

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

49. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 28. Februar 1995

Heft 4

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 1995	Seite
Straßenverkehr			
35	24. 1. 1995	ECE-Regelung Nr. 87 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Leuchten für Tagfahrlicht für Kraftfahrzeuge	126
36	3. 2. 1995	Revision 2 der ECE-Regelung Nr. 7 und Änderung 1 der Revision 2 der ECE-Regelung Nr. 7 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten, Bremsleuchten und Umrißleuchten für Kraftfahrzeuge (mit Ausnahme von Krafträdern) und ihre Anhänger	126
37	3. 2. 1995	Änderung 1 der ECE-Regelung Nr. 53 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich des Ausbaues der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen	126
38	3. 2. 1995	ECE-Regelung Nr. 79 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Lenkanlage	127
39	9. 2. 1995	31. Berichtigung des Systematischen Verzeichnisses der Fahrzeug- und Aufbauarten – Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Anlage XIV StVZO und der Schadstoffklasse S1	127
Seeverkehr			
40	8. 2. 1995	IMO-Richtlinien für Systeme zur Behandlung ölhaltiger Abfälle in Maschinenräumen von Schiffen	128

Nr.	Datum	VkBl. 1995	Seite
Straßenbau			
41	8. 12. 1994	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 36/1994 Sachgebiet 01.2: Netzgestaltung und Bedarfsplanung; – Numerierung der Bundesfernstraßen	131
Wasserstraßen			
42	19. 1. 1995	Korrosionsschutz im Stahlwasserbau; – Richtlinie für die Prüfung von Beschichtungsmitteln für den Korrosionsschutz im Stahlwasserbau	133

AMTLICHER TEIL

Straßenverkehr

Nr. 35 ECE-Regelung Nr. 87 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Leuchten für Tagfahrlicht für Kraftfahrzeuge

Bonn, den 24. Januar 1995
StV 18/37.18.03-87

Die ECE-Regelung Nr. 87 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Leuchten für Tagfahrlicht für Kraftfahrzeuge wurde nach dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung durch Verordnung vom 14. Dezember 1994 (Verordnung zur ECE-Regelung Nr. 87) in Kraft gesetzt und am 19. Januar 1995 im Bundesgesetzblatt, Teil II, Seite 36, verkündet.

Diese Verordnung tritt an dem Tage in Kraft, an dem die ECE-Regelung Nr. 87 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

Dem Generalsekretär der Vereinten Nationen wurden als Behörde, die die Genehmigung nach der ECE-Regelung Nr. 87 erteilt, das

Kraftfahrt-Bundesamt
24932 Flensburg

und als zuständige Technische Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung nach der ECE-Regelung Nr. 87 durchführen, das

Lichttechnische Institut der
Universität Karlsruhe
Kaiserstraße 12
76131 Karlsruhe,

der

Technische Überwachungsverein
Ostdeutschland
Sicherheit und Umweltschutz GmbH
Technischer Dienst Lichttechnik
Müggelseedamm 109–111
12587 Berlin

und die

Technische Prüfstelle für den
Kraftfahrzeugverkehr beim Technischen
Überwachungsverein Bayern Sachsen e. V.
Westendstraße 199
80686 München

benannt.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
G r u p e

(VkB l . 1995 S. 126)

Nr. 36 Revision 2 der ECE-Regelung Nr. 7 und Änderung 1 der Revision 2 der ECE-Regelung Nr. 7 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten, Bremsleuchten und Umrißleuchten für Kraftfahrzeuge (mit Ausnahme von Krafträdern) und ihre Anhänger

Bonn, den 3. Februar 1995
StV 18/37.18.03-7/112 Va 94 IV

Die Revision 2 der ECE-Regelung Nr. 7 und die Änderung 1 der Revision 2 der ECE-Regelung Nr. 7 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten, Bremsleuchten und Umrißleuchten für Kraftfahrzeuge (mit Ausnahme von Krafträdern) und ihre Anhänger wurden nach dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung durch Verordnung vom 14. Dezember 1994 (Verordnung zur ECE-Regelung Nr. 7) in Kraft gesetzt und am 19. Januar 1995 im Bundesgesetzblatt Teil II Seite 34 verkündet.

Diese Verordnung tritt, mit Ausnahme des Artikels 1 Nr. 2 (Änderung 1 der Revision 2), mit Wirkung vom 24. September 1992 in Kraft. Artikel 1 Nr. 2 tritt mit Wirkung vom 26. Januar 1994 in Kraft.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
G r u p e

(VkB l . 1995 S. 126)

Nr. 37 Änderung 1 der ECE-Regelung Nr. 53 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich des Anbaues der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen

Bonn, den 3. Februar 1995
StV 18/37.18.03-53/132 Va 94 II

Die Änderung 1 der ECE-Regelung Nr. 53 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich des Anbaues der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen wurde nach dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung durch Verordnung vom 14.

Dezember 1994 (Verordnung zur ECE-Regelung Nr. 53) in Kraft gesetzt und am 19. Januar 1995 im Bundesgesetzblatt Teil II Seite 35 verkündet.

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 14. Oktober 1990 in Kraft.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
G r u p e

(VkB l. 1995 S. 126)

Nr. 38 ECE-Regelung Nr. 79 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Lenkanlage

Bonn, den 3. Februar 1995
StV 18/37.18.03-79/119 Va 94 III

Die ECE-Regelung Nr. 79 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Lenkanlage wurde nach dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung durch Verordnung vom 14. Dezember 1994 (Verordnung zur ECE-Regelung Nr. 79) in Kraft gesetzt und am 19. Januar 1995 im Bundesgesetzblatt Teil II Seite 37 verkündet.

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 9. Februar 1992 in Kraft.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
G r u p e

(VkB l. 1995 S. 127)

Nr. 39 31. Berichtigung des Systematischen Verzeichnisses der Fahrzeug- und Aufbauarten; – Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Anlage XIV StVZO und der Schadstoffklasse S1

Bonn, den 9. Februar 1995
StV 11/36.17.06-01

§ 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) schreibt vor, daß Kraftfahrzeuge nach Maßgabe der Anlage XIV StVZO in Emissionsklassen einzustufen sind.

Mit der Achtzehnten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. Juni 1994 (BGBl. I S. 1291, V k B l. 1994 S. 446) wurde die Anlage XIV der StVZO wie folgt geändert:

- a) Der Anwendungsbereich, der sich bislang auf Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3500 kg erstreckte, wurde auf Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2800 kg bis 3500 kg ausgedehnt; die Anlage XIV gilt jetzt für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2800 kg.
- b) Die Schadstoffklasse S1 wurde um die Fahrzeuge erweitert, die den Vorschriften der EG-Abgasrichtlinie

70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 93/59/EWG entsprechen und die die im Anhang I Nr. 5.3.1 der Richtlinie genannte Prüfung Typ I nachweisen.

Nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden gebe ich folgende Änderung zur Verkehrsblattverlautbarung Nr. 7 in Heft 1 1994 S. 12 bekannt:

Punkt 4. der Erläuterungen auf S. 37 erhält folgende Fassung:

„4. **Nach Anlage XIV StVZO werden Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2800 kg in folgende Emissionsklassen gemäß der neu geschaffenen Anlage XIV zu § 48 StVZO eingestuft:**

- Schadstoffklasse S1 („SKL: S1“)
- Schadstoffklasse S2 („SKL: S2“)
- Geräuschklasse G1 („GKL: G1“).

Lastkraftwagen und Zugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als **2800 kg** erhalten

- in der 5. Stelle der Fahrzeug- und Aufbauart die Ziffer „1“, wenn sie die Anforderungen der **Schadstoffklasse S1 gemäß Anlage XIV StVZO erfüllen und die Ziffer „2“, wenn sie die Anforderungen der Schadstoffklasse S2 gemäß Anlage XIV StVZO erfüllen,**
- in der 6. Stelle der Fahrzeug- und Aufbauart die Ziffer „1“, wenn sie die Anforderungen der Anlage XXI StVZO oder die Richtlinie 92/97/EWG erfüllen (Einstufung in Geräuschklasse G1) und die Ziffer „2“, wenn sie den in Österreich geltenden Vorschriften für lärmarme Kraftfahrzeuge entsprechen. Da die österreichischen Vorschriften mit den deutschen Vorschriften für die Zuordnung zur Geräuschklasse G1 gleichwertig sind, erfolgt ebenfalls eine Einstufung in die Geräuschklasse G1 („GKL: G1 OEST“), jedoch mit besonderer Schlüsselnummer („2“).

Die gleichen Schlüsselnummern (und Klartexte) sind für Lastkraftwagen und Zugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis **2800 kg** vorgesehen, **wenn sie die Anforderungen der Richtlinie 91/542/EWG Zeile A (Ziffer „1“) bzw. Zeile B (Ziffer „2“) der Tabelle unter Ziffer 8.3.1.1 des Anhangs I erfüllen.** Diese Fahrzeuge werden zwar von der neuen Anlage XIV zu § 48 StVZO nicht erfaßt, sollen jedoch aus Vereinfachungsgründen wie die schweren Fahrzeuge gekennzeichnet werden. Darüber hinaus erhalten Lastkraftwagen und Zugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3500 kg in der 5. Stelle der Fahrzeug- und Aufbauart (**soweit für sie nicht die Ziffern „1“ oder „2“ zu treffen**)

- die Ziffer „3“, wenn sie die Anforderungen der Richtlinie 91/441/EWG (ohne Anhang I, Abschnitt 8.1 und Abschnitt 8.3) oder der Richtlinie 93/59/EWG, Klasse I erfüllen
- die Ziffer „4“ bei Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie 93/59/EWG, Klasse II
- die Ziffer „5“ bei Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie 93/59/EWG, Klasse III.

Änderungen sind in Fettdruck

Auf Antrag werden die Fahrzeuge der Klasse II, der Klasse I und Fahrzeuge der Klasse III den Klassen I oder II zugeordnet, wenn sie die entsprechenden Anforderungen erfüllen.

Eine „0“ in der 5. und/oder 6. Stelle der Fahrzeug- und Aufbauart besagt, daß das Fahrzeug keine der vorstehenden Abgas- bzw. Geräuschvorschriften erfüllt.“

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
G r u p e

(VkB l. 1995 S. 127)

Seeverkehr

Nr. 40 IMO-Richtlinien für Systeme zur Behandlung öhaltiger Abfälle in Maschinenräumen von Schiffen

Bonn, den 8. Februar 1995
See 18/14.82.20

Der IMO-Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) hat mit dem MEPC-Rundschreiben Nr. 235 (vom 13. Dezember 1990) Richtlinien für Systeme zur Behandlung öhaltiger Abfälle in Maschinenräumen von Schiffen veröffentlicht. Das Rundschreiben und die Richtlinien werden nachstehend in ihrer amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben.

Die Richtlinien werden gemäß § 6 der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung) in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung der Schiffssicherheitsverordnung vom 21. Oktober 1994 mit Wirkung vom 1. Juli 1995 in Kraft gesetzt.

Die See-Berufsgenossenschaft (Schiffssicherheitsabteilung) hat in einem Merkblatt die baulichen Anforderungen (Meeresumwelt-Schutzmaßnahmen) nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78), das die in dieser Bekanntmachung veröffentlichten Richtlinien berücksichtigt, zusammengestellt. Das Merkblatt wird den Schiffswerften, die Neubauten bei der See-Berufsgenossenschaft anmelden, übersandt.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
H i n z

Richtlinien für Systeme zur Behandlung öhaltiger Abfälle in Maschinenräumen von Schiffen

(MEPC-Rundschreiben Nr. 235)

1. Anlage I des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 zu dem Übereinkommen geänderten Fassung (MARPOL 73/78) enthält bestimmte Regeln und einheitliche Auslegungen in bezug auf die Ausrüstung zur Lagerung, Behandlung und Abgabe öhaltiger Rückstände und öhaltigen Bilgewassers aus dem Maschinenraum.
2. Der Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) hat die entsprechende Technik zur Erfül-

lung der Vorschriften des Übereinkommens ständig überprüft, um die Arbeit der Verwaltungen an den Systemen zur Behandlung öhaltiger Abfälle in Maschinenräumen von Schiffen zu erleichtern.

3. Die diesem Rundschreiben beigelegten Richtlinien dienen als Leitfaden für Verwaltungen, Reeder und Werften bei der Suche nach einem wirksamen und leistungsfähigen System zur Behandlung öhaltigen Bilgewassers und öhaltiger Rückstände für Schiffe, deren Kiel an oder nach dem 1. Januar 1992 gelegt wurde, und – soweit praktisch durchführbar – auch für bereits in Dienst gestellte Schiffe.

Anhang

Richtlinien für Systeme zur Behandlung öhaltiger Abfälle in Maschinenräumen von Schiffen

1. Anlage I zu MARPOL 73/78 enthält bestimmte Regeln und einheitliche Auslegungen in bezug auf Ausrüstungen zur Lagerung, Behandlung und Abgabe öhaltiger Rückstände und öhaltigen Bilgewassers aus dem Maschinenraum.
2. Der Ausschuß (MEPC) hat bei seiner ständigen Überprüfung der entsprechenden Technik zur Erfüllung der Vorschriften des Übereinkommens wesentliche Informationen zusammengetragen, die für den Entwurf, die Zulassung und die Berücksichtigung von Einrichtungen im Maschinenraum für Systeme zur Behandlung öhaltigen Bilgewassers und öhaltiger Rückstände wertvoll sind, die aber nicht Bestandteil der Regeln des Übereinkommens oder ihrer Auslegungen sind.
3. Der Ausschuß (MEPC) hat beschlossen, daß diese Informationen gleichwohl für die Verwaltungen, für Reeder und für Werften besonders wertvoll sind und deshalb in Form eines MEPC-Rundschreibens verteilt werden sollen.
4. Die in diesen Richtlinien enthaltenen Informationen sollen bei der Suche nach einem wirksamen und leistungsfähigen System zur Behandlung öhaltigen Bilgewassers und öhaltiger Rückstände für neue Schiffe und – soweit anwendbar und sinnvoll – für bereits in Dienst gestellte Schiffe als Leitfaden betrachtet werden. Die Informationen sollen zusammen mit den auf das betreffende Schiff anwendbaren speziellen Bedingungen und Umständen, der Praxis der Reeder und Werften, den Regeln der Klassifikationsgesellschaften, den Vorschriften der Verwaltungen usw. berücksichtigt werden.

5. Begriffsbestimmungen im Sinne dieser Richtlinien

- 5.1 Öhaltiger Abfall bedeutet öhaltige Rückstände (Ölschlamm) und öhaltiges Bilgewasser.
- 5.2 Öhaltige Rückstände (Ölschlamm) bedeutet
 - .1 getrennten Ölschlamm, das heißt Ölschlamm, der bei der Reinigung von Brennstoff und Schmieröl anfällt;
 - .2 Lecköl, das heißt Öl, das beim Entwässern und bei Leckagen in Maschinenräumen anfällt;

- .3 Altöl, das heißt altes Schmieröl und Hydrauliköl oder eine sonstige Flüssigkeit auf Kohlenwasserstoffbasis, die wegen Zersetzung oder Verunreinigung zum Gebrauch in den Maschinen nicht mehr geeignet sind.
- 5.3 Tanks für Ölschlamm bedeutet
- .1 Tanks für getrennten Ölschlamm;
- .2 Tanks für Lecköl;
- .3 Altöltanks.
- 5.4 Bilgewasser-Sammeltanks bedeutet Tanks für ölhaltiges Bilgewasser.
- 5.5 Die in diesen Richtlinien genannten Regeln sind die Regeln in Anlage I zu MARPOL 73/78.
- 5.6 Ölschlammverbrennungsanlagen sind Systeme, die der Verbrennung des an Bord von Seeschiffen erzeugten Ölschlamm dienen.
- Ölschlammverbrennungsanlagen können sein:
- Haupt- und Hilfsdampfkessel mit entsprechenden Ölschlammaufbereitungsanlagen;
 - Erhitzer von Wärmeübertragungsanlagen mit entsprechenden Ölschlammaufbereitungsanlagen;
 - Verbrennungsanlagen mit entsprechenden Ölschlammaufbereitungsanlagen, die für die Verbrennung von Ölschlamm ausgelegt sind;
 - Inertgassysteme mit entsprechenden Ölschlammaufbereitungsanlagen.
6. **Sammlung und Lagerung ölhaltiger Abfälle**
- 6.1 Nach Regel 17 sind ein Tank oder mehrere Tanks für Ölschlamm verbindlich vorgeschrieben.
- 6.2 Ein Bilgewasser-Sammeltank ist vorgesehen, um das täglich anfallende Bilgewasser aufzunehmen, bevor es an Land abgegeben oder durch die 15-ppm- oder 100-ppm-Einrichtung ins Meer eingeleitet wird. Ein Bilgewasser-Sammeltank ist nicht verbindlich vorgeschrieben; er ermöglicht den Schiffen jedoch einen sicheren Betrieb während des Aufenthalts im Hafen und während der Fahrt in Sondergebieten und Küstengewässern sowie während der Wartung der 15-ppm- oder 100-ppm-Einrichtung.
- 6.3 Ein Bilgewasser-Sammeltank gibt auch zusätzliche Sicherheit bei der Reinigung von ölhaltigem Bilgewasser für den Fall, daß schnell trennende Kaltreiniger zu Reinigungszwecken verwendet worden sind.
7. **Anordnung der Tanks für ölhaltige Abfälle**
- 7.1 Die für die genannten Zwecke vorgesehenen Tanks sollen so angeordnet sein, daß der beabsichtigten Verwendung des Schiffes Rechnung getragen wird.
- 7.2 Tanks für Ölschlamm können getrennt und von einander unabhängig sein; sie können jedoch auch je nach Größe und Verwendung des Schiffes miteinander verbunden sein, soweit dies sinnvoll ist.
- 7.3 Die Vorteile, die sich aus der Anordnung eines unabhängigen Tanks für die Aufnahme von getrenntem Ölschlamm ergeben, sollen in Betracht gezogen werden, weil dadurch der Inhalt des Tanks, der mit Reinigungs- und Heizeinrichtungen ausgerüstet sein muß, und der erforderliche Raum für den vorzugsweise über dem Doppelboden angeordneten Tank verringert werden können.
- 7.4 Ist ein Bilgewasser-Sammeltank vorgesehen, so soll er von anderen Tanks, die der Aufnahme von Ölschlamm dienen, getrennt und unabhängig sein.
- 7.5 Bei Schiffen, die mit Rückstandsschweröl mit einer relativen Dichte von mehr als 0,94 bei 15°C betrieben werden, soll ein Bilgewasser-Sammeltank mit ausreichendem Fassungsvermögen vorgesehen sein; der Tank soll mit Heizeinrichtungen ausgerüstet sein, damit das ölhaltige Gemisch vorgewärmt werden kann, bevor der Tankinhalt durch die 100-ppm- oder 15-ppm-Einrichtung ins Meer eingeleitet wird.
8. **Größe der Tanks für ölhaltige Abfälle**
- 8.1 Die Tanks zur Aufnahme der ölhaltigen Abfälle aus den verschiedenen Arbeitsabläufen im Maschinenraum sollen unter Berücksichtigung der Art der beabsichtigten Verwendung des Schiffes ein ausreichendes Fassungsvermögen haben. Die nachstehenden Informationen dienen in dieser Hinsicht als Leitfaden; alle übrigen auf die besondere Fahrtroute des Schiffes oder die Liegezeit im Hafen anwendbaren Gesichtspunkte sollen ebenfalls in Betracht gezogen werden.
- 8.2 Das empfohlene Fassungsvermögen der Tanks für ölhaltige Rückstände (Ölschlamm) ist in den Auslegungen zu Regel 17 festgelegt.¹
- 8.3 Ist zusätzlich zu den Vorschriften der Regel 17 ein Tank für Altöl eingebaut, so soll dieser ein ausreichendes Fassungsvermögen haben, um Schmieröl oder andere Öle und Flüssigkeiten auf Kohlenwasserstoffbasis aus dem Maschinenraum aufzunehmen, die aufgrund von Zersetzung und Verunreinigung oder von Wartungsarbeiten angefallen sind. Das aus der 15-ppm- und 100-ppm-Einrichtung eingeleitete Öl kann ebenfalls in diesen Tank eingeleitet werden. Für Haupt- und Hilfsmotoren, bei denen auf See ein vollständiger Austausch des Schmieröls erforderlich ist, soll das Fassungsvermögen des Tanks mit 1,5 m³ je 1000 kW Motorleistung berechnet werden.
- 8.4 Ist zusätzlich zu den in Regel 17 vorgeschriebenen Tanks ein Tank für Lecköl eingebaut, so kann er an unterschiedlichen Stellen im Maschinenraum angeordnet sein. Das aus der 15-ppm- und 100-ppm-Einrichtung eingeleitete Öl kann ebenfalls in diesen Tank eingeleitet werden. Das empfohlene Fassungsvermögen soll wie folgt berechnet werden:
- | Leistung des Hauptmotors (kW) | Fassungsvermögen in m ³ |
|-------------------------------|--|
| bis 10 000 | $20 \times D \times P / 10^6$ |
| über 10 000 | $D \times (0,2 + 7 \times (P - 10\,000) / 10^6)$ |
- D = Tage; die Dauer der Reise entspricht der in den Auslegungen der Regel 17.
- P = Leistung des Hauptmotors in kW.
- ¹ Erläuterung: Das empfohlene Fassungsvermögen beträgt 1,5 % des verbrauchten Brennstoffs unter Berücksichtigung der Länge der Seereise

- 8.5 Die Bilgewater-Sammeltanks, soweit sie ein Fassungsvermögen haben, aufgrund dessen das Schiff in Häfen, Küstengewässern und Sondergebieten fahren kann, ohne entöltes Wasser ins Meer einleiten zu müssen. Der Vorteil, der sich daraus ergibt, daß die 15-ppm- und 100-ppm-Einrichtung nicht häufig in Betrieb genommen zu werden braucht, soll ebenfalls Berücksichtigung finden. Das Fassungsvermögen der Bilgewater-Sammeltanks soll wie folgt berechnet werden:

Leistung des Hauptmotors (kW)	Fassungsvermögen in m ³
bis 1 000	1,5
über 1 000 bis 20 000	1,5 + (P-1 000)/1 500
über 20 000	14,2 + 0,2 (P-20 000)/1 500

P = Leistung des Hauptmotors in kW

9. Pump-, Leitungs- und Einleitsysteme in Maschinenräumen

- 9.1 An Bord von Schiffen, deren Antriebssysteme mit Schweröl betrieben werden, sind folgende Richtlinien für das Leitungssystem vorgesehen, das die Anlagenteile für die Behandlung und Lagerung von ölhaltigem Bilgewater, getrenntem Ölschlamm, Lecköl sowie Altöl umfaßt.
- 9.2 Der Ausfluß aus der 15-ppm- und 100-ppm-Einrichtung soll in die Bilge oder in den Bilgewater-Sammeltank zurückgeführt werden können.
- 9.3 Ist eine der 15-ppm- oder 100-ppm-Einrichtung zugeordnete Pumpe vorhanden, so darf die Einrichtung nicht umgangen werden.
- 9.4 Das mit der 15-ppm- und 100-ppm-Einrichtung verbundene Leitungssystem für das Einleiten soll von dem Lenz- und Ballastwassersystem, außer der unter Nummer 9.2 genannten Rückführleitung, vollständig getrennt sein.
- 9.5 Die Abflußrohre des Schiffes für ölhaltige Abfälle zu dem genormten Abflußanschlußstück sollen von dem Bunkeröl vollkommen getrennt sein.
- 9.6 Das getrennte Schmutzwasser und das verschmutzte Steuerwasser der Brennstoffseparatoren sollen in einen besonderen Tank eingeleitet werden, um den Zulauf in den Tank für getrennten Ölschlamm auf ein Mindestmaß zu beschränken. Dieser besondere Tank soll oberhalb des Doppelbodens angeordnet sein, damit er leicht entwässert werden kann, ohne daß eine Pumpe benötigt wird. Werden das Schmutzwasser und das verschmutzte Steuerwasser der Separatoren nicht in einen besonderen Tank, sondern statt dessen in einen Tank für getrennten Ölschlamm eingeleitet, so soll dieser Tank wegen der genannten leichten Entwässerung oberhalb des Doppelbodens angeordnet sein.
- 9.7 Rohrleitungen zu und von den Tanks für Ölschlamm dürfen außer dem in Regel 19 vorgeschriebenen genormten Abflußanschluß keine unmittelbare Verbindung nach außerbords haben.

10. Systeme für getrennten Ölschlamm

- 10.1 Tanks für getrennten Ölschlamm und ihr Rohrleitungssystem

Tanks für getrennten Ölschlamm, ihr Rohrleitungssystem und ihre Pumpen sollen wie folgt ausgelegt sein:

10.1.1 Größe der Tanks

s. Nummer 8.

10.1.2 Auslegung der Tanks und Tankheizsysteme

Die Tanks und die Tankheizsysteme sollen so ausgelegt sein, daß sie den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

10.1.3 Tankheizsystem

Die Tanks für getrennten Ölschlamm sollen mit einem Tankheizsystem ausgestattet sein. Die Heizrohre sollen derart angeordnet sein, daß sie – von der Heizzuleitung aus betrachtet – zuerst an der Seitenwand und dann flächendeckend über den gesamten Boden geführt und ferner ausreichend hoch angeordnet sind, um zu verhindern, daß sie vollkommen mit Ablagerungen im Tank bedeckt werden können.

Das Tankheizsystem soll derart ausgelegt sein, daß ein Erwärmen des Ölschlammes bis auf 60°C möglich ist.

Die Saugleitung vom Tank für Ölschlamm zu der Pumpe soll mit einer Heizvorrichtung ausgestattet sein.

10.1.4 Rohrleitungen vom Schwerölseparator zum Tank

Soweit möglich soll der Tank für Ölschlamm unterhalb des Schwerölseparators angebracht sein. Ist dies nicht möglich, so soll der Tank für Ölschlamm in der Nähe des Schwerölseparators derart angeordnet sein, daß die Abflußleitung in den Tank ein möglichst großes Gefälle aufweist. Die Rohrleitungen sollen nach Möglichkeit gerade oder in einer Krümmung mit großem Radius verlaufen.

- 10.1.5 Die Tauchpumpe oder die Öffnung der Saugleitung soll so angeordnet sein, daß der Weg des Ölschlammes zur Saugöffnung so kurz wie möglich ist; andernfalls soll der Tank für Ölschlamm erhöht angeordnet oder so ausgelegt sein, daß der Ölschlamm von oben der Saugöffnung zuläuft. Die Öffnungen sollen so groß wie möglich in den Spanten über dem Tankboden angebracht sein, so daß der Ölschlamm ungehindert der Saugleitung zufließen kann.

10.1.6 Pumpe und Druckleitungen

Die Pumpe soll für Ölschlamm hoher Viskosität verwendbar, z. B. eine „selbstansaugende Verdrängungspumpe“, und ausreichend gegen Trockenlauf geschützt sein. Sie soll eine Gesamtförderhöhe von mindestens 4 bar haben; ihre Förderleistung soll nach folgender Formel ermittelt werden:

$$Q = \frac{V}{t} \quad (\text{m}^3/\text{h})$$

hierbei ist V der Inhalt des Tanks für Ölschlamm, wie er in den Auslegungen der Regel 17 berechnet wird. Für die Zeit t sollen vier Stunden eingesetzt werden. Die Pumpenleistung darf nicht geringer als 2,0 m³/h sein.

Die geodätische Saughöhe der Pumpe soll bei Schiffen, deren Hauptmotor bis 15 000 kW aus-

gelegt ist, 3 Meter und bei Schiffen mit mehr als 15 000 kW 3,5 Meter nicht übersteigen.

Die Druckseite der Pumpe soll nur mit der Übergebeleitung an Deck, den Tanks für Ölschlamm und der Verbrennungsanlage, falls vorhanden, verbunden sein.

10.1.7 Ausführung des Tanks für Ölschlamm zur Erleichterung der Reinigung

Mannlöcher sind so anzuordnen, daß alle Bereiche des Tanks gereinigt werden können. Ein Mannloch ist auf der Tankoberseite anzubringen, damit der Gebrauch einer tragbaren Pumpe erleichtert wird.

10.1.8 Ausdampfleitungen

Der obere Teil der Tanks für Ölschlamm soll mit Ausdampfleitungen für die Reinigung versehen sein.

11. Beispiel für eine Ölschlammverbrennungsanlage an Bord von Schiffen²

11.1 Allgemeines

11.1.1 Neben den Tanks für Ölschlamm sind Ölschlammverbrennungsanlagen weitere Mittel zur Beseitigung von Ölrückständen (Ölschlamm).

11.2 Ölschlammverbrennungsanlagen

Ein Ölschlammverbrennungssystem besteht aus folgendem:

- einem Dampfkessel oder einem Erhitzer einer Wärmeübertragungsanlage oder einer Verbrennungsanlage;
- einem Ölbrenner;
- Aufbereitungssystemen für Ölschlamm und
- Tanks für getrennten Ölschlamm.

11.3 Aufbereitungssysteme für Ölschlamm

11.3.1 Das Aufbereitungssystem für Ölschlamm besteht aus folgendem:

- einem Tank zum Mischen von Ölrückständen mit Brennstoff (Mischtank);
- einem Vorwärmssystem für Ölschlamm;
- einem Filter und
- einem Homogenisierungssystem.

11.4 Mischtank

11.4.1 Zusätzlich zu dem Tank für getrennten Ölschlamm soll ein Mischtank vorgesehen werden. Er soll mit geeigneten Entwässerungsvorrichtungen ausgestattet sein. Zur Verbesserung der Brennbarkeit und des Heizwerts soll ein Brennstoffanschluß vorgesehen werden.

11.5 Homogenisierungssystem

11.5.1 Das Homogenisierungssystem soll gewährleisten, daß der gesamte Inhalt des Mischtanks in ein homogenes und brennbares Gemisch aufbereitet wird. Das System soll erst nach ausreichender Entwässerung des Tanks in Betrieb gesetzt werden.

² Erläuterung: Es wird auf die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation mit Entschließung MEPC.59(33) vom 30. Oktober 1992 angenommene „Standard Specification for Shipboard Incinerators“ verwiesen. Diese Entschließung ist bei der See-Berufsgenossenschaft zu beziehen.

den. Eine Einrichtung zur ständigen Anzeige und Überwachung des Wassergehalts im Ölschlamm soll vorgesehen werden.

(VkB l. 1995 S. 134)

Straßenbau

Nr. 41 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 36/1994 Sachgebiet 01.2: Netzgestaltung und Bedarfsplanung; – Numerierung der Bundesfernstraßen

Bonn, den 8. Dezember 1994
StB 13/38.60.70-40.01/60 Vm 94

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

n a c h r i c h t l i c h :

Für den Straßenverkehr
und die Verkehrspolizei
zuständigen obersten Landesbehörden
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstr. 53
51427 Bergisch Gladbach
DEGES Berlin
Außenstelle Berlin

Numerierung der Autobahnen (8. Fortschreibung)

Meine Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau
Nr. 01/1983 vom 13. Januar 1983 – StB 13/38.60.70-
40.01/2 Va 83 –
Nr. 23/1991 vom 5. September 1991 – StB 13/ 38.60.70-
40.01/94 Va 91 –

Anlagen: Karte Netz der Bundesautobahnen (1)
Streckenverzeichnisse (2)

Hiermit wird die Numerierung verschiedener Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland fortgeschrieben. In diese Fortschreibung sind zum ersten Mal die Nummern der Autobahnen in den neuen Bundesländern einbezogen worden, die 1990 bereits mit Einzelschreiben bekanntgegeben wurden.

Im einzelnen handelt es sich um die Autobahnen Nr. A 1, A 2, A 4, A 9, A 10, A 11, A 12, A 13, A 14, A 15, A 17, A 19, A 20, A 21, A 24, A 38, A 39, A 44, A 64, A 65, A 71, A 72, A 73, A 100, A 105, A 111, A 113, A 114, A 115, A 143, A 241, A 280, A 652, A 654. Näheres ist aus den Anlagen ersichtlich.

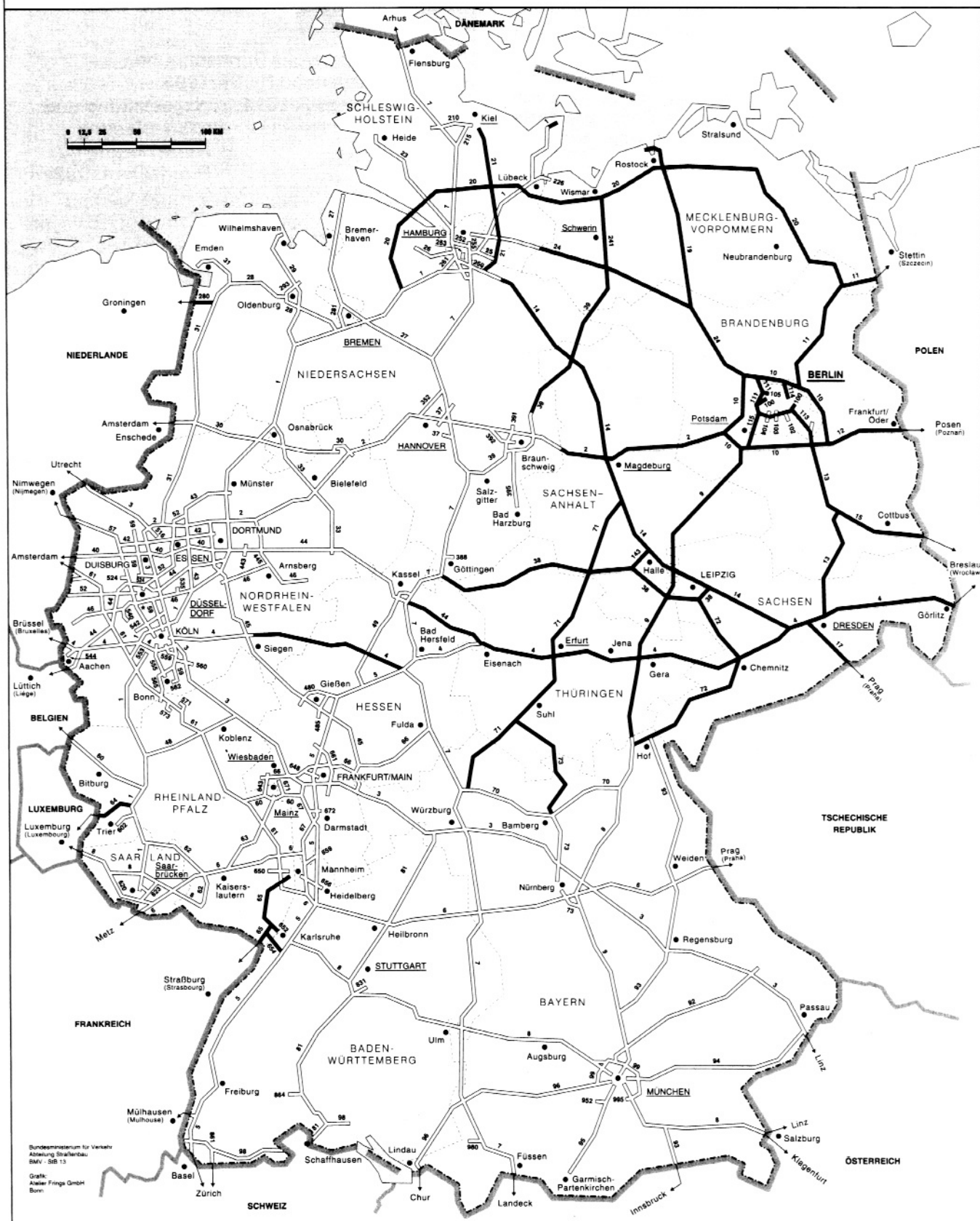
Die Bezeichnung mit einer anderen Autobahnnummer ändert nichts an der Verkehrsbedeutung der betreffenden Autobahn. Dort, wo im Einzelfall eine Planung noch unter Bezug auf die bisherige Autobahnnummer zum Abschluß gebracht werden soll, kann die alte Nummer der neuen Autobahnnummer in einem Klammerzusatz nachgestellt werden, z. B. A 38 (alt A 82).

Die 8. Fortschreibung der Numerierung der Autobahnen wird im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Meine Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 01/1983 und 23/1991 hebe ich auf.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. H u b e r

Numerierung der Bundesautobahnen in der Bundesrepublik Deutschland – 8. Fortschreibung –



Anlage 2 zum ARS Nr. 36/1994
StB 13/38.60.70-10.01/60 Vm 94

Verzeichnis der neuen Autobahnnummern
entsprechend der 8. Fortschreibung

A-Nr.	Streckenverlauf
A 1	Heiligenhafen – Oldenburg/Holstein
A 2	(Hannover) – Helmstedt – Berlin
A 4	Olpe – Bad Hersfeld
A 4	Eisenach – Dresden – Görlitz
A 9	Berlin – Hof – (Nürnberg)
A 10	Berliner Ring
A 11	Stettin – (Bundesgrenze) – Berlin
A 12	Berlin – Frankfurt/Oder
A 13	Berlin – Dresden
A 14	(Hamburg) – Magdeburg – Dresden
A 15	Lübbenau – Forst
A 17	Dresden – Bundesgrenze – (Prag)
A 19	Rostock – Wittstock
A 20	(Bremen) – Lübeck – Stettin (Bundesgrenze)
A 21	Kiel – Hamburg
A 24	Hamburg – Berlin
A 38	Göttingen – Halle a.d.S. – Leipzig
A 39	(Schwerin) – Braunschweig
A 44	Kassel – Eisenach
A 64	(Luxembourg) – (Bundesgrenze) – Trier (A 1)
A 65	Ludwigshafen – Neulauterburg
A 71	Bernburg – Erfurt – Schweinfurt
A 72	Leipzig – Chemnitz – Hof
A 73	Suhl – Lichtenfels
A 100	BAB-Stadtring Berlin
A 105	Abzweig Wedding
A 111	BAB-Zubringer Hamburg
A 113	Berlin – Schönefeld
A 114	BAB-Zubringer Prenzlau
A 115	BAB-Zubringer Magdeburg/Leipzig
A 143	Querspange Halle a.d.S. (A 38 – A 14)
A 241	Wismar – Schwerin
A 280	Abzweig Bunde
A 652	Abzweig Wörth
A 654	Querspange Rheinstetten

(VkB l. 1995 S. 138)

Wasserstraßen

Nr. 42 Korrosionsschutz im Stahlwasserbau; – Richtlinie für die Prüfung von Beschichtungsstoffen für den Korro- sionsschutz im Stahlwasserbau

Bonn, den 19. Januar 1995
BW 21/14.71.05-2/5 BAW 95

Wasser- und Schifffahrtsdirektionen; BfG; RMD

n a c h r i c h t l i c h :

BSH, BOS, BRH,
Behörde für Wirtschaft
der Freien Hansestadt Hamburg
– Amt für Strom- und Hafenbau –

a) BW 21/14.71.05-2/44 BAW 81 vom 16. September 1981

BW 21/14.71.05-2/162 Va 92 vom 28. August 1992

b) BW 21/14.71.05-2/106 BAW 94 vom 6. Januar 1994

Anlage: Liste der geprüften Stoffe, 7. Ausgabe
vom 1. Januar 1995

Für Beschichtungssysteme im Stahlwasserbau dürfen nach den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen – Wasserbau – für den Korrosionsschutz im Stahlwasserbau nur Stoffe verwendet werden, die nach den „Richtlinien für die Prüfung von Beschichtungsstoffen für den Korrosionsschutz im Stahlwasserbau“ geprüft und zugelassen sind.

Die Liste der geprüften Stoffe wird bei der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe geführt.

Nachfolgend übersende ich die aktualisierte Liste der geprüften Beschichtungsstoffe für den Stahlwasserbau, 7. Ausgabe vom Januar 1995.

Ich weise in diesem Zusammenhang darauf hin, daß die BAW in ihrem nächsten „BAW-Brief“ einen Aufsatz über Beschichtungsstoffkomponenten im Hinblick auf ihre Toxizität veröffentlicht.

Mein Bezugserlaß b) vom 6. Januar 1994, mit dem ich die 6. Ausgabe der Liste eingeführt habe, ist überholt und wird hiermit aufgehoben.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
T z s c h u c k e

Anlage

zum Erlaß BW 21/14.71.05-2/5 BAW 95
vom 19. Januar 1995

Bundesanstalt für Wasserbau Geprüfte Beschichtungsstoffe für den Stahlwasserbau

Stand: Januar 1995

Liste der geprüften Stoffe

nach den „Richtlinien für die Prüfung von Beschichtungsstoffen für den Korrosionsschutz im Stahlwasserbau“
der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) vom März 1981

7. Ausgabe (Stand: 1. Januar 1995)

Lfd.Nr.	Hersteller	Bezeichnung	Stoffart	Lösungs- mittel	gültig bis
1	Bitumastic F-Petit Quevilly	Kevimastic marine Epimastic CHJ 94	EP-CH EP-T	LF LA 10	6. 7. 99 19. 12. 99

Lfd.Nr.	Hersteller	Bezeichnung	Stoffart	Lösungs- mittel	gültig bis
2	BÜFA & BÄUERLE Oldenburg	Stetecol 360 LMF	EP-T	LA 5	12. 11. 95
		Stetecol 361	EP-CH	LA 5	12. 11. 95
		Stetecol 340	EP-T		12. 11. 95
		Büfacor 353 dick	PUR (heiß)	LF	1. 7. 95
3	Eclatin S-Solothurn	Coro-PUR	PUR (1K)	LA 20	27. 3. 96
		Coro-PUR-HC rot	PUR		13. 6. 95
		Cora-PUR-tar 21 SW	PUR-T (1K)	LA 20	19. 6. 95
4	Euridep F-Puteaux	Vigor EP 238	EP	LA 20	17. 10. 99
5	Hempel Farben Pinneberg	Hempels 353 D	EP-TE	LA 10	20. 12. 99
6	International Hamburg	Interzone EAA 959	EP	LA 20	19. 4. 99
7	JOTUN Hamburg	Baltflake	PES	LF	9. 7. 95
		Marathon	EP	LA 20	9. 7. 95
		Navitar AS	EP-T	LA 10	9. 7. 95
8	Krämer-Chemie Saarbrücken	Chemoresin 01/1	EP	LF	12. 6. 95
		Chemoresin 18/1	EP-T	LF	12. 6. 95
9	Lestin A-Wien	Leco-UWB-S1 (gr)	EP	LF	in Bearb.
		Leco-UWB-G (or)	EP	LF	
10	Sika Chemie Stuttgart	Icosit 277	EP	LA 5	31. 12. 99
		Icosit Poxicolor	EP-CH	LA 20	in Bearb.
		Inertol Poxitar SW	EP-TE	LA 5	24. 9. 95
		Icosit TS 687	PUR (2K)	LF	in Bearb.
		Inertol Poxitar F	EP-TE	LA 10	4. 10. 96
		Iner. Pox. SW dick	EP-TE	LA 5	26. 7. 99
11	Spezialtechnik Dresden	Polibrid 705	PUR	LF	8. 8. 99
12	Steelpaint Kitzingen	PU-TAR-NK Stelpant	PUR-TE (1K)		9. 10. 96
		PU-TAR Stelpant	PUR-T (1K)		9. 10. 96
13	TMP-TENAX Hamburg	tenaxon T 597 A dick	EP-CH	LA 5	21. 11. 96
		tenaxon T 508	EP-T	LA 20	27. 3. 96
		tenaxon T 555 S	EP-T	LA, W	27. 3. 96
		tenaxon T 536 B II	EP-T	LA 5	28. 3. 96
		tenaxon T 597AW dick	EP-CH	LA 5	20. 7. 97
14	TIB-Chemie Mannheim	Protegol UR 32-55	PUR	LF	in Bearb.
		Protegol UR 32-50	PUR	LF	in Bearb.
		Protegol UR 32-70	PUR (heiß)	LF	13. 7. 98
15	Weserland Bautenschutz Hannover	Epiter TF 111	EP-CH	LA 20	23. 1. 96
		Epiter TF	EP	LA 5	23. 1. 96
		Epiter TF 130	EP-CH	LF 5	30. 9. 96
16	Wilckens Glückstadt	ERL	EP-CH	LA 10	in Bearb.
Legende			PUR-T	Polyurethan-Teerpech	
EP	Epoxid		PUR-TE	Polyurethan-Teerersatz (Kohledestillat)	
EP-T	Epoxid-Teerpech		LF	lösungsmittelfrei (Anteil < 1 M.-%)	
EP-TE	Epoxid-Teerersatz (Kohledestillat)		LA 5	lösungsmittelarm (Anteil ≤ 5 M.-%)	
EP-CH	Epoxid-Kohlenwasserstoffharz		LA 10	lösungsmittelarm (Anteil ≤ 10 M.-%)	
PES	Polyester		LA 20	lösungsmittelarm (Anteil ≤ 20 M.-%)	
PUR (1K/2K)	Polyurethan (Ein- bzw. Zwei-Komponenten)		W	wasserverdünnbar	

(VkBli. 1995 S. 133)