastik	PC	3	180 - 200	ja	170	* 3/1	-	0,43	0,37	123	57	V
35	44 181	Rasbach-Eisenmenger	Heißplastik	VS	3	180 - 200	ja	170	* 3/1	-	0,38	0,36	114	48	V
36	44 184	Dr. Raschig GmbH 67 Ludwigshafen/Rh. 2 Postfach	Heißplastik	WKH 734	3	180 - 200	ja	270	* 3/1	-	0,38	0,34	120	53	V
37	44 228	Röhm GmbH 61 Darmstadt Postfach 41 66	Kaltplastik	4000/57	3	-	-	200	* 4/1	Stammaterial Reaktionsmittel = $\frac{4}{1}$	0,31	0,30	105	46	V
38	44 229	Röhm GmbH	Kaltplastik	4000/58	3	-	-	200	* 4/1	Stammaterial Reaktionsmittel = $\frac{4}{1}$	0,32	0,30	107	47	V
39	44 185	Sanapol-Werke GmbH 5413 Bendorf/Rh. Postfach 48	Heißplastik	H.P. I	3	160 - 200	ja	100	* 1/1	-	0,41	0,39	112	50	V
40	44 233	Sanapol-Werke GmbH	Kaltplastik	K.P. I	3	-	-	100	* 1/1	Stammaterial Reaktionsmittel = $\frac{4}{1}$	0,33	0,32	106	45	V
41	44 173	Sikkens-Safts N.V. Wapenveld Holland	Heißplastik	HPM I	3	170 - 210	ja	100	* 3,5/1	-	0,46	0,41	107	47	V
42	44 174	Sikkens-Safts N.V.	Heißplastik	HPM II	3	170 - 210	ja	100	* 3,5/1	-	0,45	0,38	105	46	V
43	44 175	Sikkens-Safts N.V.	Heißplastik	HPM III	3	170 - 200	ja	100	* 3,5/1	-	0,45	0,36	111	46	V
44	40 327	Sikkens-Safts N.V.	Heißplastik	HA	3	180 - 190	ja	165	* 1/1	-	0,45	0,32	102	52	V
45	44 188	Svenska AB Cleanosol S- 29122 Kristianstad Sc hveden Box 160	Heißplastik	E 1	3	190	ja	400	* 2/1	-	0,44	0,40	111	56	V

Dickschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungstoffe							Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)				
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenbezeichnung	Schichtdicke (mm)	Verarbeitungstemperatur (°C)	Voranstrich auf Zementbeton	Nachstreumittel (g/m²)	Nachstreuglasperlen Nachstreugriffelgehalt	Bemerkungen	Leuchtd. Faktor auf Zementbet. gef. 0,37	Nachtsichtbarkeit auf Asphalt gef. 100	Griffel-SRT-Einh. gef. 45	Markierungsstoff-Klasse nach 24 Mon.
46	44 189	Svenska AB Cleonox S-29722 Kristianstad Schveden Box 160	Heißplastik	E 2	3	190	ja	400	* 2/1	-	0,45	111	53	V
47	44 239	Visiflex 505 Perz-Huemer Grüner Weg 6	Kaltplastik	VK 1	3	-	-	270	* 4/1	Stammmaterial Reaktionsmittel	0,37	102	45	V
48	40 262	Asphalt- u. Betonstraßenbau 2350 Neumünster Postfach 19	Heißplastik	SSF 2	3	160 - 190	ja	500	* 4/1	-	0,49	165	54	IV
49	44 131	Walter Bergau 2410 Höttn. Postfach 1210	Heißplastik	REC 3	3	160	ja	200	* 4/1	-	0,41	107	50	IV
50	40 268	Bituleit 8912 Kaufering Postfach	Heißplastik	Nr. 6	3	180 - 200	ja	147	* -	Nachstreuglasperlen nicht nachbehandelt	0,43	113	48	IV
51	40 269	Bituleit	Heißplastik	Nr. 7	3	180 - 200	ja	147	* -	■ ■ ■	0,42	108	45	IV
52	40 272	Bituleit	Heißplastik	Nr. 10	3	180 - 200	ja	147	* -	■ ■ ■	0,44	104	45	IV
53	44 137	J.A. Braun 7 Stuttgart-Bad Cannstatt Voltastr. 27	Heißplastik	2001	3	170	ja	200	* 2/1	-	0,38	125	49	IV
54	40 279	J.A. Braun	Heißplastik	A3/714	3	170	ja	200	-	-	0,42	102	47	IV
55	44 143	Herrn. Conbruch 2 Hamburg 1 Vendenstr. 29	Heißplastik	RLC 3	3	160	ja	200	* 4/1	-	0,42	110	49	IV
56	44 148	Daseg 367 Eschershausen Postfach 1129	Heißplastik	WMH 476	3	150 - 160	ja	270	* 4/1	-	0,44	108	62	IV
57	40 288	Gehr. Dupont 4074 Heinekirch Postfach 29	Heißplastik	D-P-4005 W	3	180 - 200	ja	83	* -	-	0,41	105	47	IV
58	44 154	Fugena 2 Hamburg 28 Billestr. 208-210	Heißplastik	RMC 3	3	150 - 170	ja	200	* 4/1	-	0,38	115	52	IV
59	40 293	Fugena	Heißplastik	FE 3	3	160 - 220	ja	200	* 4/1	-	0,46	106	53	IV

Dickschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungsstoffe										Prüf er g e b n i s s e (niedrigster Wert in der Prüfung)			
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenbezeichnung	Schichtdicke (mm)	Verarbeitungstemperatur (°C)	Voranstrich auf Zementbeton	Nachstreumittel (g/m ²)	Nachstreuglasperlen Nachstreugriffigkeitss.	Bemerkungen	Leuchtd. 3) Faktor auf Zementbet. gef. 0,37	Nachstichtbarkeit (Z) gef. 100	Griffigkeit SRT-Einh. gef. 45	Markierungsstoff-Klasse nach 24 Mon.		
60	44 161	Kenna Bau AG 208 Pinnerberg Tenderstr. 70	Heißplastik	Markilett E	3	150 - 180	ja	400	* 1/1	-	0,31	0,29	106	56	IV	
61	44 162	Knaackst. u. Fricke 3012 Langenhagen Postfach 104	Heißplastik	L 2421	3	190 - 210	ja	170	* -	-	0,43	0,38	118	46	IV	
62	44 167	Labico AG SA CH 8024 Zürich Postfach 137	Heißplastik	Thermoflex 2	3	170 - 190	ja	170	* 3/1	-	0,42	0,34	105	50	IV	
63	40 317	Ludwig Lapp 4050 M.-Gladbach Postfach 35 01 10	Heißplastik	W 1516	3	180 - 200	ja	83	* -	-	0,40	0,30	101	53	IV	
64	40 322	Dr. Raschig GmbH 67 Ludwigshafen/Rh. 2 Postfach	Heißplastik	VKH 3	3	165 - 175	ja	330	* -	Nachstreuglasperlen Sondermischung	0,43	0,28	117	45	IV	
65	40 326	Dr. Raschig GmbH	Heißplastik	VKH 7	3	165 - 175	ja	330	* -	* -	0,41	0,28	111	45	IV	
66	44 178	Prismo Universal Ltd. Crawley, Sussex England	Heißplastik	SR 50	3	200 - 225	ja	270	* 4/1	-	0,46	0,40	110	53	IV	
nach 12 Mon.																
67	44 192	Walter Bergau 2410 H81In Postfach 1210	Heißplastik	FL 6	3	150 - 180	ja	200	* 4/1	-	0,40	0,45	104	45	III	
68	44 139	J.A. Braun 7 Stuttgart-Bad Cannstatt Voltastr. 27	Heißplastik	2003	3	170	ja	200	* 2/1	-	0,38	0,35	121	46	III	
69	44 142	Chemiefaserlachschaft mbH 6101 Gundershausen Postfach 1120	Heißplastik	V 29/A	3	180 - 200	ja	170	* -	-	0,43	0,40	112	47	III	
70	44 152	Duraco 4074 Hechenkirch Postfach 29	Heißplastik	DH 509	3	180 - 200	ja	130	* 2,3/1	-	0,30	0,27	100	58	III	
71	44 153	Rob. Christmann AG CH 5200 Windisch/Schweiz Häuserstr. 53	Heißplastik	Robert 6	3	160	ja	270	* 5/1	-	0,45	0,39	114	49	III	
72	44 156	Gubala Charlie 5 K81n 91 Pöhl-Vingelerstr. 150-160	Heißplastik	RH 1	3	160 - 200	ja	270	* 4/1	-	0,43	0,32	110	49	III	
73	44 157	Geblasco Industrie AG CH Zürich/Schweiz Börsenstr. 26	Heißplastik	GH 58	3	150 - 180	ja	270	* 4/1	Nachstreuglasperlen Sondermischung	0,38	0,37	100	51	III	

Dickschicht-Markierungen			Beschreibung der Markierungsstoffe								Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)				
Lfd. Nr.	Prüf.-Nr.	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenzeichnung	Schichtdicke (mm)	Verarbeitungstemperatur (°C)	Voranstreich auf Zementbeton.	Nachstreumittel ₂ (g/m ²)	Nachstreuglasperlen Nachstreugriffigkeiten.	Bemerkungen	Leuchtd. 3) Faktor auf Zementbet. gef. 0,37	Leuchtd. 3) Faktor auf Gußbet. gef. 0,30	Nachtsichtbarkeit (Z) gef. 100	Griffigkeit SRT-Einh. gef. 45	Markierungsstoff-Klasse nach 12 Monaten
74	44 158	Gulbasco Industrie AG CH Zürich/Schweiz Börsenstr. 26	Heißplastik	GH 59	3	150 - 180	ja	270	* 4/1	Nachstreuglasperlen Sondermischung	0,41	0,36	111	52	III
75	44 159	Kema Bau KG 202 Pinnberg Tondornstr. 70	Heißplastik	Markilett C	3	150 - 180	ja	400	* 1/1	-	0,41	0,40	101	54	III
76	44 160	Kema Bau KG	Heißplastik	Markilett D	3	150 - 180	ja	400	* 1/1	-	0,41	0,38	111	58	III
77	44 163	H. Krause KG 6101 Rossdorf Industriestr. 13	Heißplastik	HP 1	3	170 - 190	ja	190	* 3/1	-	0,47	0,46	114	47	III
78	40 316	Ludwig Lapp 4050 M.-Gladbach Postfach 35 01 10	Heißplastik	W 1466	3	180 - 200	ja	83	* -	-	0,40	0,31	100	54	III
79	44 182	Dr. Raschig GmbH 67 Ludwigshafen/Rh. 2 Postfach	Heißplastik	VKH 731	3	180 - 200	ja	270	* 3/1	-	0,40	0,45	106	46	III
80	40 321	Dr. Raschig GmbH	Heißplastik	VKH 2	3	160 - 170	ja	330	* -	Nachstreuglasperlen Sondermischung	0,44	0,30	114	46	III
81	40 329	Sikkens Safts N.V. Wapenveld Holland	Heißplastik	HC	3	180 - 190	ja	165	* 1/1	-	0,47	0,32	102	51	III
82	40 330	Sikkens Safts N.V.	Heißplastik	HD	3	180 - 190	ja	165	* 1/1	-	0,44	0,32	102	45	III
83	40 332	Sikkens Safts N.V.	Heißplastik	HF	3	160 - 180	ja	165	* 1/1	-	0,51	0,39	103	50	III
84	44 190	Svenska AB Cleansol S-291 Kristianstad Schweden Box 160	Heißplastik	Ex	3	190	ja	400	* 2/1	-	0,42	0,41	113	56	III
85	40 335	Toerbau Ges.f.Straßenbau mbH 43 Essen Karlshoferstr. 46	Heißplastik	Albatex B	3	130 - 150	ja	300	* 5/1	-	0,44	0,33	116	48	III
86	40 336	Toerbau Ges.f.Straßenbau mbH	Heißplastik	Albatex C	3	130 - 150	ja	300	* 5/1	-	0,39	0,33	116	47	III

Eingelegte Markierungen		Beschreibung der Markierungsstoffe										Prüfergebnisse (niedrigster Wert in der Prüfung)		
Lfd.-Nr.	Prüf.-Nr. 40 ...	Hersteller	Art des Stoffes	Firmenbezeichnung	Schichtdicke (mm)	Verarbeitungstemperatur (°C)	Voranstrich	Nachstreuen-2) Glasperlen (g/m²)	Nachstreuen-Griffkoeffizienten (g/m²)	Bemerkungen	Lichtdurchfakt. 3) gef. 0,30	Nachtsichtbarkeit (%) gef. 100	Griffkoeffizient SRT-Einheit gef. 45	Markierungstoff-Klasse (nach der Einfrästiefe nach 24 Mon.)
1	463	Kema Bau Andrea u. Co. KG 208 Pinneberg Tondornstr. 70	Heißplastik	Marktleit A	3 - 8	150 - 160	ja	330	660	-	0,34	101	51	E 1 (3 - 8 mm)
2	480	Dr. Raschig GmbH 67 Ludwigshafen 2 Postfach	Heißplastik	VKH 3	3 - 8	165 - 175	-	330	-	Nachstreuen- Glasperlen- Sondermischung	0,33	103	57	E 1 (3 - 8 mm)
3	495	Stikens Satts N.V. Wapenveld/Holland	Heißplastik	EA	3 - 8	180 - 190	-	83	83	-	0,41	100	62	E 1 (3 - 8 mm)
4	450	Biftuleit 8912 Kaufering Postfach	Heißplastik	Nr. 104	8 - 15	180 - 200	-	147	-	Nachstreuen- Glasperlen nicht nachbehandelt	0,34	111	49	E 2 (8 - 15 mm)
5	481	Dr. Raschig GmbH 67 Ludwigshafen 2 Postfach	Heißplastik	VKH 3	8 - 15	165 - 175	-	330	-	Nachstreuen- Glasperlen- Sondermischung	0,34	105	56	E 2 (8 - 15 mm)
6	484		"	VKH 4	8 - 15	165 - 175	-	330	-	"	0,34	100	50	F 2 (8 - 15 mm)
7	493		"	VKH 7	8 - 15	165 - 175	-	330	-	"	0,34	100	50	F 2 (8 - 15 mm)
8	451	Biftuleit 8912 Kaufering Postfach	Heißplastik	Nr. 104	über 15mm	180 - 200	-	147	-	Nachstreuen- Glasperlen nicht nachbehandelt	0,33	100	53	E 3 (über 15mm)
9	482	Dr. Raschig GmbH 67 Ludwigshafen 2 Postfach	Heißplastik	VKH 3	über 15mm	165 - 175	-	330	-	Nachstreuen- Glasperlen- Sondermischung	0,32	113	55	E 3 (über 15mm)

Achsüberrollungen/Fahrbahn in 24 Mon.: 19.741.000, davon Reifen mit Spikes 402.000