

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBI)

INHALTSVERZEICHNIS

40. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. Mai 1986

Heft 9

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBI 1986	Seite
Allgemeine Angelegenheiten			
108	3. 5. 1986	Richtlinien für die – Fachprüfung ADNR – Erteilung der Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR – Anerkennung von Lehrgängen für den Erwerb der besonderen Kenntnisse des ADNR.....	250
Straßenverkehr			
109	21. 4. 1986	Bekanntmachung Nr. 9/86 über Sonderabmachungen nach § 22 a des Güterkraftverkehrsgesetzes	273
Binnenschifffahrt			
110	4. 4. 1986	Ungültigkeitserklärung von Befähigungszeugnissen	280
111	1. 4. 1986	Verordnung über die Schleusenbetriebszeiten am Main und Main-Donau-Kanal	280
112	16. 4. 1986	Hinweis; Verordnung Nr. 5/86 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 25. März 1986.....	281
Seeverkehr			
113	9. 4. 1986	Ungültigkeitserklärung von Flaggenausweisen	281
114	16. 4. 1986	Ungültigkeitserklärung für Motorboot-/Sportbootführerscheine	282

Nr.	Datum	VkBI 1986	Seite
Straßenbau			
115	27. 3. 1986	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 9/1986 Sachgebiet 4: Tragschichten und Fahrbahndecken.....	283
116	21. 4. 1986	Verzeichnis der Fern- und Nahziele an Bundesstraßen, Ausgabe 1986	283
Aufgebote (nicht in Ausgabe B)			
116 a	15. 5. 1986	Aufbietung von verlorenen Fahrzeugscheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	
116 b	15. 5. 1986	Aufbietung verlorener Fahrzeugbriefe 288 (001 – 176)	

Nichtamtlicher Teil

Mitteilungen und Berichte aus Industrie, Handel und Organisation der Verkehrswirtschaft	284
---	-----

AMTLICHER TEIL

Allgemeine Angelegenheiten

- Nr. 108 Richtlinien für die**
– Fachprüfung ADNR
– Erteilung der Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR
– Anerkennung von Lehrgängen für den Erwerb der besonderen Kenntnisse des ADNR
gemäß Randnummer (Rn) 10 170 des ADNR – RB 001 –

Bonn, den 3. Mai 1986
 A 13/23.77.26-05/1

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat auf ihrer Sitzung am 25./26. November 1985 beschlossen, daß zur Erhöhung der Sicherheit an Bord ein Sachkundiger anwesend sein muß, der besondere Kenntnisse hinsichtlich des Transports gefährlicher Güter nachweisen kann.

Der Beschluß der ZKR wird durch Änderung der Gefahrgutverordnung-Binnenschifffahrt in Kraft gesetzt werden. Zur Erleichterung der Umsetzung werden bereits jetzt die erforderlichen Richtlinien bekanntgegeben, damit sich die Betroffenen rechtzeitig auf die bevorstehende Änderung einrichten können.

Allgemeine Erläuterungen zum Beschluß der ZKR und zu dieser Richtlinie:

1. Sachkundiger im Sinne des ZKR-Beschlusses kann sowohl ein Besatzungsmitglied als auch eine andere Person sein.
2. Bei der Prüfung für die Erteilung des Rheinschifferpatents oder des Binnenschifferpatents kann der Bewerber wählen, ob er nur den Nachweis von Grundkenntnissen des ADNR nach den Vorschriften der Patentverordnung erbringen oder ob er die „Fachprüfung ADNR“ nach Rn. 10 170 des ADNR ablegen will. Die „Fachprüfung ADNR“ kann aber auch unabhängig von der Patentprüfung abgelegt werden.
3. Inhaber des Rheinschifferpatents oder des Binnenschifferpatents, die ihr Patent vor dem 1. April 1986 erworben haben, können bis spätestens 1. April 1989 die Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR nach Rn. 10 170 Abs. 2 Unterabs. 1 Satz 2 auch durch den Nachweis erwerben, daß sie an einer Wiederholungs- und Fortbildungsschulung (erstmalige Schulung) nach Rn. 10 170 Abs. 4 teilgenommen haben.
4. Die Fachprüfung ADNR setzt die Teilnahme an einem Lehrgang nicht zwingend voraus; eine entsprechende Schulung wird allerdings dringend empfohlen.
5. Zur Anerkennung von bereits durchgeführten Lehrgängen siehe Übergangsvorschriften unter Nummer 8.

Nachstehend werden bekanntgegeben

- der Wortlaut des Protokolls 28 über die Sitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) vom 25./26. November 1985 und
- die Richtlinie RB 001 zu Randnummer 10 170 des ADNR.

Der Bundesminister für Verkehr
 Im Auftrag
 Hinz

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 25./26. November 1985

(Dokument CC/R [85] 2)

„PROTOKOLL 28

ADNR – Rn 10 170 (neu) – Kenntnisse über gefährliche Güter Beschluß

I.

Die Zentralkommission, auf Vorschlag ihres Ausschusses für gefährliche Güter und ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluß aufgeführten Änderungen der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR).

Diese Änderungen treten am 1. April 1986 in Kraft.*)

Dabei gelten folgende Übergangsbestimmungen:

Rn 10 170 (1) gilt erst ab 1. April 1989.

In Abweichung von Rn 10 170 (2), Absatz 2, können Inhaber von Rheinschifferpatenten, die ihr Patent vor dem 1. April 1986 erworben haben, bis spätestens 1. April 1989 die Bescheinigung nach Rn 10 170 (2), Absatz 1, Satz 2, auch durch den Nachweis erwerben, daß sie an einer Wiederholungs- und Fortbildungsschulung nach Rn 10 170 (4) teilgenommen haben.

II.

Die Zentralkommission beauftragt ihren Ausschuß für gefährliche Güter und ihren Ausschuß für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, gemeinsam zu prüfen, ob durch die Einführung der neuen Vorschriften die erwartete weitere Erhöhung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter erreicht wird, ihr in der Frühjahrssitzung 1992 darüber zu berichten und gegebenenfalls Vorschläge zu unterbreiten.

Anlage

In der Anlage B, ADNR, ist folgende Rn 10 170 neu einzufügen:

10 170 Kenntnisse über gefährliche Güter

(1) Ein Sachkundiger muß an Bord anwesend sein, wenn folgende gefährliche Güter der Anlagen 9, 10 oder 11 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung befördert werden:

Bestimmte feuergefährliche Güter nach Anlage 9 RheinSchPV

- bei der Beförderung in Versandstücken,
 - a) soweit das Bruttogewicht der auf einem Schiff beförderten Güter 50 Tonnen überschreitet:
 - feuergefährliche Gase F der Klasse Id mit Ausnahme der Gase nach der hiernach erwähnten Anlage 10;
 - Güter der Klasse IIIa Kategorien Kx, K0s, K0n, K1s, K1n;
 - Güter der Klasse V mit einem Flammpunkt unter 21° C;
 - b) soweit das Bruttogewicht der auf einem Schiff beförderten Güter 250 Tonnen überschreitet:
 - Güter der Klasse IIIa, Kategorie K2;
 - Güter der Klasse V mit einem Flammpunkt zwischen 21° C und 55° C;

– bei Tankschiffen,

die hiervor aufgeführten Güter der Anlage 9 ohne Gewichtsbeschränkung sowie die gefährlichen Gase, die bei der Beförderung dieser Güter entstanden sind und sich noch in den Tanks befinden.

Ammoniak und andere gleichgestellte Güter nach Anlage 10 RheinSchPV

- bei der Beförderung in Versandstücken,
 - soweit das Bruttogewicht der auf einem Schiff beförderten Güter 1 Tonne je Gut oder 5 Tonnen insgesamt überschreitet:

*) Die Verordnung zur Inkraftsetzung des Beschlusses der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt wird in der Bundesrepublik Deutschland zur Zeit vorbereitet.

- a) folgende Güter der Klasse Id:
 - Borfluorid und Fluor der Ziffer 3;
 - Güter der Ziffern 5 und 8 a;
 - Chlorwasserstoff der Ziffer 10;
 - Ammoniak der Ziffer 14;
- b) folgende Güter der Klasse IVa:
 - die Güter der Ziffern 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 13, 14 und 31;
 - Natriumazid der Ziffer 32 a;
 - die Güter der Ziffern 81 a und 81 b;
 - Natriumfluoracetat und Fluoracetamid der Ziffer 81 g;
- c) folgende Güter der Klasse V:
 - die Güter der Ziffern 2 a, 3 a, 6 a, 7, 9 und 14;
- bei Tankschiffen,

die hiervor aufgeführten Güter der Anlage 10 ohne Gewichtsbeschränkung sowie die gefährlichen Gase, die bei der Beförderung dieser Güter entstanden sind und sich noch in den Tanks befinden.

Explosionsgefährliche Güter nach Anlage 11 RheinschPV

soweit das Bruttohöchstgewicht der auf einem Schiff beförderten Güter 50 kg je Klasse überschreitet:

- Güter der Klasse Ia mit Ausnahme der Güter der Ziffer 15;
- Güter der Klasse Ib;
- Güter der Klasse Ic mit Ausnahme der Güter der Ziffer 1 a;
- Güter der Klasse VII mit Ausnahme der Güter der Ziffer 99.

(2) Sachkundiger (Besatzungsmitglied oder eine andere Person), ist eine Person, die nachweisen kann, daß sie über besondere Kenntnisse des ADNR verfügt. Diese Kenntnisse sind nachzuweisen durch eine Bescheinigung einer zuständigen Behörde oder durch eine Bescheinigung einer von der zuständigen Behörde anerkannten Stelle.

Diese Bescheinigung wird erworben durch eine mit Erfolg bestandene Fachprüfung ADNR.

Jeder Prüfungsausschuß bestimmt die Modalitäten der Fachprüfung ADNR auf der Grundlage des Programms nach Abs. (3) und des von der Zentralkommission erstellten Fragenkatalogs. Im übrigen gelten die Bestimmungen des § 5 der Rheinschifferpatentverordnung sinngemäß.

(3) Die Vermittlung der Kenntnisse nach den Absätzen (2) und (4) kann erfolgen im Rahmen eines von der zuständigen Behörde anerkannten Lehrgangs. Dieser Lehrgang, der gegebenenfalls eine persönliche, praktische Übung beinhaltet, soll umfassen:

- a) allgemeine Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter,
- b) Gefahrenarten,
- c) Maßnahmen zur Unfallverhütung,
- d) Maßnahmen nach einem Unfall oder Zwischenfall (Erste Hilfe, Bleib-weg-Signal, Notruf, Verkehrssicherung, Einsatz von Hilfsmitteln wie z. B. Feuerlöschern),
- e) Bezeichnung der Schiffe und Bezeichnung der Versandstücke,
- f) Aufgaben der Besatzung und des Sachverständigen bei der Beförderung gefährlicher Güter,
- g) Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Güter befördern sowie Funktion und Anwendung der Ausrüstungsgegenstände.

(4) Die Bescheinigung nach Abs. (2) hat eine Gültigkeit von fünf Jahren und kann jederzeit durch den Nachweis der Teilnahme an einer von der zuständigen Behörde anerkannten Wiederholungs- und Fortbildungsschulung nach dem in Abs. (3) enthaltenen Programm erneut erworben werden.“

Richtlinien für die

- Fachprüfung ADNR
- Erteilung der Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR
- Anerkennung von Lehrgängen für den Erwerb der besonderen Kenntnisse des ADNR

gemäß Randnummer (Rn) 10 170 des ADNR – RB 001 –

Inhalt

1. Fachprüfung ADNR
 - 1.1 Rheinschifferpatentprüfung/Binnenschifferpatentprüfung
 - 1.2 Fachprüfung ADNR für Sachkundige
2. Zweck und Inhalt der Lehrgänge
3. Anerkennung von Lehrgängen
4. Voraussetzungen für die Anerkennung
5. Erteilung der Anerkennung
6. Durchführung des Lehrgangs
7. Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR
8. Übergangsvorschriften

Anlagen

- Anlage 1 Fragenkatalog der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) für die Fachprüfung ADNR
- Anlage 2 Muster einer Bescheinigung nach Rn 10 170 Abs. 2 ADNR

1. Fachprüfung ADNR

1.1 Rheinschifferpatentprüfung/Binnenschifferpatentprüfung

In dem Anhang 4 der Rheinschifferpatentverordnung und der Anlage 1 der Binnenschifferpatentverordnung wird u. a. der Nachweis von Grundkenntnissen über das ADNR gefordert. Der Nachweis dieser Kenntnisse kann auf Antrag auch durch Ablegung einer Fachprüfung ADNR erbracht werden. Hierzu ist der von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) aufgestellte Fragenkatalog zu verwenden (Anlage 1).

Den Bewerbern sind jeweils 30 Fragen zu stellen.

Die Prüfung hat bestanden, wer mindestens 21 der 30 Fragen richtig beantwortet hat. Bei offensichtlichen Mißverständnissen und in Grenz- und Zweifelsfällen kann die Prüfungskommission in einem direkten Fachgespräch mit dem Bewerber feststellen, ob die erfolgte Prüfung als bestanden gelten kann.

Nach bestandener Prüfung ist dem Bewerber eine Bescheinigung gemäß Anlage 2 auszustellen.

1.2 Fachprüfung ADNR für Sachkundige

Bewerber um die Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR müssen, soweit sich aus Rn 10 170 ADNR nichts anderes ergibt, die besonderen Kenntnisse des ADNR in einer Fachprüfung ADNR nachweisen.

Zur Abnahme der Fachprüfung ADNR sind die bei den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd gebildeten Prüfungsausschüsse für die Abnahme der Rheinschifferpatentprüfungen sowie die bei den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest und Süd gebildeten Prüfungsausschüsse für die Abnahme der Schifferpatentprüfungen zuständig.

Jeder Prüfungsausschuß bestimmt die Modalitäten der Fachprüfung ADNR auf der Grundlage des Programms nach Rn 10 170 (3) und des von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt erstellten Fragenkatalogs. Das Verfahren richtet sich nach Nummer 1.1 Absätze 2 und 3. Im übrigen gelten die Bestimmungen des § 5 der Rheinschifferpatentverordnung und der §§ 20 und 22 der Binnenschifferpatentverordnung sinngemäß.

2. Zweck und Inhalt der Lehrgänge

2.1 Die nachstehenden Bestimmungen gelten für die Anerkennung von Lehrgängen für Sachkundige gemäß Rn. 10 170 der Anlage B zum ADNR.

2.2 Die Lehrgänge haben den Zweck, Personen, die als Sachkundige eingesetzt werden sollen und die gemäß Rn. 10 170 ADNR eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer Schulung über die besonderen Anforderungen bei Gefahrguttransporten erwerben wollen, die hierfür erforderlichen theoretischen und praktischen Kenntnisse (z. B. Erläuterung an Modellen und Lichtbildern, Umgang mit Spürgeräten und Feuerlöschern, ...) zu vermitteln.

2.3 In den Lehrgängen sollen gemäß Rn. 10 170 ADNR folgende Kenntnisse vermittelt werden:

- a) allgemeine Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter,
- b) Gefahrenarten,
- c) Maßnahmen zur Unfallverhütung,
- d) Maßnahmen nach einem Unfall oder Zwischenfall (Erste Hilfe, Bleib-weg-Signal, Notruf, Verkehrssicherung, Einsatz von Hilfsmitteln wie z. B. Feuerlöschern),
- e) Bezeichnung der Schiffe und Bezeichnung der Versandstücke,
- f) Aufgaben der Besatzung und des Sachkundigen bei der Beförderung gefährlicher Güter,
- g) Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Güter befördern, sowie Funktion und Anwendung der Ausrüstungsgegenstände.

3. Anerkennung von Lehrgängen

3.1 Lehrgänge bedürfen der Anerkennung durch die **Wasser- und Schifffahrtsdirektion**.

Einer Anerkennung bedürfen nicht Lehrgänge, die von der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft durchgeführt werden. Hier hat die Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft zu gewährleisten, daß die Durchführung der Lehrgänge diesen Richtlinien entspricht; die Lehrinhalte sind der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest mitzuteilen.

3.2 Die Anerkennung wird nur auf schriftlichen Antrag erteilt. Antragsberechtigt sind natürliche oder juristische Personen oder Gesellschaften im Sinne des Handelsrechts.

Dem Antrag auf Anerkennung sind beizufügen

- a) ausführliche Kurspläne mit sachlicher und zeitlicher Gliederung des Lehrstoffes unter Angabe der vorgesehenen Lehrmethoden und gegebenenfalls unter Beifügung der Unterlagen über eine vorgesehene programmierte Unterweisung,
- b) das Verzeichnis der Lehrkräfte, Nachweis der Sachkunde und Angabe des Tätigkeitsgebiets der Lehrkräfte,
- c) Angaben über die Schulungsräume und das vorhandene Lehrmaterial sowie Angaben über die Einrichtungen für die praktische Unterweisung,
- d) die Teilnahmebedingungen.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest kann weitere Angaben und die Beibringung weiterer Unterlagen verlangen, insbesondere über die Eignung der Lehrkräfte im Rahmen der Erwachsenenbildung. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest kann Lehrgänge überwachen.

3.3 Nach Maßgabe der Anerkennung ist der Veranstalter berechtigt, die Wiederholungs- und Fortbildungslehrgänge als erstmalige oder als weitere Schulungen durchzuführen. Erstmalige Schulungen von Schiffsführern dienen der Vermittlung von Grundkenntnissen; weitere Schulungen dienen der Auffrischung des Wissens und sollen inzwischen eingetretene technische, rechtliche und stoffbezogene Neuerungen vermitteln. Sie müssen vor Ablauf der in Rn. 10 170 Abs. 4 ADNR genannten Frist absolviert worden sein.

4. Voraussetzungen für die Anerkennungen:

4.1 Der Lehrgangsveranstalter hat der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest ausführliche Kurspläne vorzulegen. Diese kann verlangen, daß erforderliche Änderungen vorgenommen werden.

4.2 Der Lehrgangsveranstalter hat seinen Wiederholungs- und Fortbildungslehrgängen mindestens folgenden Zeitbedarf zugrunde zu legen:

- a) erstmalige Schulung: 24 Unterrichtsstunden,
- b) weitere Schulungen: 12 Unterrichtsstunden.

Die Verteilung der Unterrichtsstunden auf den Zeitraum von einem Jahr ist zulässig.

4.3 Der Lehrgangsveranstalter hat bei Antragstellung nachzuweisen, daß er über geeignete Räumlichkeiten für die Schulung und über das erforderliche Lehrmaterial verfügt.

4.4 Die Lehrgänge müssen grundsätzlich zu angemessenen Bedingungen allen Teilnehmern, die der Schulungspflicht unterliegen, offenstehen. Ausnahmen hiervon kann die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest zulassen, wenn ein gleiches Lehrgangsangebot in zumutbarer Entfernung vom Wohnsitz des Teilnehmers und zu einem zumutbaren Zeitpunkt nachgewiesen werden kann.

5. Erteilung der Anerkennung

5.1 Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest erteilt die Anerkennung schriftlich. Diese enthält insbesondere die Auflagen, daß

- die Lehrgänge nach den Ziffern 4.1 bis 4.4 durchgeführt werden,
- ihr die Befugnis eingeräumt wird, Beauftragte zu den Lehrgangsveranstaltungen zu entsenden,
- ihr die Termine der einzelnen Lehrgangsveranstaltungen rechtzeitig anzuzeigen sind.

5.2 Will der Lehrgangsveranstalter nach Anerkennung eines Lehrgangs Veränderungen hinsichtlich solcher Umstände vornehmen, die für die Anerkennung von Bedeutung waren, so hat er vorher die Zustimmung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest einzuholen. Dies gilt insbesondere für Veränderungen der eingesetzten Lehrkräfte sowie der Kurspläne.

6. Durchführung der Lehrgänge

6.1 Die Lehrgänge müssen sicherstellen, daß die Teilnehmer den vermittelten Stoff beherrschen.

Die Lehrgänge müssen dem aktuellen Stand der Entwicklungen in den jeweiligen Schulungsbereichen Rechnung tragen. Der Lehrgangsveranstalter trägt die Verantwortung dafür, daß die Entwicklungen in den Schulungsbereichen von den eingesetzten Lehrkräften beobachtet und beherrscht werden.

6.2 Die Durchführung der Lehrgänge soll so praxisnah wie möglich erfolgen. Dabei sind den Kursplänen der Lehrgänge die Themen nach Nummer 2.3 zugrunde zu legen. Die Lehrgänge sollen möglichst auch einen praktischen Teil (z. B. Vorführung von Modellen, Umgang mit Spürgeräten und Feuerlöschern) enthalten.

7. Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR

Für die Erteilung und Erneuerung der Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR nach dem Muster der Anlage 2 sind die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest und Süd zuständig.

Die Bescheinigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Bewerber die Fachprüfung ADNR mit Erfolg abgelegt hat oder wenn der Bewerber das Rheinschifferpatent oder Schifferpatent vor dem 1. April 1986 erworben hat und bis spätestens 1. April 1989 den Nachweis erbringt, daß er an einer Wiederholungs- und Fortbildungsschulung („erstmalige Schulung“) nach Rn. 10 170 Abs. 4 teilgenommen hat.

Die Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR wird auf Antrag verlängert, wenn der Bewerber den Nachweis erbringt, daß er an einer Wiederholungs- und Fortbildungsschulung („weitere Schulung“) nach Rn. 10 170 Abs. 4 teilgenommen hat. Wird der Nachweis erst nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Bescheinigung erbracht, so wird eine neue Bescheinigung erteilt, für die die erneute Ablegung einer Fachprüfung ADNR erforderlich ist.

8. Übergangsvorschriften

Inhabern eines Rheinschifferpatents oder Schifferpatents, die in der Zeit vom 1. April 1984 bis 31. März 1986 an einer Schulung über den Transport gefährlicher Güter nachweislich teilgenommen haben, die dieser Richtlinie entspricht, kann die Bescheinigung gemäß Abschnitt 7 von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest ausgestellt werden.

Als Gültigkeitsdauer ist einzutragen: 31. März 1990.

Anlage 1

Prüfungsfragen zur Fachprüfung ADNR

Vorbemerkungen

Die nachfolgenden 201 Prüfungsfragen sind von den Delegationen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) eingereicht und von der Arbeitsgruppe für gefährliche Güter in mehreren Sondersitzungen bearbeitet und im vorliegenden Entwurf zusammengefaßt worden.

Bei den Fragen ist für die Einteilung der gefährlichen Güter in Gefahrklassen die Empfehlung der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter beachtet worden, die in RID *) und ADR *) bereits vollzogen ist und im ADNR bei der nächsten Revision berücksichtigt werden soll. Die bei der Drucklegung dieses Entwurfs noch gültige Gefahrklassen-Bezeichnung nach ADNR ist jeweils in Klammern beigelegt, z. B. „Klasse 6.1 (IVa)“.

Wenn in den einzelnen Prüfungsfragen nicht ausdrücklich etwas anderes erwähnt ist, dann handelt es sich bei den Gefahrgütern stets um Mengen, die über den dem ADNR nicht unterliegenden Höchstgewichten (Randnummer 10 100) liegen.

Die 201 Prüfungsfragen werden nach ihrem Schwierigkeitsgrad in 12 etwa gleichwertige Fragengruppen zu je 30 Fragen eingeteilt, wobei eine bestimmte Frage in mehreren Gruppen enthalten sein kann. Der Schlüssel für die jeweiligen Fragengruppen sowie die richtige Antwort liegt bei den Prüfungskommissionen in einer Dienstaussage vor.

Da die Fragen von den Kandidaten im „Multiple-Choice-Verfahren“ beantwortet werden sollen, sind jeder Frage eine richtige und drei falsche Antworten beigegeben.

Der Tabellenkopf gibt Aufschluß über

- die Laufnummer der Prüfungsfrage;
- einen Quellenbezug in den Rheinschiffahrts-/Binnenschiffahrts-Vorschriften oder einen Hinweis auf die bei der Beförderung gefährlicher Güter unabdingbar erforderlichen Grundkenntnisse;
- Frage- und Antwortvorschläge

Die Prüfungsfragen, einschließlich der richtigen und falschen Antworten, sind jedermann zugänglich. Sie können auch als Lehrmittel, z. B. bei der Matrosen- und Schiffsführerausbildung, benutzt werden.

Die Bewerber sollen bei der Prüfung alle amtlichen Ausgaben von Vorschriften, d. h. Vorschriftstexte ohne Kommentare oder nicht-amtliche Erläuterungen, als Hilfsmittel benutzen dürfen. Ebenfalls sollen Nachschlagewerke über chemische und physikalische Eigenschaften von Transportgütern sowie Sammlungen von Stoffmerkmallblättern bzw. schriftlichen Weisungen nach Randnummer 10 185 ADNR (z. B. die „R 12“ der BSBG, die CEFIC-Merkblätter) während der Prüfung als Hilfsmittel zugelassen sein. Ausdrücklich als Hilfsmittel während der Prüfung **nicht zugelassen** sind nicht offiziell ausgeteilte Prüfungsfragebogen sowie hiervor aufgeführte Hilfsmittel, die mit zusätzlichen Handeintragungen versehen sind.

Bei gleichzeitig geprüften Kandidaten sind diesen, soweit möglich, Fragebogen verschiedener Fragengruppen zur Beantwortung vorzulegen.

Für die Beantwortung der 30 Prüfungsfragen stehen höchstens 60 Minuten zur Verfügung.

Die Prüfung hat bestanden, wer mindestens 21 der 30 Fragen richtig beantwortet hat. Bei offensichtlichen Mißverständnissen und in Grenz- und Zweifelsfällen kann die Prüfungskommission in einem direkten Fachgespräch mit dem Bewerber feststellen, ob die erfolgte Prüfung als bestanden gelten kann.

*) RID = Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID-Regeln) (BGBl. 1985 II S. 666)

ADR = Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (BGBl. 1969 II S. 1489)

Fragenkatalog

Frage Nr.	Quellenbezug*)	Frage und Antwortvorschläge
001	Verordnung, Titel; RheinSchPV § 1.01 f	Wie wird die „Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein“ abgekürzt? A VBGR C ADR B ADNR D RID
002	Verordnung Art. 1	Was wird mit dem ADNR geregelt? A Die Beförderung von Gütern aller Art mit Rheinschiffen. B Die Beförderung solcher gefährlicher Güter auf dem Rhein, deren Transport mit der Eisenbahn oder auf der Straße verboten ist. C Die Beförderung gefährlicher Güter mit Tankschiffen in der Binnenschiffahrt. D Die Zulassung und gegebenenfalls die Voraussetzungen, unter denen gefährliche Güter auf dem Rhein befördert werden dürfen.
003	6002 (1)	Welche Besonderheiten gelten für die Güter einer „Nur-Klasse“? A Für die Beförderung von Gefahrgütern einer „Nur-Klasse“ ist in allen Fällen ein Zulassungszeugnis erforderlich B Bei der Beförderung eines Gutes einer „Nur-Klasse“ dürfen gleichzeitig keine anderen Gefahrgüter befördert werden. C Güter, die in der Aufzählung der gefährlichen Güter von „Nur-Klassen“ in der Anlage A, II. Teil, nicht aufgeführt sind, dürfen auf dem Rhein nicht befördert werden. D Güter einer „Nur-Klasse“ dürfen nur in beschränkten Mengen gemäß Kapitel I und II der Anlage B befördert werden.
004	6002 (1)	Welche Besonderheiten gelten für die Güter einer „freien Klasse“? A Güter einer „freien Klasse“ dürfen in unbeschränkten Mengen befördert werden. B Bei der Beförderung von Gütern einer „freien Klasse“ ist nur in den in Kapitel II der Anlage B vorgesehenen Fällen ein Zulassungszeugnis erforderlich. C Güter, die in der Aufzählung der gefährlichen Güter von „freien Klassen“ in der Anlage A, II. Teil, nicht aufgeführt sind, gelten nicht als gefährliche Güter und sind ohne besondere Bedingungen zur Beförderung zugelassen. D Auf einem Schiff dürfen Güter aller „freien Klassen“ beliebig befördert werden.
005	6002 (2)	Welche gefährlichen Güter umfaßt die Klasse 2 (Id)? A Verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase. B Entzündbare flüssige Stoffe. C Organische Peroxide. D Sprengstoffe.
006	6002 (2)	Zu welcher Klasse gehören verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase? A Zur „Nur-Klasse“ 1b (Ib). B Zur „Nur-Klasse“ 1c (Ic). C Zur „Nur-Klasse“ 2 (Id). D Zur „freien Klasse“ 3 (IIa).

*) Falls nicht anderes angegeben wird, handelt es sich um Randnummern (Rn) der Anlagen A und B zum ADNR.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
007	6002 (2)	Zu welcher Klasse gehören entzündbare flüssige Stoffe? A Zur Klasse 6.1 (IVa). B Zur Klasse 3 (IIIa). C Zur Klasse 2 (Id). D Zur Klasse 8 (V).
008	6002 (2)	Welche gefährlichen Güter gehören zur Klasse 3 (IIIa)? A Verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase. B Entzündbare flüssige Stoffe. C Organische Peroxide. D Sprengstoffe.
009	6002 (2)	Welches ist die Hauptgefahr einer gefährlichen Flüssigkeit der Klasse 8 (V)? A Druck. B Brennbarkeit. C Giftigkeit. D Ätzende Wirkung.
010	6002 (2)	Unter welcher Randnummer des ADNR finden Sie die Tabelle, in der die RID- und ADR-Gefahrklassen aufgelistet sind? A Unter Rn 42 401. B Unter Rn 11 401. C Unter Rn 10 002. D Unter Rn 6 002.
011	6002 (2)	Zu welcher Klasse gehören die organischen Peroxide? A Zur „Nur-Klasse“ 4.2 (II). B Zur „freien Klasse“ 5.1 (IIIc). C Zur „Nur-Klasse“ 5.2 (VII). D Zur „Nur-Klasse“ 6.2 (VI).
012	6002 (2)	Welche gefährlichen Güter gehören zur Klasse 8 (V)? A Ätzende Stoffe. B Radioaktive Stoffe. C Selbstentzündliche Stoffe. D Ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe.
013	6002 (2)	Welche gefährlichen Güter gehören zur „Nur-Klasse“ 6.2 (VI)? A Radioaktive Stoffe. B Ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe. C Selbstentzündliche Stoffe. D Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln.
014	6002 (2); 6300 (1)	Welches ist die Hauptgefahr einer gefährlichen Flüssigkeit der Klasse 3 (IIIa)? A Druck. B Entzündbarkeit. C Giftigkeit. D Radioaktivität.
015	6002 (2); 6401	Welches ist die Hauptgefahr einer entzündbaren Flüssigkeit der Klasse 6.1 (IVa)? A Entzündbarkeit. B Giftigkeit. C Ätzende Wirkung. D Radioaktivität.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
016	6002 (3); 10 181 (1)	Für jedes nach ADNR zu befördernde gefährliche Gut ist ein vom Absender aufgestelltes und ordnungsgemäß ausgefülltes Papier an Bord mitzuführen, das alle Vermerke enthält, die nach den Anlagen A und B in dieses Papier einzutragen sind, wie z. B. Bezeichnung des Gutes, Gefahrklasse, Ziffer, Buchstabe und gegebenenfalls „F“ oder „NF“ bzw. Kategorie, Gesamtbruttogewicht. Wie nennt man dieses Papier? A Spezial-Rheinkonnossement. B Beförderungspapier. C Schriftliche Weisung. D Rheinmanifest für gefährliche Güter.
017	6002 (3); 10 185 (1)	Sie haben für die nächste Reise ein Beförderungspapier und eine schriftliche Weisung erhalten. Die in diesen beiden Papieren enthaltenen Angaben stimmen nicht überein. Was tun Sie? A Vom Absender richtige Angaben verlangen. B Ich korrigiere die Angaben in den schriftlichen Weisungen nach denen des Beförderungspapiers. C Ich korrigiere die Angaben nach den Weisungen des Disponenten der Reederei. D Ich gebe dem Lademeister der Umschlagstelle davon Kenntnis und beginne die Fahrt.
018	6002 (3) + (4)	Wozu dient das Beförderungspapier nach ADNR? A Zur Identifizierung der nach ADNR beförderten gefährlichen Güter. B Als Verzollungsnachweis. C Zum Nachweis für die Zulassung des Schiffes für die Beförderung von ADNR-Gefahrgut. D Als Grundlage für die Berechnung der Frachtzuschläge für gefährliche Güter.
019	6002 (3) + (4); 10 181	Welche Angaben haben die Beförderungspapiere über die geladenen gefährlichen Güter zu enthalten? A Die in den Anlagen A und B zum ADNR vorgeschriebenen Vermerke. B die in den Anlagen 9, 10 bzw. 11 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung aufgeführten Hinweise. C Angaben der Gefahrklasse und des Nettogewichts. D Die vom Hersteller des gefährlichen Gutes gelieferten Angaben über die chemischen und physikalischen Eigenschaften dieses Gutes.
020	6002 (8) + (9); 6401	Kann ein gefährliches Gut nach ADNR mehrere Gefahrenarten aufweisen? A Nein, die Hauptgefahr schließt die anderen Gefahrenarten aus. B Ja. C Nein, weil es nach ADNR verboten ist, Güter mit mehreren Gefahrenarten zu befördern. D Ja, aber dann braucht es für die Beförderung eine Sondergenehmigung nach Art. 4 ADNR.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
021	Anlage A (z. B. 6039)	Wie muß die Bezeichnung eines Gefah- rengutes nach ADNR im Beförderungspa- pier hervorgehoben werden? A Durch große Buchstaben in Druck- schrift. B Überhaupt nicht. C Durch Kursivschrift. D Durch Unterstreichung in Rot.			C Die Kategorien Kx, K0s, K0n, K1s, K1n, K2 und K3. D Die Kategorien Kx, K1s, K1n, K2s, K2n, K3s und K3n.
022	Anlage A (z. B. 6039)	Welche der folgenden Angaben müssen nach ADNR im Beförderungspapier enthalten sein? A Die Adresse des Herstellers des Gutes. B Die amtliche Schiffsnummer. C Die Bezeichnung des gefährlichen Gutes, die Klasse, die Ziffer der Stoff- aufzählung, die Abkürzung ADNR. D Das Ablaufdatum der Gültigkeit des Zu- lassungszeugnisses.	030	6301 (2)	Wie sind die entzündbaren flüssigen Stoffe der Klasse 3 (IIIa) unterteilt? A In „G-Stoffe“ und „NG-Stoffe“. B In „K-Kategorien“. C Entsprechend ihrer Viskosität in die Gruppen V1, V2 und V3. D In „F-Stoffe“ und „NF-Stoffe“.
023	6131 (2); 10 101	Was bedeutet die Abkürzung „NF“ im ADNR oder im Beförderungspapier? A Natriumformaldehyd. B Nitrofluorid. C Nicht feuergefährlich (non inflammable). D Nicht freie Klasse.	031	6501, 1	Unter welcher Klasse und mit welcher Randnummer ist Schwefelsäure aufgeführt? A In der Klasse 3 (IIIa) unter der Rn 6301. B In der Klasse 6.2 (VI) unter der Rn 6601. C In der Klasse 5.2 (VII) unter der Rn 6701. D In der Klasse 8 (V) unter der Rn 6501.
024	6301 (1) 1a	Zu welcher Klasse gehört Benzin? A Zur Klasse 1a (Ia). B Zur Klasse 2 (Id). C Zur Klasse 3 (IIIa). D Zur Klasse 8 (V).	032	10 000 (1) c + Anhang 2	Wo können Sie nachlesen, welche Bedeutung die RID-, ADR- und IMDG-Ge- fahrzettel haben, mit denen die Versand- stücke gekennzeichnet sind? A In der Anlage 3 der Rheinschiffahrts- polizeiverordnung B In den schriftlichen Weisungen nach Rn 10 185. C Im Anhang 2 zur Anlage B des ADNR. D Im Zulassungszeugnis.
025	6301 (1) 3 + (2)	Wo liegt der Flammpunkt einer Flüssigkeit der Kategorie K2? A Zwischen 21°C und 55°C (die Grenzwerte inbegriffen). B Über 100°C. C Unter 21°C. D Zwischen 55°C und 100°C (die Grenzwerte inbegriffen).	033	10 000 (1) e + Anhang 2	Mit welchem Gefahrzettel ist ein Ver- sandstück, das entzündbare flüssige Stoffe der Klasse 3 (IIIa) enthält, gekenn- zeichnet? A  (schwarz/weiß) B  (schwarz/weiß/rot) C  (schwarz/rot) D  (schwarz/weiß/rot)
026	6301 (1) 3 + (2)	Zu welcher Kategorie gehört ein Stoff der Klasse 3 (IIIa) mit einem Flammpunkt von 40°C? A Zur Kategorie K0s. B Zur Kategorie K1s. C Zur Kategorie K2. D Zur Kategorie K3.	034	10 000 (1) e + Anhang 2	Welcher Gefahrzettel gilt für gefährliche Güter der Klasse 4.3 (Ie)? A  (schwarz/orange) B  (schwarz/weiß/rot) C  (schwarz/blau) D  (schwarz/weiß/rot)
027	6301 (1) 4	Zu welcher Klasse gehört Dieselkraftstoff? A Zur Klasse 2 (Id). B Zur Klasse 3 (IIIa). C Zur Klasse 6.1 (IVa). D Zur Klasse 8 (V).	035	10 000 (1) e + Anhang 2	Welche Bedeutung hat der abgebildete Gefahrzettel?  (schwarz/gelb) A Explosionsgefährlich.
028	6301 (1) 4	Zu welcher Klasse gehört leichtes Heizöl? A Zur Klasse 2 (Id). B Zur Klasse 3 (IIIa). C Zur Klasse 6.1 (IVa). D Zur Klasse 8 (V).			
029	6301 (2)	Die entzündbaren flüssigen Stoffe der Klasse 3 (IIIa) sind in Kategorien eingeteilt. Welche Kategorien sind dies? A Die Kategorien C1, C2, C3 und C4. B Die Kategorien K1, K2, K3 und K4.			

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		B Feuergefährlich (entzündbare feste Stoffe). C Selbstentzündliche Stoffe. D Entzündend wirkende Stoffe oder organische Peroxide.
036	10 100 (1)	Welches ist das Höchstgewicht von Versandstücken mit Natrium der Klasse 4.3 (Ie), Ziffer 1a, das mit einem Schiff befördert werden darf, ohne daß die Anlage B des ADNRR anzuwenden ist? A 50 kg B 500 kg C 1000 kg D 5000 kg
037	10 100 (1) b	Welches ist das Höchstgewicht von Versandstücken mit Phosphor der Klasse 4.2 (II), Ziffer 1, das mit einem Schiff befördert werden darf, ohne daß die Anlage B des ADNRR anzuwenden ist? A 50 kg. B 500 kg. C 1000 kg D 5000 kg
038	10 100 (1) c	Welches ist das Höchstgewicht von Versandstücken mit ätzenden Stoffen der Klasse 8 (V), das mit einem Schiff befördert werden darf, ohne daß die Anlage B des ADNRR anzuwenden ist? A 1 000 kg B 5 000 kg C 25 000 kg D 50 000 kg
039	10 100 (2)	Nach welchen Beförderungsvorschriften des ADNRR ist ein leeres, ungereinigtes Typ-III-Tankschiff, das Benzin befördert hatte und anschließend Gasöl befördern soll, zu behandeln? A Nach den Vorschriften der Klasse 2 (Id). B Nach den Vorschriften für Typ-III-Tankschiffe. C Nach den Vorschriften für Typ-IV-Tankschiffe. D Nach den Weisungen des Empfängers der letzten Ladung.
040	10 100 (2)	Wann gilt ein Tankschiff, das Benzin befördert hatte, als gasfrei? A Nach einer entsprechenden Entgasung. B Nachdem während mindestens fünf Reisen hintereinander in allen Tanks, die mit Benzin beladen waren, „schwarze“ Ware (z. B. Heizöl) befördert worden ist. C Wenn aus einer Bescheinigung, die von einer durch die zuständige Behörde anerkannten Person ausgestellt wurde, hervorgeht, daß das Schiff frei von gefährlichen Gasen ist. D Wenn nach erfolgter Entgasung die Gasfreiheit durch den Schiffsführer oder einen Reedereibeauftragten mittels eines geeigneten Gaskonzentrationsmeßgerätes einwandfrei festgestellt wurde.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
041	10 100 (2) + RheinSchPV/ BinSchStrO Anlage 9	Nach der Löschung einer Ladung Kerosin übernehmen Sie mit Ihrem Typ-IV-Tankschiff ohne vorherige Entgasung eine Partie Gasöl. Es wird nur jeder zweite Tank beladen. Müssen Sie unter diesen Umständen Ihr Schiff weiterhin mit Blaulicht/Blaukegel bezeichnen? A Das Schiff ist in jedem Fall so zu bezeichnen, wie es für das jeweils geladene Gefahrgut vorgeschrieben ist. B Da kein gültiges Gasfreiheitszeugnis vorhanden ist, unterliegt das Schiff gemäß Anlage 9 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung nach wie vor der Bezeichnungspflicht entsprechend der vorherigen Ladung. C Der Flammpunkt der vorangegangenen Ladung (Kerosin) liegt derart nahe bei 55°C, daß in diesem Fall auf die Führung des Blaukegels verzichtet werden kann. D Im vorliegenden Fall kann die Bezeichnung des Schiffes während der Reise ohne Gefährdung Dritter wahlweise den sich ergebenden Umständen (Liegeplätze, Schleusungen usw.) angepaßt werden.
042	10 100 (2) + RheinSchPV/ BinSchStrO Anlage 9	Im Anschluß an die Löschung einer Ladung 2000 t Benzin der Klasse 3 (IIa) K1s übernehmen Sie mit Ihrem Typ-III-Tankschiff ohne vorangegangene Entgasung eine 1000-t-Partie Gasöl der Klasse 3 (IIa) K3. Müssen Sie Ihr Schiff unter diesen Umständen weiterhin gemäß den Vorschriften der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung mit Blaulicht/Blaukegel bezeichnen? A Nein, Gasöl ist kein in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung Anlage 9 aufgeführtes Gefahrgut. B Gemäß Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung darf im vorliegenden Fall die Blaulicht-/Blaukegelbezeichnung nicht mehr geführt werden. C Ja, da kein Gasfreiheitszeugnis vorliegt, sind die in den Tanks und den Umschlagsleitungen des Schiffes verbliebenen Dämpfe der vorangegangenen Ladung im Sinne der Anlage 9 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung als Gefahrgut zu betrachten. D Das Schiff darf entsprechend der neu übernommenen Ladung bezeichnet werden, da anlässlich der Neubeladung die in den Tanks verbliebenen Benzindämpfe weitgehend ausgestoßen worden sind.
043	10 100 (3)	Das Fassungsvermögen Ihrer Treibstofftanks umfaßt insgesamt 42 000 l Gasöl. Gilt diese Bunkermenge als gefährliches Gut im Sinne des ADNRR? A Ja. Die Menge von 42 000 l K3-Stoffen übersteigt das in Rn 10 100 festgelegte Höchstgewicht von 25 000 kg. B Nein, Gasöl, das in den Treibstofftanks des Schiffes mitgeführt wird und dem Betrieb des Schiffes dient, gilt nicht als gefährliches Gut im Sinne des ADNRR.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		C Bunkermengen obengenannten Umfangs unterliegen den gleichen ADN-R-Bestimmungen wie die in Versandstücken abgepackten Stoffe der Klasse 3 (IIIa) K3. D Ohne Rücksicht auf ihren Verwendungszweck unterliegen alle flüssigen Treib- und Brennstoffe vollumfänglich dem ADN-R mit seinen Anlagen A und B.			A Im vorliegenden Fall ja, da ich für die Beförderung von Schwefelsäure ohnehin kein Zulassungszeugnis benötige und die Säure weder brennbar noch explosionsgefährlich ist. B Ja, jedoch nur im Einverständnis des Schiffseigners. C Ja, vorbehaltlich einer Sondergenehmigung durch eine zuständige Behörde. D Die Beförderung von Fahrgästen ist verboten.
044	10 102 (7) + 6001 (4)	Wird für Gefäße oder Tanks ein Füllungsgrad angegeben, so bezieht sich dieser auf einen Prozentsatz des Volumens bei einer bestimmten Temperatur des Stoffes (sofern nicht ausdrücklich eine andere Temperatur genannt ist). Wie hoch ist diese Temperatur? A 15°C B 20°C C 37,8°C D 50°C	049	10 181 (1) a	Welches der nachstehenden Dokumente muß nach ADN-R bei der Beförderung gefährlicher Güter an Bord mitgeführt werden? A Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung. B Das Beförderungspapier. C Ein gültiger Personalausweis des verantwortlichen Schiffsführers. D Eine Streckenkarte der Reise (neuester Stand).
045	10 121 (2); 10 183 + Anhang 1 1. ADN-R- Ausnahme- verordnung	Ein Schiffsführer soll einen Stoff der Klasse 3 (IIIa) Kx in sein Typ-III-Tankschiff übernehmen. Darf er dies ohne weiteres? A Nein, Kx-Stoffe dürfen in Tankschiffen überhaupt nicht befördert werden. B Er darf die Ladung nur dann übernehmen, wenn im Zulassungszeugnis vermerkt ist, daß sein Schiff zur Beförderung des betreffenden Kx-Stoffes zugelassen ist, und zwar unter Beachtung der entsprechenden Sonderregelung (Sondergenehmigung oder 1. ADN-R-Ausnahmeverordnung). C Ja, es sind die allgemeinen Vorschriften für die Klasse 3 (IIIa) zu beachten. D Er darf die Ladung erst dann übernehmen, wenn er allen Personen an Bord die ihm vom Absender übergebenen schriftlichen Weisungen zur Kenntnis gebracht hat. Dies ist die einzige, aber wichtige Bedingung.	050	10 181 (1) b	Von wem sind die bei der Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein und der übrigen Bundeswasserstraßen an Bord mitzuführenden schriftlichen Weisungen aufzustellen und ordnungsgemäß auszufüllen? A Vom Schiffsführer. B Vom Absender. C Vom Reeder. D Vom Hersteller der Ware.
046	10 172	Dürfen auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, Fahrgäste mitreisen? A Nein, grundsätzlich nicht. B Ja, bis zu zwei Fahrgäste. C Die Beförderung von Fahrgästen ist nicht verboten, es gilt jedoch ein absolutes Rauchverbot außerhalb der Wohnungen. D Ja, aber nur auf Schiffen, für die kein Zulassungszeugnis erforderlich ist.	051	10 181 (1) d	Welche der nachstehend aufgeführten Vorschriften müssen nach ADN-R bei der Beförderung gefährlicher Güter an Bord mitgeführt werden? A Die Anlage B des ADN-R. B Die Anlagen A und B des ADN-R. C Das ganze ADN-R mit seinen Anlagen A und B. D Das ADN-R und, wenn die Ladung von der Bahn, dem LKW oder dem Seeschiff übernommen oder im Anschluß an die Beförderung auf dem Rhein an diese Verkehrsträger übergeben wird, die entsprechenden Beförderungsvorschriften für gefährliche Güter, d. h. das RID, das ADR bzw. den IMDG-Code.
047	10 172	Dürfen Sie als Führer eines Tankschiffes mit Benzinladung Fahrgäste befördern? A Nein, in keinem Fall. B Vorbehaltlich der Zustimmung des Absenders der Benzinladung. C Ja, aber höchstens zwei Fahrgäste. D Nur mit dem ausdrücklichen Einverständnis des Schiffseigners.	052	10 182	Sie befördern in Ihrem Schiff u. a. – 100 t Holzfiberplatten (Klasse 4.2 (II) Ziffer 10), – 30 t Natriumnitrat (Klasse 5.1 (IIIc) Ziffer 7a) und – 10 t Salpetersäure (Klasse 8 (V) Ziffer 2c). Benötigen Sie für diese Gefahrgutladung ein Zulassungszeugnis nach Rn 10 182 des ADN-R? A Nein. B Ja, auf jeden Fall. C Ja, wenn dies in einem der drei Beförderungspapiere vorgeschrieben ist. D Ja, wenn dies in einer der drei schriftlichen Weisungen vorgeschrieben ist.
048	10 172	Neben 1000 t Bandstahl besteht die Ladung Ihres Schiffes noch aus 30 t Schwefelsäure in Versandstücken (Klasse 8 (V) Ziffer 1a). Dürfen Sie bei dieser Zuladung Fahrgäste (z. B. Verwandte, Freunde, Reedereigäste) an Bord mitnehmen?			

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
053	10 182 (2)	Alle Tankschiffe, die für die Beförderung entzündbarer flüssiger Stoffe zugelassen sind, sind mit einem Zulassungszeugnis versehen. Was bestätigt dieses Zulassungszeugnis? A Daß Bau, Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes den anzuwendenden Vorschriften der Abschnitte 2 von Anlage B ADNR entsprechen. B Daß Bau, Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes den Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechen. C Daß das Schiff unter der Aufsicht einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut und von ihr zur Beförderung gefährlicher Güter zugelassen wurde. D Daß Bau, Einrichtung, Ausrüstung und Besatzungsstärke den internationalen Transportbestimmungen für flüssige Treib- und Brennstoffe entsprechen.
054	10 183 + Anhang 1	Wie kann der Schiffsführer feststellen, welche gefährlichen Güter mit seinem Tankschiff befördert werden dürfen? A Durch Nachlesen im Zulassungszeugnis seines Tankschiffes. B Durch Nachlesen im Schiffsattest und ggf. in den schriftlichen Weisungen nach Rn 10 185. C Durch Nachfrage beim Verloader. D Durch Nachlesen im Beförderungspapier nach Rn 6002 (3) und (4) ADNR.
055	10 183 (1)	Von wem wird das normale Zulassungszeugnis ausgestellt? A Von der Wasserschutzpolizei bzw. von den von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bezeichneten Polizeiorganen. B Von einer von allen Rheinuferstaaten und Belgien anerkannten Klassifikationsgesellschaft. C Von einer zuständigen Behörde eines der Rheinuferstaaten oder Belgiens. D Von der für das Laden des Schiffes zuständigen Hafenbehörde.
056	10 183 (3)	Welches ist, ohne Verlängerung, die höchste Gültigkeitsdauer eines normalen Zulassungszeugnisses? A Zwei Jahre. B Drei Jahre. C Fünf Jahre. D Zehn Jahre.
057	10 185	Für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen, die sich während der Beförderung gefährlicher Güter ereignen können, muß der Absender dem Schiffsführer ein Papier mitgeben. Der Schiffsführer muß den Personen an Bord von dessen Inhalt Kenntnis geben und dafür besorgt sein, daß das Papier während der Beförderung an Bord angeschlagen ist. Wie heißt dieses Papier? A ADNR-Manifest. B Zulassungszeugnis. C Beförderungspapier. D Schriftliche Weisungen.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
058	10 185	In welchem Dokument sind die Maßnahmen beschrieben, die bei einem Unfall oder Zwischenfall zu tun sind? A Im Zulassungszeugnis. B Im ADNR. C In den schriftlichen Weisungen. D Im Beförderungspapier.
059	10 185 (1)	Während der Beförderung von Stückgütern, die alle vom gleichen Absender kommen, tritt ein unangenehmer Geruch auf, dessen Ursache nicht bekannt ist. Sind Maßnahmen zu treffen, und wenn ja, welche? A Es ist nichts Besonderes zu unternehmen. Ich fahre weiter und beobachte die Angelegenheit. B Ich nehme vorsorglich Verbindung mit dem Absender auf. Wenn nötig, lege ich das Schiff vor Anker, und zwar außerhalb bewohnter Gebiete. Im übrigen treffe ich die in den schriftlichen Weisungen für diesen Fall vorgesehenen Maßnahmen. C Sicherheitshalber benachrichtige ich die Feuerwehr. D Ich betätige das Bleib-weg-Signal und beobachte die weitere Entwicklung.
060	10 185 (1)	Wer muß dem Schiffsführer die schriftlichen Weisungen zur Verfügung stellen? A Die für das Laden zuständige Hafenbehörde. B Der Absender. C Der Reeder. D Der Hersteller der Ware.
061	10 185 (1)	Wozu dienen die schriftlichen Weisungen nach Rn 10 185 ADNR? A Als Ersatz für die nach Rn 6007 vorgeschriebenen Beförderungspapiere. B Als Instruktion für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen. C Als Weisungen für die beim Stauen der gefährlichen Güter zu beachtenden Maßnahmen. D Als Weisungen an Beamte oder Beauftragte, die das Schiff bzw. die Ladung während der Beförderung gefährlicher Güter kontrollieren (Polizei, Zoll, SUK).
062	10 185 (1)	Die schriftlichen Weisungen enthalten bestimmte Angaben über das Gefahrgut sowie über Maßnahmen, die nach Unfällen oder Zwischenfällen vorzukehren sind. Welche der hiernach aufgeführten Angaben gehören nicht dazu? A Das Nettogewicht der an Bord befindlichen Partie des gefährlichen Gutes, für das die schriftliche Weisung zutrifft. B Die zu ergreifenden Maßnahmen für den Fall, daß Personen mit dem Gefahrgut in Berührung kommen. C Die im Brandfall zu ergreifenden Maßnahmen. D Die bei Bruch der Verpackung zu ergreifenden Maßnahmen.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
063	10 185 (1) a	Wo sind die Gefahren beschrieben, die bestimmte entzündbare flüssige Stoffe in sich bergen? A Im Zulassungszeugnis. B In den schriftlichen Weisungen. C Im Kapitel I der Anlage B des ADN. D Im Beförderungspapier.	069	10 185 (1) b RheinSchPV/ BinSchStrO § 8.14	Was ist nach einem Unfall, der sich auf Deck eines Schiffes, das gefährliche Güter befördert, zuerst zu tun, wenn bei dem Unfall durch das Ausströmen gefährlicher Güter Personenschaden entstanden ist? A Reederei benachrichtigen. B Unfallstelle sperren. C Bleib-weg-Signal auslösen und Erste Hilfe leisten. D Polizei benachrichtigen.
064	10 185 (1) a	Wie erfährt der Schiffsführer, welche Schutzausrüstung für einen bestimmten Gefahrguttransport an Bord des Schiffes mitzuführen ist? A Durch Umfragen bei den Kollegen. B Das steht in den schriftlichen Weisungen. C Die richtige Zusammenstellung bestimmt der Schiffsführer auf Grund der im Beförderungspapier enthaltenen Angaben und entsprechend seiner Kenntnisse. D Das steht im Zulassungszeugnis unter der Rubrik „Verschiedenes“.	070	10 185 (1) b	Was ist nach einem Unfall, der sich an Deck eines Schiffes, das giftige Stoffe befördert, zuerst zu tun, wenn bei dem Unfall Personenschaden entstanden ist? A Verletzte aus der Gefahrenzone bringen. B Ggf. Leck abdichten. C Bleib-weg-Signal auslösen. D Schriftliche Weisung lesen.
065	10 185 (1) a + d	Was geschieht, wenn leichtes Heizöl ins Wasser gelangt? A Das Öl verbindet sich mit dem Wasser. B Das Heizöl sinkt auf den Boden des Gewässers. C Das Öl bildet auf dem Wasser Ölseln oder einen Ölfilm und kann große Mengen Wasser verunreinigen. D Das Öl verbindet sich nicht mit dem Wasser und kann daher von der Wasseroberfläche leicht wieder abgeschöpft werden.	071	10 185 (1) c	Wo können Sie nachlesen, welche Mittel oder Gruppen von Mitteln bei der Beförderung bestimmter gefährlicher Güter zur Feuerbekämpfung nicht verwendet werden dürfen? A Im Beförderungspapier. B In den schriftlichen Weisungen. C Im Zulassungszeugnis. D In der Anlage A des ADN.
066	10 185 (1) a; 10 373	Wo können Sie nachlesen, welches Erste-Hilfe-Material während der Beförderung bestimmter gefährlicher Güter an Bord mitgeführt werden muß? A Im Beförderungspapier. B In den schriftlichen Weisungen. C Im Zulassungszeugnis. D In der Anlage A des ADN.	072	10 185 (1) d	Was geschieht, wenn bei einer Havarie leicht entzündbare flüssige Stoffe in das Wasser gelangen? A Es können sich über der Wasseroberfläche Gas-/Luftgemische bilden, die unter Umständen an weit entfernt liegenden Stellen gezündet werden und zur Explosion führen können. B Da die ausgetretene Flüssigkeit sofort verdampft, entsteht durch die ins Wasser gelangte Flüssigkeit keine Gefahr. C Das Gefahrgut vermischt sich mit dem Wasser, womit eine Gefahr ausgeschaltet wird. D Das Wasser wird vorerst verschmutzt, es reinigt sich aber wieder, indem sich die leicht entzündbare Flüssigkeit durch Verdampfen dieser Flüssigkeit vom Wasser löst.
067	10 185 (1) b	Sie sind mit einem ätzenden Stoff in Berührung gekommen. Was tun Sie zuerst? A Den Arzt rufen. B Die Berührungsstelle gründlich mit Wasser waschen bzw. die in den schriftlichen Weisungen angegebenen Maßnahmen ergreifen. C Beobachten, ob sich die Haut rötet, dann weiter entscheiden. D Die Berührungsstelle mit kühlenden Umschlägen behandeln.	073	10 185 (1) d	Wo soll sich die Besatzung eines Gastankers bei Gasausbruch möglichst aufhalten? A In der Wohnung. B Im Maschinenraum. C Auf der Luvseite des Gasaustritts. D Auf der Leeseite des Gasaustritts.
068	10 185 (1) b	Beim Abflanschen der Fülleitung haben Sie Dieselmotoren an die Arme bekommen. Was tun Sie? A An der Luft trocknen lassen. B Die Arme mit Wasser und Seife waschen. C Gar nichts, denn Dieselmotoren sind ungefährlich. D Beobachten, ob sich die Haut rötet. Wenn ja, Berührungsstelle mit kühlenden Umschlägen behandeln.	074	10 185 (1) d	Bei einer Havarie wird auf Ihrem Tankschiff Benzol frei. Welche Maßnahmen treffen Sie? A Bleib-weg-Signal auslösen, Schiff vor Anker legen, Polizei verständigen und Schutzmaßnahmen laut schriftlicher Weisung einleiten.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		B Notrufstelle Koblenz (7 44 44) verständigen, Arzt rufen, an der nächstmöglichen Liegestelle festmachen und schriftliche Weisung lesen. C Bleib-weg-Signal auslösen, an der nächstmöglichen Liegestelle festmachen und Feuerwehr anfordern. D Vor Anker gehen, Polizei benachrichtigen und Schiff verlassen.
075	10 185 (2)	In welchen Sprachen sind die schriftlichen Weisungen abgefaßt? A In Deutsch und Französisch B In Englisch, Deutsch, Niederländisch und Französisch, auf Bundeswasserstraßen außerhalb des Rheins und der Mosel teilweise auch nur in Deutsch. C In allen Sprachen jener Länder, die durchfahren werden. D In mindestens einer der Amtssprachen eines der Rheinuferstaaten.
076	10 185 (3)	Wo und wie müssen Sie die zutreffenden schriftlichen Weisungen an Bord mitführen, wenn Sie auf Ihrem Schiff ein gefährliches Gut befördern? A In meiner Wohnung, zusammen mit meinem Patent. B Als Anschlag an einer allen Personen an Bord bekanntgemachten, gut zugänglichen Stelle. C Als Aufkleber am Tank. D In einem besonders bezeichneten Umschlag im Steuerhaus.
077	10 185 (3)	Wer muß die Besatzung über den Inhalt der schriftlichen Weisungen unterrichten? A Der Reeder. B Die Ladestelle des betreffenden gefährlichen Gutes. C Der Schiffsführer. D Der Absender.
078	10 185 (3)	Wem muß der Schiffsführer vom Inhalt der schriftlichen Weisungen Kenntnis geben? A Dem Personal der Löschstelle. B Dem Empfänger des Gefahrgutes. C Den Personen an Bord seines Schiffes. D Der Wasserschutzpolizei bei Betreten des Schiffes.
079	10 185 (3)	Sie übernehmen ein Gefahrgut, das Ihrer Besatzung aus den bisherigen Transporten noch nicht bekannt ist. Wozu sind Sie verpflichtet? A Zur Unterrichtung der während der Beförderung an Bord befindlichen Personen über den Inhalt der schriftlichen Weisungen. B Im Zusammenhang mit der Übernahme des Gefahrgutes sind mir nach ADN R keine besonderen Verpflichtungen auferlegt.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		C Als Schiffsführer steht es mir frei, meine Besatzung über das Gefahrgut bzw. über den Inhalt der schriftlichen Weisungen zu unterrichten. Eine Verpflichtung besteht aber nicht, weil alle Personen an Bord, die mit der Handhabung des Gefahrgutes zu tun haben, jederzeit selber in die ausgehängten schriftlichen Weisungen Einsicht nehmen können. D Es besteht dann keine Pflicht des Schiffsführers zur Unterrichtung seiner Besatzung, wenn das Schiff für das zu befördernde Gefahrgut besonders ausgerüstet ist.
080	10 185 (3)	Mit den Beförderungspapieren haben Sie auch die schriftlichen Weisungen erhalten. Was tun Sie damit? A Ich gebe allen Personen an Bord von deren Inhalt Kenntnis. Danach werden die schriftlichen Weisungen, solange das Gefahrgut an Bord ist, sichtbar an einer für alle bekanntgemachten Stelle auf dem Schiff angeschlagen. B Ich hefte sie zu der an Bord befindlichen „Sammlung der schriftlichen Weisungen“. C Ich bewahre sie zusammen mit dem Stauplan nach Rn 10 181 (1) c in einer besonders gekennzeichneten Mappe im Steuerhaus auf. D Ich lese sie genau durch und bewahre sie griffbereit in meiner Wohnung auf.
081	10 185 (3)	Wann sollten Sie vom Inhalt der schriftlichen Weisungen Kenntnis nehmen und die Personen an Bord Ihres Schiffes darüber unterrichten? A Vor dem Laden. B Bei der ersten sich bietenden Gelegenheit nach dem Ablegen des Schiffes von der Ladestelle. C Sofort nach einem Unfall oder Zwischenfall. D Unmittelbar vor dem Löschen des betreffenden Gefahrgutes.
082	10 240	Mit wievielen zusätzlichen Feuerlöschern muß ein Schiff, das gefährliche Güter befördert, ausgerüstet sein? A Mit einem bis acht zusätzlichen Feuerlöschern, je nach Gefahrenart der beförderten gefährlichen Güter. Die Anzahl ist in den schriftlichen Weisungen angegeben. B Mit mindestens zwei zusätzlichen Feuerlöschern. C Mit einem zusätzlichen Feuerlöscher, der sich an auffälliger, gut zugänglicher Stelle im Steuerhaus befinden muß. D Mit drei zusätzlichen Feuerlöschern, die gleichmäßig über den Bereich der Ladung bzw. den geschützten Bereich des Schiffes verteilt angebracht sein müssen.
083	10 261 (1) a + (2)	Müssen alle Tankmotorschiffe mit einer Sprechfunkanlage für den öffentlichen Fernsprehdienst ausgerüstet sein? A Ja, sofern dies für das entsprechende Gefahrgut in den schriftlichen Weisungen vorgeschrieben ist.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		B Nein. Es genügt, wenn Gefahrgut-schiffe über eine Sprechfunkanlage mit den Sprechwegen 10, 13, 18, 20 und 22 verfügen. C Nein, Tankmotorschiffe, die ausschließ-lich Güter der Klasse 3 (IIIa) Kategorie K2 oder K3 befördern, sind von der Ausrüstung mit Sprechfunkanlagen für den öffentlichen Fernsprehdienst befreit. D Ja, soweit es sich nicht um Tankmotor-schiffe handelt, die zur Beförderung von weniger als 25 t Güter der Klasse 3 (IIIa) Kategorie K3 bestimmt sind.	086	10 261 (1) a + (2)	Ein 1200-t-Tankmotorschiff ist gemäß Zu-lassungszeugnis ausschließlich für die Beförderung von K3-Stoffen zugelassen. Muß dieses Schiff über eine Sprechfunk-anlage für den öffentlichen Fernsprech-dienst verfügen? A Ja. B Nein. C Ja, jedoch nur im Verkehr zwischen Belgien und den Niederlanden. D Die Ausrüstung dieses Schiffes mit einer Sprechfunkanlage für den öffent-lichen Fernsprehdienst liegt im Ermessen des Schiffseigners.
084	10 261 (1) a + (2)	Muß ein Tankmotorschiff, das für die Beförderung von 25 t entzündbaren flüssigen Stoffen der Klasse 3 (IIIa) Kategorie K3 eingerichtet ist, über eine Sprechfunkanlage verfügen? A Nein, nur Schiffe, die den Bestim-mungen der Rheinschiffahrts-polizeiverordnung/Binnen-schiffahrtsstraßen-Ordnung, Anlagen 9, 10 oder 11 unterliegen, müssen mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein. B Ja, wenn das Tankmotorschiff seine Fahrt bei unsichtigem Wetter nicht unterbricht; andernfalls könnte es jedoch nach den Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/ Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung auf die Funkanlage verzichten. C Nein, für K2- und K3-Tankschiffe ist die Sprechfunkanlage nicht vorgeschrie-ben. D Ja, von der Ausrüstungspflicht sind nur Tankmotorschiffe befreit, die für die Beförderung von weniger als 25 t K3-Stoffen eingerichtet sind.	087	10 261 (1) b + (2)	Müssen alle Schiffe, die Güter befördern, welche den Bestimmungen der Rhein-schiffahrtspolizeiverordnung/Binnen-schiffahrtsstraßen-Ordnung, Anlagen 9, 10 oder 11 unterliegen, über eine Sprech-funkanlage für den öffentlichen Fern-sprechdienst verfügen? A Nein, Sprechfunkanlagen für den öf-fentlichen Fernsprehdienst sind nur für Fahrgastschiffe vorgeschrieben, hingegen müssen Gefahrgutschiffe über eine Sprechfunkanlage mit den Sprechwegen 10, 13, 18, 20 und 22 verfügen. B Ja, sofern dies in den schriftlichen Weisungen für das betreffende Gefahrgut vorgeschrieben ist. C Ja, soweit es sich bei diesen Schiffen nicht um Schubleichter oder Schlepp-kähne handelt. D Nein, Sprechfunkanlagen für den öf-fentlichen Fernsprehdienst sind nur für solche Schiffe vorgeschrieben, die explosionsgefährliche Güter nach Anlage 11 der Rheinschiffahrtspolizei-verordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung befördern.
085	10 261 (1) a + (2)	Muß ein Tankmotorschiff, das für die Beförderung von weniger als 25 t entzündbare flüssige Stoffe der Klasse 3 (IIIa) Kategorie K3 bestimmt ist, über eine Sprechfunkanlage verfügen? A Ja, wenn das Tankmotorschiff seine Fahrt bei unsichtigem Wetter nicht unterbricht; andernfalls könnte es jedoch nach den Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/ Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung auf die Funkanlage verzichten. B Nein, Tankmotorschiffe, die für die Beförderung von weniger als 25 t K3-Stoffen eingerichtet sind, brauchen nicht mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet zu sein. C Nein, für K2- und K3-Tankschiffe ist die Sprechfunkanlage nicht vorgeschrie-ben. D Nein, nur Schiffe, die den Bestim-mungen der Rheinschiffahrtspolizei-verordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung, Anlagen 9, 10 oder 11 unter-liegen, müssen mit einer Sprechfunk-anlage ausgerüstet sein.	088	10 300	Unter welchen Randnummern sind die allgemeinen Betriebsvorschriften enthalten, die bei der Beförderung gefähr-licher Güter aller Klassen zu beachten sind? A Unter Rn 10 000 bis 10 099. B Unter Rn 10 300 bis 10 399. C Unter Rn 11 300 bis 11 399. D Unter Rn 131 200 bis 131 299.
			089	10 331	Ist an Bord von Schiffen, die gefährliche Güter in Versandstücken befördern, der Einsatz von tragbaren Deckwaschpum-pen, die mit flüssigem Brennstoff betrieben werden, erlaubt? A Nein. B Ja, wenn der Flammpunkt des Brenn-stoffes auf 55°C oder höher liegt. C Ja, aber nur dann, wenn alle Lade-raumlukn geschlossen sind. D Ja, jedoch dann nicht, wenn die Ver-sandstücke Güter der Klassen 1a, 1b oder 1c (Ia, Ib oder Ic) enthalten.
			090	10 344	Dürfen auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, die Maschinen mit Petroleum oder Benzin (Flammpunkt unter 55°C) gereinigt werden? A Ja, sofern dabei nicht geraucht wird. B Nein.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		C Ja, wenn mindestens 10 m vom Arbeitsplatz entfernt kein Feuer oder offenes Licht oder andere Zündquellen bestehen. D Nur bei auf Deck angeordneten Maschinen, sofern diese mindestens 7 m von Schornsteinen entfernt aufgestellt sind und in diesem Umkreis auch keine anderen Zündquellen vorhanden sind.
091	10 373	Wo ist angegeben, welches Erste-Hilfe-Material bei der Beförderung bestimmter gefährlicher Güter an Bord mitgeführt werden muß? A In den schriftlichen Weisungen. B Im Beförderungspapier. C Im Kapitel 2, II. Teil der Anlage A des ADNR. D Im Zulassungszeugnis.
092	10 374	Gilt das Rauchverbot auch im Steuerhaus von Schiffen, die gefährliche Güter befördern? A Nein, das Rauchverbot gilt im Steuerhaus nicht, wenn alle Öffnungen geschlossen sind. B Ja, wenn es sich dabei um ein Tankschiff handelt. C Nein, das Rauchen ist in den Wohnungen und im Steuerhaus immer gestattet. D Ja, aber nur während des Ladens und Löschens der gefährlichen Güter.
093	10 374 (1)	Auf welche Weise wird das Rauchverbot an Bord bekanntgegeben? A Durch mündliche Anweisung des Schiffsführers an alle Personen an Bord. B Überhaupt nicht, da im ADNR geregelt. C Durch Anordnung der örtlich zuständigen Behörde. D Durch das Anbringen von Hinweistafeln an geeigneten Stellen an Bord.
094	10 375 (1)	Sie müssen im Bereich der Ladung eines beladenen Typ-IV-Tankschiffes eine Reparatur durchführen. Welche Art von Werkzeugen dürfen Sie dabei nicht verwenden? A Wenn gefährliche Güter geladen sind, dürfen grundsätzlich keine Reparaturen im Bereich der Ladung durchgeführt werden. B Nichtverchromte Werkzeuge. C Werkzeuge, bei deren Verwendung die Gefahr einer Funkenbildung besteht. D Jede Art metallener Werkzeuge.
095	10 383; 131 383	Sie stellen fest, daß die letzte Untersuchung Ihrer Feuerlöscher über ein Jahr zurückliegt. Welche der nachfolgenden Maßnahmen treffen Sie? A Ich lasse die Feuerlöscher unverzüglich prüfen oder durch solche ersetzen, deren Prüfbescheinigung nicht abgelaufen ist. B Das Überschreiten des Ablaufdatums ist bis zur Beendigung der Reise nicht problematisch.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		C Ich warte, bis ich das nächste Mal zum Materiallager der Reederei komme. Dann beschaffe ich mir andere Feuerlöscher. D Der Fälligkeitstermin kann bis zu einem halben Jahr überschritten werden. In dieser Zeit kann ich meine Feuerlöschgeräte ersetzen oder nachprüfen lassen.
096	10 383; 131 383	Wie oft müssen die Feuerlöschgeräte Ihres Tankschiffes untersucht werden? A Mindestens alle zwei Jahre. B Mindestens alle drei Jahre. C Mindestens einmal jährlich. D Bei jeder Verlängerung des Zulassungszeugnisses oder, wenn kein solches erforderlich ist, des Schiffsattestes.
097	.. 401 (Kap. II)	Unter welchen dreistelligen Endziffern der ADNR-Randnummern finden Sie im Kapitel II die zur Beförderung gewisser gefährlicher Güter zulässigen Höchstgewichte (Mengenbegrenzung)? A Unter Rn ... 211. B Unter Rn ... 374. C Unter Rn ... 401. D Unter Rn ... 506.
098	10 402	Dürfen Güter der Klassen 6.1 (IVa) und 8 (V) zusammen im gleichen Laderaum gestaut werden? A Ja, vorausgesetzt, daß sie in einem horizontalen seitlichen Abstand von mindestens 3 m gestaut werden. B Nein, die Güter dieser beiden Klassen müssen durch mindestens ein wasserdichtes Laderaumschott voneinander getrennt gestaut werden. C Ja, es besteht kein Zusammenladeverbot für die Güter dieser Klassen. D Nein, die Zusammenladung richtet sich nach Buchstabe A der Tabelle von Rn 10 402.
099	10 402	Dürfen Güter der Klassen 1a (Ia) und 1c (Ic) zusammen im gleichen Laderaum gestaut werden? A Nein. B Ja, die Zusammenladung richtet sich nach Buchstabe B der Zusammenladeverbote. C Ja, es besteht kein Zusammenladeverbot, jedoch müssen die Stapelvorschriften beachtet werden. D Ja, alle Güter der Klasse 1 (I) dürfen im gleichen Laderaum gestaut werden.
100	10 402	Dürfen Güter der Klassen 1b (Ib) Ziff. 8 und 6.2 (VI) zusammen im gleichen Laderaum gestaut werden? A Güter dieser beiden Gefahrklassen dürfen nicht mit dem gleichen Schiff befördert werden. B Nein, die Zusammenladung richtet sich nach Buchstabe A der Zusammenladeverbote. C Ja, die Zusammenladung richtet sich nach Buchstabe B der Zusammenladeverbote. D Ja, es besteht kein Zusammenladeverbot für die Güter dieser Klassen.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
101	10 402	Dürfen Güter der Klassen 2 (Id) F und 3 (Illa) zusammen im gleichen Laderaum gestaut werden? A Nein, Güter dieser beiden Klassen dürfen nicht im gleichen Schiff befördert werden. B Nein, die Zusammenladung richtet sich nach Buchstabe A der Zusammenladeverbote. C Ja, entsprechend Buchstabe B der Zusammenladeverbote. D Ja, es besteht überhaupt kein Zusammenladeverbot für diese beiden Güter.	106	10 411 (3) 10 181	Welches der nachfolgend aufgeführten Papiere muß der Schiffsführer bei der Beförderung gefährlicher Güter vor Antritt der Fahrt erstellen oder erstellen lassen? A Für jedes Gefahrgut eine schriftliche Weisung. B Eine Bestätigung, worin sich der Schiffsführer dafür verbürgt, daß die gefährlichen Güter entsprechend den ADN-R-Vorschriften geladen und gestaut wurden. C Eine Aufstellung, aus welcher der Ladeort, die Bezeichnung der Ladestelle sowie das Datum und die Uhrzeit des Ladens jedes einzelnen gefährlichen Gutes ersichtlich ist. D Ein Stauplan oder ein anderes Papier, aus dem ersichtlich ist, welche gefährlichen Güter (Bezeichnung gemäß Beförderungspapier) in den einzelnen Laderäumen, den festverbundenen Tanks oder an Deck untergebracht sind.
102	10 402	Unter welcher Randnummer finden Sie in den allgemeinen Bestimmungen des ADN-R für die Beförderung gefährlicher Güter aller Klassen Vorschriften hinsichtlich der Zusammenladeverbote? A Unter Rn 10 100. B Unter Rn 10 231. C Unter Rn 10 402. D Unter Rn 10 413.	107	10 411 (3)	Von wem ist der Stauplan aufzustellen, wenn das Schiff gefährliche Güter verschiedener Klassen geladen hat? A Vom Schiffsführer. B Vom Verloader. C Von irgendeinem Mitglied der Schiffsbesatzung. D Vom Disponenten der Reederei.
103	10 402; 10 414	Sie haben eine Stückgutladung. Die Versandstücke sind durch Gefahrzettel gekennzeichnet. Dürfen Sie diese Versandstücke beliebig in einem Laderaum stauen? A Ja. B Nein, es dürfen nur Versandstücke mit gleicher Gefahrkennzeichnung im selben Laderaum gestaut werden. C Beim Stauen sind allgemein die Zusammenladeverbote und Mengenbegrenzungen zu beachten. Außerdem können generelle Beförderungsverbote bestehen. D Wenn Versandstücke mit verschiedenen Gefahrzetteln im selben Laderaum gestaut werden, dann darf dies nur unter Beachtung der für diesen Fall anzuwendenden besonderen Stapelvorschriften erfolgen.	108	10 506	Darf ein gefährliches Gut von einem Schiff auf ein anderes umgeladen werden? A Nein. B Ja, mit Genehmigung der örtlich zuständigen Behörde. C Ja, wenn für das Schiff kein Zulassungszeugnis erforderlich ist. D Ja, wenn sowohl der Absender wie auch der Empfänger des gefährlichen Gutes ihr ausdrückliches Einverständnis dazu gegeben haben.
104	10 402; 10 414 (2) c	Darf man Versandstücke, die verschiedene gefährliche Güter enthalten, beliebig nebeneinander stauen? A Ja, wenn die Gefahrzettel sichtbar bleiben. B Nein, grundsätzlich nicht. C Ja, wenn das Stapelverbot berücksichtigt wird. D Nur soweit dies durch die Zusammenladeverbote nicht ausgeschlossen ist.	109	11 401 (1) + (2)	Ihr Fahrzeug ist gemäß Zulassungszeugnis u. a. für die Beförderung von Gütern der Klassen 1a (Ia), 1b (Ib) und 1c (Ic) zugelassen. Sie erhalten Order, – 20 t Nitrozellulose der Klasse 1a (Ia) Ziff. 4, – 5 t Momentzündschnüre der Klasse 1b (Ib) Ziff. 1d, – 10 t Hagelraketen der Klasse 1c (Ic) Ziff. 21 ADNR-konform zu übernehmen. Dürfen Sie diese Ladung unter Beachtung der Zusammenladeverbote befördern? A Ja, nach der Mengenbegrenzungstabelle für die Klassen 1a (Ia), 1b (Ib) und 1c (Ic) werden die zulässigen Höchstgewichte nicht überschritten. B Nein, das zulässige Gesamtgewicht der drei Partien wird überschritten. C Ja, wenn die Nitrozellulose im vordersten und die Momentzündschnüre im hintersten Laderaum gestaut werden. D Nein, die Zusammenladung dieser Güter auf demselben Schiff ist verboten.
105	u. a. 10 407, .. 407	Hat der Schiffsführer beim Laden und Löschen außer den Bestimmungen des ADN-R noch zusätzliche Vorschriften zu beachten? Wenn ja, welche? A Nein, es ist alles durch das ADN-R geregelt. B Die örtlichen Vorschriften wie z. B. Hafenordnungen. C Lokale Vorschriften, soweit von der Strom- oder Hafenpolizei darauf hingewiesen wird. D Bestimmungen von Hafenordnungen, soweit diese Bestimmungen am Hafeneingang deutlich und für die Besatzungen der ankommenden Schiffe sichtbar angeschlagen sind.			

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
110	11 408 (2)	Ihr Schiff wird mit explosiven Stoffen beladen. Ein Gewitter zieht auf. Was tun Sie? A Weiterarbeiten, wenn die Landanlage einen Blitzableiter hat. B Das Schiff sofort von der Umschlagstelle wegbringen. C Die Beladung während des Gewitters unterbrechen. D Weiterarbeiten, bis die für die Umschlagstelle zuständige Hafenbehörde die weitere Beladung verbietet.
111	11 502; RheinSchPV/ BinSchStrO Anlage 11	Welchen Mindestabstand zu anderen Schiffen müssen solche Schiffe während der Fahrt nach Möglichkeit halten, die mit explosiven Stoffen und Gegenständen der Klassen 1a (Ia), 1b (Ib) und 1c (Ic) beladen sind? A 50 m. B 100 m. C 10 m. D 20 m.
112	14 100 (1)	Sie haben eine Partie von 40 Flaschen Propangas (Rn 6131 Ziff. 6) übernommen und diese ordnungsgemäß stehend an Deck und gegen Umfallen und Sonnenbestrahlung geschützt gestaut. Das Bruttogewicht pro Flasche beträgt ca. 27 kg und das Füllgewicht 13 kg. Benötigen Sie für die Beförderung dieser Flüssiggaspartie ein Zulassungszeugnis? A Nein, das Schiff braucht im vorliegenden Fall kein Zulassungszeugnis, weil die Partie insgesamt keine 5000 kg wiegt. B Ja, Güter der Klasse 2 (Id) dürfen in allen Fällen nur in Schiffen mit entsprechendem Zulassungszeugnis befördert werden. C Nein, das Schiff muß jedoch mit mindestens drei zusätzlichen Feuerlöschern ausgerüstet sein. D Ja, wenn das Schiff gleichzeitig auch noch andere ADNR-Gefahrgüter befördert.
113	31 100 (1); RheinSchPV/ BinSchStrO Anlage 9	Sie laden mit Ihrem Gütermotorschiff u. a. eine Partie von 25 t Leuchtpetroleum der Klasse 3 (IIIa) Kategorie K2 in Versandstücken (Stahlfässern). Müssen Sie Ihr Schiff wegen dieser Gefahrgutbeiladung mit Blaulicht/Blaukegel bezeichnen? A Ja, die Partie Petroleum unterliegt aufgrund ihres Gewichtes den Vorschriften der Anlage B des ADNR und ist daher nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zu bezeichnen. B Nein, weil die Partie das Bruttogewicht von 25 t nicht übersteigt. C Ja, alle Schiffe, die Güter der Klasse 3 (IIIa) befördern, müssen Blaulicht/Blaukegel führen. D Nein, weil die Gefahrgutpartie überhaupt nicht dem Anwendungsbereich der Anlage B des ADNR unterliegt.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
114	31 100 (1); RheinSchPV/ BinSchStrO Anlage 9	Sie befördern mit Ihrem Gütermotorschiff u. a. eine Partie von 30 t Leuchtpetroleum der Klasse 3 (IIIa) Kategorie K2 in Versandstücken (Stahlfässern). Müssen Sie Ihr Schiff wegen dieser Gefahrgutbeiladung mit Blaulicht/Blaukegel bezeichnen? A Ja, weil die Partie das Bruttogewicht von 25 t übersteigt. B Ja, alle Schiffe, die Güter der Klasse 3 (IIIa) befördern, müssen Blaulicht/Blaukegel führen. C Nein, wegen dieser Beiladung braucht das Schiff nicht besonders bezeichnet zu werden. D Nein, Blaulicht-/Blaukegelbezeichnung muß nur von Tankschiffen geführt werden.
115	41 301	Bei der Übernahme von 120 t Ferrosilicium (Klasse 6.1 [IVa] Ziff. 41) muß Ihr Schiff nach Rn 41 260 mit einem Gaskonzentrationsmeßgerät („Toximeter“) ausgerüstet sein. Innerhalb welcher Zeitabstände müssen in allen Räumen des Schiffes, die von der Besatzung betreten werden, die Gaskonzentrationen gemessen werden? A Mindestens einmal täglich. B Das liegt im Ermessen des Schiffsführers, jedoch muß unmittelbar nach dem Laden und vor dem Löschen gemessen werden. C Mindestens einmal in acht Stunden. D Die Zeitabstände sind nicht starr festgelegt, es muß jedoch gemessen werden, sobald ein unangenehmer Geruch festgestellt wird.
116	61 100; 10 172	Dürfen Sie bei der Beförderung ekel-erregender oder ansteckungsgefährlicher Stoffe der Klasse 6.2 (VI) Fahrgäste an Bord mitnehmen? A Nein, grundsätzlich nicht. B Ja, vorausgesetzt, daß die Gefahrgüter unter Deck gestaut und die Luken geschlossen sind. C Ja, aufgrund der für diese Stoffe geltenden Bestimmungen der Sondervorschriften von Kapitel II, unterliegt das Schiff in diesem Fall den Bestimmungen von Rn 10 172 nicht. D Ja, sofern eine Sondergenehmigung einer zuständigen Behörde vorliegt.
117	61 100; 10 374	Neben 800 t Baumstämmen umfaßt Ihre Ladung 10 t frische Häute der Klasse 6.2 (VI) Ziff. 2. Darf an Deck Ihres Schiffes geraucht werden? A Ja, vorausgesetzt, daß die Häute im Schiff gestaut und die Luken geschlossen sind. B Nur im Einverständnis mit dem Schiffsführer. C Nein, bei dieser Ladung ist das Rauchverbot grundsätzlich gegeben. D Ja, Schiffe, die Güter der Klasse 6.2 (VI) befördern, unterliegen hinsichtlich des Rauchverbots nicht der Anlage B des ADNR.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
118	71 401	Welches ist die auf einem Schiff größte zur Beförderung zugelassene Menge organischer Peroxyde (Klasse 5.2 [VII])? A 300 t. B 100 t. C 50 t. D 5 t.	124	131 200	Unter welchen Randnummern sind die besonderen Vorschriften bezüglich Bau, Einrichtung und Ausrüstung der Tankschiffe enthalten, die bei der Beförderung gefährlicher Güter der Klassen 2 (Id) und 3 (Illa) zu beachten sind? A Unter Rn 10 200 bis 10 299. B Unter Rn 10 400 bis 10 499. C Unter Rn 131 200 bis 131 299. D Unter Rn 131 400 bis 131 499.
119	131 121	In welchen Tankschiffstypen dürfen Stoffe der Klasse 3 (Illa) Kategorie K0n befördert werden? A In den Typen I und II. B In den Typen I bis III. C In den Typen I bis IV. D In den Typen I bis V.	125	131 210 (1)	Auf einem Tankschiff befinden sich auf SB und BB in den Gangborden zwischen Wohnung und Bereich der Ladung je eine senkrechte, 50 cm hohe, klappbare Schutzwand (Gassperre). Was ist in diesem Zusammenhang beim Laden, Löschen und Entgasen zu beachten? A Die Gassperren müssen während des Ladens, Löschens und Entgasens geschlossen (aufgeklappt) sein, damit Gase, die schwerer als Luft sind, nicht in den Wohnbereich gelangen können. B Das Schließen der Gassperren ist während des Ladens, Löschens und Entgasens nicht nötig, jedoch während der Fahrt. C Die Gassperren müssen während des Ladens, Löschens und Entgasens bei wenig Wind oder Windstille geschlossen sein. D Die Gassperren müssen dann geschlossen werden, wenn während des Ladens oder Löschens der Wind aus der Richtung des Ladebereichs zur Wohnung hin weht.
120	131 121	In der folgenden Aufzählung wird eine Kategorie von Stoffen genannt, die nicht in geschlossenen Tankschiffen befördert zu werden braucht. Um welche Kategorie der Klasse 3 (Illa) handelt es sich? A Um die Kategorie K0n. B Um die Kategorie K1n. C Um die Kategorie K1s. D Um die Kategorie Kx.	126	131 211	Welches der folgenden Merkmale ist typisch für ein Typ-I-Tankschiff? A Keine Gaspendelleitung. B Die Tanks sind als Druckbehälter ausgebildet. C Zusätzliche Kofferdämme. D Tanks, die durch die Außenhaut und das Deck gebildet werden.
121	131 121	In der Tankschiffahrt wird zwischen fünf Tankschiffstypen unterschieden. Unter welchen Randnummern sind die jeweiligen Gefahrgutkategorien genannt, die im einzelnen von diesen Schiffstypen befördert werden dürfen? A Unter Rn 10 402. B Unter Rn 14 121. C Unter Rn 51 414. D Unter Rn 131 121.	127	131 212 (1), (2) + (3)	An welchen der nachfolgend aufgeführten Stellen befinden sich auf einem Tankschiff Flammendurchschlagsicherungen? A In den Lüftungsöffnungen der Kofferdämme. B In der Entlüftungsöffnung des Schmierölbunkers. C In den Lüftungsöffnungen des Maschinenraumes. D In den Wohnraumlüftern.
122	ZKR-Resolution 1982-II-33 + 34 (131 121)	Muß ein „geschlossenes“ Tankschiff, das bestimmte gefährliche Güter befördert, mit einer Radaranlage ausgerüstet sein? A Ja, alle Tankschiffe des „geschlossenen Typs“ (Typen I, II und III) müssen mit Radargeräten ausgerüstet sein. B Radaranlagen sind nur bei Schiffen mit Einmannsteuerhäusern im Sinne von Kapitel 9 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zwingend vorgeschrieben. C Ja, auf Typ-I-Tankschiffen beim Transport von unter Druck verflüssigtem oder tiefgeköhltem, flüssigem Ammoniak. D Der Einbau und die Verwendung eines Radargerätes liegt in jedem Fall im Ermessen des Schiffseigners und wird vom Gesetzgeber nicht zwingend vorgeschrieben.	128	131 212 (1), (2) + (3)	Welche Aufgabe hat eine Flammendurchschlagsicherung? A Sie soll das Hineinschlagen einer Flamme in einen zu schützenden Raum (z. B. Tank, Kofferdamm) verhindern. B Sie soll den Strömungswiderstand in den Rohrleitungen erhöhen. C Sie soll Schmutzteile zurückhalten. D Sie soll das Austreten explosibler Dämpfe in die Atmosphäre verhindern.
123	131 181, 151 181	Wer gilt als Absender leerer ungereinigter Tanks von Tankschiffen? A Der Eigentümer der letzten Ladung. B Der Schiffsführer. C Der künftige Absender einer neuen Ladung. D Die Reederei.			

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
129	131 221 (1) a; 131 421	Was ist unter einer 97%-Marke zu verstehen? - A Die Niveaumarkierung im Tank eines Tankschiffes, die den höchstzulässigen Füllungsgrad anzeigt. - B Eine Innenmarkierung in Kofferdämmen. - C Die eingestellte Füllhöhe für das Ansprechen des Niveau-Warngerätes. - D Eine Kontrollmarkierung, die ausschließlich bei Schiffen mit geschlossenem System vorgeschrieben ist.
130	131 221 (1) c + (3)	Was ist ein Niveau-Warngerät? - A Ein Gerät, das beim Laden durch akustische und optische Warnung anzeigt, daß der höchstzulässige Füllungsgrad eines Tanks bald erreicht ist. - B Ein Gerät, das den momentanen Füllstand des betreffenden Tanks anzeigt. - C Ein Gerät, das anzeigt, daß der Brennstofftank für die Antriebsmaschine bald leer wird. - D Ein Gerät, das vor zu hohem Druck in den Ladetanks warnt.
131	131 221 (3)	Bei welchem Füllungsgrad muß ein Niveau-Warngerät nach Rn 131 221 auf einem Typ-V-Tankschiff spätestens ansprechen? - A Bei 86 % Füllung des Tanks (einschl. des Ausdehnungsschachtes). - B Bei 90 % Füllung des Tanks (einschl. des Ausdehnungsschachtes). - C Bei 92 % Füllung des Tanks (einschl. des Ausdehnungsschachtes). - D Bei 97 % Füllung des Tanks (ohne Ausdehnungsschacht).
132	131 223 (1)	Welcher Tankschiffstyp muß mit einem Druck von 0,65 bar geprüft werden? - A Typ II. - B Typ III. - C Typ IV. - D Typ V.
133	Kapitel III, Abschnitt 2	Dürfen in Steuerhäusern von Typ-V-Tankschiffen, die außerhalb des Bereichs der Ladung angeordnet sind, mobile elektrische Heizgeräte benutzt werden? - A Ja, sofern ihre Oberflächentemperatur 100°C nicht übersteigt. - B Ja, sofern ihre Oberflächentemperatur 100°C nicht übersteigt und die Heizkörper geschlossen sind, so daß kein Glühdraht mit der freien Umgebungsluft in Berührung steht. - C Ja. - D Nein, die elektrischen Heizgeräte müssen fest eingebaut sein.
134	131 260; 131 301 (4)	Wie stellt man an Bord fest, ob von der Ladung herrührende giftige Gase in gefährlicher Konzentration frei geworden sind? - A Mit einem „Explosimeter“. - B Mit einem „Toximeter“. - C Mit einem Sauerstoffmeßgerät. - D Mit irgendeinem Gasspürgerät.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
135	131 260; 131 383 (5)	Wie muß die Meßgenauigkeit der Gaskonzentrationsmeßgeräte für brennbare Gase („Explosimeter“) geprüft werden? - A Innerhalb der sich durch den Betrieb ergebenden Zeitabstände durch die Besatzung. - B Die Meßgenauigkeit der Geräte muß jährlich durch eine Service-Stelle des Herstellerwerkes geprüft und das Ergebnis in einem Kontrollbuch eingetragen werden. - C Das Gerät muß vor jedem Gebrauch entsprechend seiner Betriebsanweisung auf Meßgenauigkeit geprüft werden. - D Über die Prüfung der Meßgenauigkeit von Explosimetern bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen, die Geräte sollten jedoch mindestens einmal jährlich auf ihre Funktionstüchtigkeit hin geprüft werden. Dies kann durch die Besatzung geschehen.
136	131 301 (1)	Innerhalb welcher Zeitabstände müssen die leeren Kofferdämme eines Tankschiffes geprüft werden, um festzustellen, ob das Schott dicht ist? - A Nach dem Laden. - B Wöchentlich mindestens dreimal. - C Jeweils morgens und abends. - D Einmal täglich.
137	131 301 (4)	Wann bzw. wozu ist der Zugang zu den Tanks und Kofferdämmen von Tankschiffen gestattet? - A Der Zugang ist unter Beachtung von bestimmten Sicherheitsvorkehrungen für die Durchführung von Kontroll- und Reinigungsarbeiten gestattet. - B Der Zugang ist generell verboten. - C Der Zugang ist nur während der Fahrt zu Kontrollzwecken gestattet. - D Der Zugang ist nur an besonders ausgewiesenen Liegestellen zu Kontrollzwecken gestattet.
138	131 320	Wozu dürfen die Kofferdämme eines Tankschiffes benutzt werden? - A Als Stauraum. - B Als zusätzlicher Laderaum für nicht gefährliche Güter. - C Für die Zwecke, für die er nach Kapitel III ADNR ausgestattet ist, sowie für die Aufnahme von Ballastwasser beim leeren Schiff. - D Als Tank für die vorübergehende Lagerung von Ladungsresten.
139	131 320; 131 420	Was ist nach ADNR zu tun, wenn festgestellt wird, daß Ladung durch ein undichtes Schott in einen Kofferdamm eindringt? - A Der Kofferdamm ist sofort mit Wasser zu füllen. - B Die eingedrungenen Ladungsbestandteile sind durch geeignete Mittel aufzusaugen und im Restetank zu deponieren. - C Der Inhalt des an den Kofferdamm angrenzenden Tanks ist unverzüglich in andere Ladetanks des Schiffes umzupumpen.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		D Der Schiffseigner ist sofort über den Vorfall zu benachrichtigen. Seine Anweisungen sind auf jeden Fall zu befolgen.	144	131 383 (1)	Innerhalb welcher Zeitabstände müssen auf einem Typ-III-Tankschiff die Feuerlöschgeräte untersucht werden? A Alle fünf Jahre, jeweils bei der Verlängerung des Zulassungszeugnisses. B Mindestens einmal jährlich. C Alle drei Jahre. D Die Kontrolle wird dem Ermessen des Schiffsführers überlassen, sie sollte jedoch nach Möglichkeit mindestens alle zwei Jahre erfolgen.
140	131 354 (1)	Dürfen Sie auf Deck eines Typ-III-Tankschiffes eine tragbare, explosionsgeschützte Kabellampe verwenden? A Ja, sofern diese einem Typ „bescheinigte Sicherheit“ entspricht. B Ja, jedoch nur außerhalb des Bereichs der Ladung. C Nein. D Ja, jedoch nicht während des Ladens, Löschens und Entgasens.	145	131 383 (2)	Innerhalb welcher Zeitabstände müssen die für das Laden und Löschen benutzten Schläuche von Tankschiffen geprüft werden? A Jährlich einmal. B Alle fünf Jahre, jeweils bei der Verlängerung des Zulassungszeugnisses. C Die Schlauchkupplungen sind jährlich auf Dichtheit, die Schläuche selber alle zwei Jahre auf Zustand und Dichtheit zu prüfen. D Die erstmalige Prüfung ist nach fünfjährigem Gebrauch der Schläuche vorzunehmen, nachher sind sie alle zwei Jahre zu prüfen.
141	131 375; 10 375	Ist es auf einem Typ-V-Tankschiff gestattet, im Bereich der Ladung Gegenstände zu gebrauchen, bei deren Verwendung die Gefahr einer Funkenbildung besteht? A Nein, die Verwendung funkenbildender Gegenstände ist auf allen Tankschiffen verboten. B Ja, aber es darf nur nachgewiesenermaßen funkenarmes Werkzeug verwendet werden. Die Verwendung anderer Gegenstände, durch welche die Gefahr einer Funkenbildung entsteht, ist nicht gestattet. C Nein, mit Ausnahme der Verwendung von Stahlrossen. D Ja, die diesbezüglichen Vorschriften von Rn 10 375 gelten nicht auf Typ-V-Tankschiffen.	146	131 383 (2)	Innerhalb welcher Zeitabstände müssen auf einem Typ-V-Tankschiff die für das Laden und Löschen bestimmten Schläuche geprüft werden? A Mindestens alle zwei Jahre. B Mindestens alle drei Jahre. C Die Prüfzeitabstände sind in den Rheinufestaaten nicht einheitlich geregelt; sie betragen zwischen zwei und fünf Jahre. D Mindestens einmal jährlich.
142	131 374	Darf im Bereich der Ladung an Deck eines sich in Fahrt befindlichen Typ-V-Tankschiffes, das 1000 t Heizöl schwer (Klasse 3 [IIla] Kategorie K3) geladen hat, geraucht werden? A Ja, auf Typ-V-Tankschiffen ist das Rauchen nur in den Tanks, den Laderäumen, den Kofferdämmen und den Pumpenräumen verboten. B Auf Typ-V-Tankschiffen ist das Rauchen nur außerhalb des Bereichs der Ladung gestattet. C Nein, an Deck von Tankschiffen ist das Rauchen generell verboten. D Grundsätzlich besteht auf dem ganzen Schiff Rauchverbot. Es gilt jedoch nicht in den Wohnungen und im Steuerhaus, sofern die Öffnungen geschlossen sind.	147	131 412; 151 412	In welchem Teil (Anlage, Kapitel, Abschnitt) des ADNR wird die Prüfliste und deren Verwendung umschrieben? A In Anlage A, Teil II, Kapitel 2. B In Anlage B, Kapitel II, Abschnitt 1. C In Anlage B, Kapitel III, Abschnitt 4. D In Anlage B, Kapitel IV, Abschnitt 3.
143	131 374; 10 374	Darf an Deck eines sich in Fahrt befindlichen Typ-IV-Tankschiffes, das 1000 t „Heizöl schwer“ (Klasse 3 [IIla] Kategorie K3) geladen hat, geraucht werden? A Ja, denn es braucht auf Grund des geladenen Gutes kein Blaulicht/Blaukegel zu führen. B Ja, aber nur außerhalb des Bereichs der Ladung. C Nein, an Deck von Typ-IV-Tankschiffen ist das Rauchen verboten. D Ja, sofern das Rauchverbot nicht mit Hinweistafeln nach § 3.44 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung angezeigt ist.	148	131 412; 151 412	Wann müssen für das Laden und Löschen von Gefahrgütern Prüflisten nach dem Muster des Anhangs 3 ADNR ordnungsgemäß verwendet werden? A Beim Laden und Löschen von Gefahrgütern, bei denen das Höchstgewicht der beförderten Menge gemäß Anlage B, Kapitel II begrenzt ist. B Beim Umschlag von Gefahrgütern der Klassen 1a (Ia), 1b (Ib) und 1c (Ic). C Beim Laden und Löschen von Tankschiffen. D Beim Umschlag von Gefahrgütern, bei denen in den Beförderungspapieren die Ausfertigung von Prüflisten gefordert wird.
			149	131 412; 151 412	In wieviel Exemplaren muß beim Umschlag einer Ladung Jagdmunition der Klasse 1b (Ib) die Prüfliste nach dem Muster des Anhangs 3 ADNR ausfertigt werden? A In einem Exemplar. B In zwei Exemplaren.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		C In drei Exemplaren. D Die Ausfertigung von Prüflisten ist beim Umschlag von Jagdmunition nicht erforderlich.
150	131 412 (1); Anhang 3	Wer muß die Prüfliste unterzeichnen? A Der Schiffsführer und ein weiteres Mitglied der Besatzung. B Der Schiffsführer und die Person der Landanlage, die für das Laden bzw. Löschen verantwortlich ist. C Der Schiffsführer und ein Vertreter der örtlich zuständigen Behörde. D Die Prüfliste ist nicht zu unterzeichnen, sie ist bloß eine Gedankenstütze für den Schiffsführer, um den reibungslosen Umschlag sicherzustellen.
151	131 412 (1); 151 412 (1); Anhang 3	Bevor auf Tankschiffen mit dem Laden oder Löschen gefährlicher Güter begonnen werden darf, muß die Prüfliste nach Rn 131 412 bzw. 151 412 ausgefüllt und unterzeichnet sein. Von wem? A Ausgestellt von der Umschlagstelle und unterzeichnet vom Schiffsführer. B Von irgendeinem Besatzungsmitglied des Schiffes und von einem Beauftragten der Landanlage. C Entweder vom Schiffsführer oder von einem Beauftragten der Landanlage. D Vom Schiffsführer und von der für den Umschlag verantwortlichen Person der Landanlage.
152	131 412 (3); 151 412 (3); Anhang 3	In welcher Sprache oder in welchen Sprachen ist die Prüfliste gedruckt? A In einer Amtssprache jenes Landes, in dem geladen oder gelöscht wird. B In englischer, französischer und niederländischer Sprache. C In deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache. D Bei internationalen Transporten in englischer oder französischer Sprache, bei nationalen Transporten in einer Amtssprache des Landes, in dem der Transport durchgeführt wird.
153	131 421	Ein Typ-III-Tankschiff wird mit einem Stoff der Klasse 3 (IIa) Kategorie K2 beladen. Welches ist der höchstzulässige Füllungsgrad? A 91 % B 95 % C 97 % D 98 %
154	131 421	Einer der folgenden Füllungsgrade für einen Stoff der Klasse 3 (IIa) Kategorie K2 stimmt nicht. Welcher ist es? A Typ-I-Tankschiff Füllungsgrad 91 % B Typ-II-Tankschiff Füllungsgrad 95 % C Typ-III-Tankschiff Füllungsgrad 97 % D Typ-IV-Tankschiff Füllungsgrad 97 %
155	131 421	Unter welcher Randnummer finden Sie im ADNR die Bestimmungen über die höchstzulässigen Füllungsgrade von Tankschiffen? A Unter Rn 31 121 und 51 121. B Unter Rn 131 421 und 151 421.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		C Unter Rn 10 321. D Dies steht nicht im ADNR, sondern im normalen Zulassungszeugnis unter Ziff. 10c und im zeitweiligen Zulassungszeugnis unter Ziff. 8c.
156	131 421; 151 421	Wo ist vorgeschrieben, bis zu welchem Füllungsgrad ein Tank eines Tankschiffes gefüllt werden darf? A In der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung. B In den schriftlichen Weisungen. C In der Anlage B des ADNR. D Im Zulassungszeugnis.
157	131 422 (1)	Dürfen auf blaulicht-/blaukegelführenden Typ-II- und Typ-III-Tankschiffen die festgeschraubten Tanklukendeckel während des Ladens und Löschens geöffnet werden? A Das Öffnen der Tankluken ist während des Ladens verboten, während des Löschens jedoch gestattet. B Ja, das kurzzeitige Öffnen der Tankluken zu Kontrollzwecken ist nach dem Entspannen der Tanks gestattet. C Das Öffnen der Tankluken ist nur mit dem Einverständnis der Umschlagstelle gestattet. D Das Öffnen der Tankluken ist absolut verboten, weil alle Typ-II- und Typ-III-Tankschiffe mit Niveau-Anzeigegegeräten nach Rn 131 221 (1) b ADNR ausgestattet sein müssen.
158	131 422 (1); 131 222 (3) b	Dürfen auf einem Typ-IV-Tankschiff während des Löschens von „Heizöl leicht“ die Tankluken zu Kontrollzwecken geöffnet werden? A Ja, das Öffnen der Tankluken von Typ-IV-Tankschiffen ist beim Löschen von „Heizöl leicht“ gestattet. B Nein, nur die besonderen Öffnungen zum Feststellen des Füllungsgrades und zur Probeentnahme dürfen während des Umschlags benützt werden. C Das Öffnen der Tankluken ist nur mit dem Einverständnis der Umschlagstelle gestattet. D Das Öffnen der Tankluken ist verboten, weil alle Typ-IV-Tankschiffe mit Niveau-Anzeigegegeräten ausgerüstet sein müssen.
159	131 430, 2. Abs.	Es ist wichtig, beim Laden von Tankschiffen mit Benzin elektrostatische Aufladung zu vermeiden. Wie kann dies u. a. erreicht werden? A Durch die Herstellung einer elektrisch leitenden Verbindung zwischen dem Schiff und der Landanlage. B Durch Einschalten des Niveau-Warngeräts. C Durch Öffnen der Tankluken während des Ladens. D Durch die in § 1.05 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vorgeschriebenen Maßnahmen.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
160	131 441	Sie fahren ein Typ-IV-Tankschiff, haben im Maschinenraum eine Reparatur durchzuführen und wollen die Zeit während des Ladens nutzen. Darf diese Reparatur, bei der geschweißt werden muß, durchgeführt werden? A Ja, im Maschinenraum dürfen Arbeiten mit Feuer und offenem Licht durchgeführt werden. B Nein, da während des Ladens, Löschens und Entgasens auf dem Schiff kein Feuer oder offenes Licht vorhanden sein darf. C Ja, jedoch nur im Einvernehmen mit der Umschlagsanlage. D Ja, wenn während der Schweißarbeiten alle Öffnungen des Maschinenraums geschlossen bleiben.	164	131 475	An der Umschlagstelle muß ein Typ-IV-Tankschiff mit Trossen festgemacht werden. Welche der nachfolgenden Trossen sind nur unter Einhaltung besonderer ADN-R-Vorschriften zugelassen? A Stahltrossen. B Kunststofftrossen. C Manilatrossen. D Gewöhnliche Hanftrossen.
161	131 441	Darf auf einem Typ-IV-Tankschiff während des Löschens von Heizöl schwer der Klasse 3 (IIa) Kategorie K3 innerhalb der Wohnungen auf einem Gasölerd gekocht oder eine Petrollampe in Betrieb gehalten werden? A Ja, aber nur nach Absprache mit der Umschlagstelle. B Ja, beim Umschlag von Heizöl schwer entsteht dadurch keinerlei Gefahr. C Nein, auf dem Schiff darf kein Feuer oder offenes Licht vorhanden sein. D Ja, sofern alle Zugänge und Öffnungen der Wohnung geschlossen sind.	165	Anlage B, Kap. III, 151 ..., 131 ...	In welchem Kapitel der Anlage B des ADN-R sind die Sondervorschriften für die Beförderung ätzender Stoffe der Klasse 8 (V) in Tankschiffen enthalten? A In Kapitel I. B In Kapitel II. C In Kapitel III. D In Kapitel IV.
162	131 441	Darf auf einem Typ-V-Tankschiff während des Umschlags einer Ladung Heizöl schwer der Klasse 3 (IIa) Kategorie K3 in den Wohnungen auf einem Gasölerd gekocht oder eine Petrollampe in Betrieb gehalten werden? A Nein, auf dem Schiff darf kein Feuer oder offenes Licht vorhanden sein. B Ja, auf Typ-V-Tankschiffen darf während des Ladens, Löschens und Entgasens Feuer oder offenes Licht vorhanden sein. C Auf Typ-V-Tankschiffen ist Feuer und nicht elektrisches Licht während des Ladens verboten, während des Löschens jedoch gestattet. D Ja, aber nur dann, wenn alle Zugänge und Öffnungen der Wohnung geschlossen sind.	166	151 421	Welches ist bei Beförderung von Salpetersäure der Ziff. 2 der höchstzulässige Füllungsgrad für ein Typ-III-Tankschiff? A 90 %. B 97 %. C 96 %. D 95 %.
163	131 451; 131 252 (3) + (4); 131 257 (2)	Während des Ladens und Löschens von Benzin sowie beim Entgasen von Tankschiffen dürfen gewisse elektrische Haushalt- und Heizgeräte nicht benutzt werden. Wie sind diese gekennzeichnet? A Durch entsprechende Beschriftung in deutscher, französischer und niederländischer Sprache. B Durch Aufkleber mit entsprechenden Warnzeichen (brennende Glühbirne, rot durchgestrichen, analog Rauchverbot-Hinweistafel). C Durch rote Farbe. D Durch gelbe Farbe oder entsprechenden Aufkleber.	167	Anlage B, Anhang 1	Wo finden Sie im ADN-R die Muster des „Normalen Zulassungszeugnisses“ und des „Vorläufigen Zulassungszeugnisses“? A Im Kapitel I, Abschnitt 1 der Anlage B. B Im Kapitel II, Abschnitt 2 der Anlage B. C Im Anhang 1 zur Anlage B. D Im Anhang 3 zur Anlage B.
			168	Anlage B, Anhang 2	Was soll durch die Kennzeichnung der Versandstücke mit Gefahrzetteln erreicht werden? A Die Symbole lassen u. a. erkennen, welche Gefahren von dem gefährlichen Ladegut ausgehen. B Der Empfänger soll wissen, welches Versandstück für ihn bestimmt ist. C Der Schiffsführer soll darauf hingewiesen werden, daß er alle mit Gefahrzetteln versehenen Versandstücke nur auf Deck laden darf. D Die Kennzeichnung der Versandstücke mit Gefahrzetteln soll vor allem beim grenzüberschreitenden Verkehr die Zollabfertigung erleichtern.
			169	Anlage B, Anhang 2	Welcher der abgebildeten Gefahrzettel weist auf ätzende Gefahreigenschaften des Versandstückes hin? A  (schwarz/weiß) B  (schwarz/weiß) C  (schwarz/weiß) D  (schwarz/gelb)

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
170	Anlage B, Anhang 2	Welcher der abgebildeten Gefahrschilder weist auf giftige Gefahreigenschaften des Versandstückes hin? A  (schwarz/weiß) B  (schwarz/gelb) C  (schwarz/weiß/rot) D  (schwarz/weiß)
171	Anlage B, Anhang 2	Wo finden Sie im ADNRR die Muster der Gefahrschilder, die durch die internationalen Regelungen vorgeschrieben sind? A Im Teil II, Kapitel 2 der Anlage A. B Im Kapitel III, Abschnitt 1 der Anlage B. C Im Anhang 2 zur Anlage B. D Im Anhang 3 zur Anlage B.
172	Anlage B, Anhang 3	Wo finden Sie im ADNRR einen Vordruck der Prüfliste nach Rn 131 412 bzw. Rn 151 412? A Im Kapitel I, Abschnitt 4 der Anlage B. B Im Kapitel III, Abschnitt 1 der Anlage B. C Im Anhang 2 zur Anlage B. D Im Anhang 3 zur Anlage B.
173	Anlage B, Anhang 3 Pt. I. 6.2 + Pt. II. 8.2	Die Umschlagsleitung der Landanlage soll an das Rohrleitungssystem des Tank-schiffes angeschlossen werden. Was ist zu beachten? A Alle Schrauben der Verbindungsflansche müssen eingesetzt und angezogen werden. B Beim Ankuppeln der Verbindungsflansche muß mindestens jede zweite Schraube eingesetzt und angezogen werden. C Beim Ankuppeln der Verbindungsflansche genügen drei eingesetzte Schrauben, die jedoch untereinander den gleichen Abstand haben und gut angezogen sein müssen. D Vom Schiffsführer ist nichts zu beachten; die Verantwortung für das Ankuppeln der landseitigen Umschlagsleitung an das Bordsystem liegt ausschließlich bei der Landanlage.
174	RheinSchPV/ BinSchStrO § 1.02.5	Wer ist gegebenenfalls für die Bezeichnung des Schiffes mit Blaulicht-/Blauegel verantwortlich? A Der Schiffsführer. B Der Absender. C Die Umschlagsfirma. D Die Reederei.
175	RheinSchPV/ BinSchStrO § 1.02.5	Wer ist für das Einholen der Blaulicht-/Blauegelbezeichnung eines Tankschiffes verantwortlich, wenn die Tanks geleert, gereinigt und entgast sind und ein gültiges Gasfreiheitszeugnis vorliegt? A Der Schiffsführer. B Der Empfänger. C Der Sachverständige, der das Gasfreiheitszeugnis ausgestellt hat. D Die Reederei.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
176	RheinSchPV/ BinSchStrO § 3.05.1	Sie wollen mit Ihrem Tankschiff, das zuvor Benzin befördert hatte, zur Werft fahren, um eine Reparatur ausführen zu lassen. Die Tanks sind leer, wurden gereinigt und entgast, und es liegt ein gültiges Gasfreiheitszeugnis vor. Was geschieht mit der Blaulicht-/Blauegelbezeichnung des Schiffes? A Die Bezeichnung muß sichtbar bleiben. B Das Schiff darf keine Blaulicht-/Blauegelbezeichnung führen, solange das Gasfreiheitszeugnis gültig ist. C Die Werftleitung hat zu bestimmen, ob das Schiff auf dem Werftareal mit Blaulicht/Blauegel zu bezeichnen ist oder nicht. D Die Blaulicht-/Blauegelbezeichnung wird auf halbe Höhe gesetzt.
177	RheinSchPV/ BinSchStrO § 3.05.1	Das Gefahrgut, das Sie befördern sollen, steht nicht in den Anlagen 9, 10 und 11 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung. Wie bezeichnen Sie Ihr Schiff? A Mit einem blauen Licht bzw. mit einem blauen Kegel. B Das Schiff ist wegen dieses Gefahrguttransportes nicht zu bezeichnen. C Mit den entsprechenden Gefahrschildern nach Anhang 2 zur Anlage B des ADNRR. D Mit einer orangefarbenen Tafel nach RID/ADR.
178	RheinSchPV/ BinSchStrO § 3.14 + 3.32; Anlage 9	Sie sollen Benzin der Klasse 3 (IIIa) Ziffer 1a befördern. Wie müssen Sie Ihr Tankschiff bezeichnen? A Am Tag mit zwei blauen Kegeln und nachts mit zwei blauen Lichtern. B Bei allen Gütern der Klasse 3 (IIIa) ist immer ein blaues Licht bzw. ein blauer Kegel zu verwenden. C Es sind die Vorschriften von § 3.14 bzw. § 3.32 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung anzuwenden. Demzufolge ist das Schiff mit einem blauen Licht bzw. mit einem blauen Kegel zu bezeichnen. D Für dieses Gefahrgut ist keine Bezeichnung vorgeschrieben.
179	RheinSchPV/ BinSchStrO § 3.14 + 3.32; Anlagen 9 und 10	Sie haben Ihr Tankschiff gelöscht. Die Tanks sind noch nicht gereinigt. Was geschieht mit der Blaulicht-/Blauegelbezeichnung? A Sie bleibt unverändert. B Sie muß entfernt werden. C Sie kann je nach Zweckmäßigkeit beibehalten oder entfernt werden. D Sie ist auf halbe Höhe zu setzen.
180	RheinSchPV/ BinSchStrO § 3.14 + 3.32; Anlagen 11; ADNR Rn 10 500	Nach welchem Reglement ist ein Schiff zu bezeichnen, das ein bestimmtes gefährliches Gut, z. B. ein explosionsgefährliches Transportgut, geladen hat? A Nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung/Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung und dem ADNRR. B Nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und dem ADNRR.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
		C Das Schiff selber braucht nicht bezeichnet zu werden, hingegen müssen die Versandstücke mit Gefahrezettel nach dem Anhang 2 der Anlage B ADNR gekennzeichnet werden. D Nach einer der „Internationalen Regelungen“ gemäß Rn 10 102 (1) 1 ADNR.	185	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Welcher der hiernach genannten entzündbaren flüssigen Stoffe entwickelt beim Freiwerden genügend Dämpfe, damit sich über der Flüssigkeitsoberfläche ein zündbares Gemisch bilden kann? A Benzin. B Dieselkraftstoff. C Leichtes Heizöl. D Petroleum.
181	RheinSchPV/ BinSchStrO § 7.05 + 7.06	Auf welchen Liegestellen darf man mit einem Schiff, das gefährliche Güter befördert, stillliegen, wenn das Schiff nicht unter die Bestimmungen der Anlagen 9, 10 oder 11 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung/Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung fällt? A Auf einer der Schiffsart entsprechenden Liegestelle, die nicht für Blaulicht-/Blauegel-Schiffe bestimmt ist. B Auf einer Liegestelle für Schiffe mit irgendeinem gefährlichen Transportgut. C Auf jeder beliebigen Liegestelle. D Auf einer Liegestelle, auf der nur solche Schiffe liegen, die das gleiche Gefahrgut befördern.	186	Allgemeine Grundkenntnisse	Kann sich das Niveau der Ladung eines geschlossenen Tanks während des Transports erhöhen? A Nein. B Ja, aber nur bei starkem Wellengang. C Ja, aber nur bei sinkendem Luftdruck (Schlechtwetterlage). D Ja, vor allem, wenn sich die flüssige Ladung erwärmt (z. B. durch Sonnenstrahlung).
182	RheinSchPV/ BinSchStrO § 7.06 + 7.07	Auf welchen Liegestellen darf man mit einem Schiff stillliegen, das nach der Rheinschiffahrtspolizeiordnung/Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung § 3.14 Ziff. 1 bzw. § 3.32 Ziff. 1 bezeichnet ist? A Auf jeder normalen Liegestelle für Selbstfahrer. B Auf einer Liegestelle für Schiffe mit irgendeinem gefährlichen Transportgut. C Auf einer Liegestelle entsprechend der Bezeichnung des Schiffes. D Nur auf einer Liegestelle für Blaulicht-/Blauegel-Schiffe (ein, zwei oder drei blaue Lichter bzw. Kegel).	187	Allgemeine Grundkenntnisse	Wo sollten Sie mit einem Feuerlöscher möglichst stehen, wenn Sie einen Brand zu bekämpfen haben? A Auf der Luvseite des Feuers. B Auf der Leeseite des Feuers. C In einem Abstand von mindestens sieben Metern vom Feuer. D Seitlich des Feuers, um dessen Ausbreitung beobachten zu können.
183	RheinSchUO § 8.04 + 8.91 + Empfehlung Nr. 13 zu Kapitel 8 der RheinSchUO an die Schiffsunter- suchungskom- missionen	Dürfen auf Tankschiffen, die dem ADNR unterliegen, Ersatz- oder Leerbehälter für Flüssiggas im Bereich der Ladung gelagert werden? A Nein. B Ja, jedoch nur in einem Gasflaschenschrank. C Ja, wenn sie stehend und gegen Umfallen und übermäßigen Einfluß von Sonnenstrahlung geschützt gelagert sind. D Ja, sie müssen jedoch liegend, gegen Wegrollen gesichert und gegen übermäßigen Einfluß von Sonnenstrahlung geschützt gelagert werden.	188	Allgemeine Grundkenntnisse	Darf man ein umluftunabhängiges Atemschutzgerät ohne Aufsicht benutzen, um in einen Tank einzusteigen? A Ja, umluftunabhängige Atemschutzgeräte dürfen überall, mit oder ohne Aufsichtsperson, eingesetzt werden. B Der Einsatz darf nur erfolgen, wenn eine zweite Person mit Atemschutzgerät einsatzbereit ist, um erforderlichenfalls Alarm schlagen und die Rettung des ersten Mannes durchführen oder mindestens einleiten zu können. C Ein umluftunabhängiges Atemschutzgerät darf nur dann ohne Aufsicht bei einem Tankeinstieg verwendet werden, wenn der Einsteigende mittels einer Halteleine gesichert ist. D Für den Einsatz von umluftunabhängigen Atemschutzgeräten gibt es keine besonderen Vorschriften. Diese können gleich wie die anderen Atemschutzgeräte eingesetzt werden.
184	Bestimmungen von RID + ADR	Bei einigen Stoffen der Klasse 3 (IIIa) besteht außer der Brandgefahr noch eine andere Gefahr. Wie wird bei Versandstücken auf diese zusätzliche Gefahr aufmerksam gemacht? A Durch Kennzeichnung der Versandstücke mit entsprechendem zusätzlichen Gefahrezettel. B Durch Vermerk im Beförderungspapier. C Zum Gefahrezettel für entzündbare flüssige Stoffe wird in mindestens 3 cm hoher Druckschrift die UN-Nummer des Gefahrgutes hinzugeschrieben. D Durch Hervorheben (rot unterstreichen) der zusätzlichen Gefahr in den schriftlichen Weisungen.	189	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Was ist die Zündtemperatur? A Die Temperatur einer Flüssigkeit, bei der das Gasgemisch über der Flüssigkeit mit einer Flamme erstmals entzündet werden kann. B Die Temperatur, bei der ein Stoff sich selbst entzündet. C Die Temperatur, bei der ein Stoff explodiert. D Die niedrigste Temperatur, bei der sich ein Stoff unter erhöhter Sauerstoffzufuhr selbst entzündet.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge	Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
190	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Was ist der Flammpunkt? A Die tiefste Temperatur, bei der nach vorschriftsmäßigem Erwärmen einer Flüssigkeit sich über dieser mit der umgebenden Luft Dämpfe bilden, die sich beim Annähern einer Flamme kurzzeitig entzünden. B Die Temperatur, bei der ein Stoff sich selbst entzündet. C Die Temperatur, bei der ein Stoff explodiert. D Die niedrigste Temperatur, bei der sich ein Stoff unter erhöhter Sauerstoffzufuhr selbst entzündet.	195	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Wodurch kann elektrostatische Aufladung entstehen? A Durch das gleichmäßig langsame Aufladen der Akkumulatoren. B Durch Reibung elektrisch schlecht leitender Stoffe oder Gegenstände aneinander. Dies tritt u. a. beim Befüllen von Tanks mittels nicht geerdeter Umschlagsleitungen auf. C Durch die Herstellung einer elektrisch leitenden Verbindung von der Landanlage zum Schiff. D Wenn Metall auf Metall geschlagen wird.
191	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Wie ist der Explosionsbereich eines Stoffes begrenzt? A Zwischen der oberen Explosionsgrenze und 100 Volumenprozenten. B Zwischen der unteren Explosionsgrenze und 10 Volumenprozenten. C Zwischen der unteren und der oberen Explosionsgrenze. D Zwischen null Volumenprozent und der oberen Explosionsgrenze.	196	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Was können Sie tun, um beim Befüllen eines Tanks die elektrostatische Aufladung möglichst gering zu halten? A Flammendurchschlagsicherung ausbauen. B Die Befüllung mit reduzierter Ladeleistung beginnen, bis der Auslauf des Füllrohres in der Flüssigkeit steht. C Die Befüllung mit erhöhter Ladeleistung beginnen. D Das Erdungskabel entfernen.
192	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Was ist im Zusammenhang mit Explosionsgefahr unter einem „mageren“ Gasgemisch zu verstehen? A Das Gemisch enthält einen zu geringen Anteil Luft und kann somit nicht explodieren. B Das Gemisch enthält einen zu geringen Anteil Stickstoff, womit die Gefahr einer Explosion besteht. C Das Gemisch liegt durch seinen zu geringen Anteil brennbarer Gase unterhalb des Explosionsbereichs. D Das Gemisch enthält einen zu geringen Anteil Sauerstoff, um explosionsfähig zu sein.	197	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Welche der nachfolgenden Behauptungen betreffend Filter in Atemschutzgeräten ist richtig? A Filter schützen bei einer Schadstoffkonzentration von 1 % und bei normalem Gebrauch etwa während einer halben Stunde. B An Deck schützen Filtermasken während unbegrenzter Zeit. C Filtermasken dürfen nur an Deck, in Kofferdämmen und in Wallgangtanks verwendet werden. D Bei der Verwendung von Filtermasken spielt der Sauerstoffgehalt im Verwendungsbereich keine Rolle.
193	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Welche der beiden nachstehenden Behauptungen ist richtig und welche ist falsch? I. Der Explosionsbereich eines Stoffes liegt immer zwischen der oberen und der unteren Explosionsgrenze (VEG). II. Der Explosionsbereich eines Stoffes liegt oberhalb der oberen Explosionsgrenze (OEG). A Beide Behauptungen sind richtig. B Die Behauptung I ist richtig, die Behauptung II falsch. C Die Behauptung I ist falsch, die Behauptung II richtig. D Beide Behauptungen sind falsch.	198	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Welche der hiernach aufgeführten Atemschutzgeräte dürfen absolut nicht in geschlossenen Räumen verwendet werden? A Filtermasken. B Preßluftatmer. C Frischluftschlauchgerät. D Druckschlauchgerät.
194	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Warum dürfen die Ladetanks nicht randvoll gefüllt werden? A Weil das Ladegut sich im Wellengang nicht frei bewegen (schwappen) könnte. B Weil sich die Flüssigkeit beim Erwärmen ausdehnt, Schaden am Schiff anrichten oder/und aus dem Tank auslaufen könnte. C Weil es nicht möglich ist, ein Schiff „randvoll“ zu laden, ohne daß das Risiko des Überlaufens besteht. D Weil das „randvolle Laden“ zuviel Zeit beanspruchen würde. Dies hätte eine unverhältnismäßig lange Belegung der Umschlagstellen zur Folge.	199	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Wie lang darf der Saugschlauch einer Schlauchmaske bei einem an Bord verwendeten Atemschutzgerät höchstens sein? A 5 m. B 10 m. C 12 m. D 20 m.
			200	Allgemeine Grundkenntnisse für Führer von Tankschiffen	Beim Befüllen eines Tanks müssen Sie mit gedrosselter Ladeleistung beginnen. Wann dürfen Sie diese erhöhen? A Nachdem die ersten 100 l geladen sind. B Nachdem die ersten 500 l geladen sind. C Sobald der Auslauf des Füllrohres im Flüssigkeitsspiegel der Ladung eintaucht. D Nachdem der Tank zur Hälfte gefüllt ist.

Frage Nr.	Quellenbezug	Frage und Antwortvorschläge
201	Allgemeine Grund- kenntnisse für Führer von Tankschiffen	Was ist bei Tankschiffen eine Gaspendel- leitung? A Eine Verbindungsleitung zwischen einem geschlossenen Tankschiff und dem Tank einer Landanlage, durch die beim Laden im Tank des Schiffes vorhandene Gase in den Landtank abgeführt werden. B Eine Verbindungsleitung zwischen zwei Tanks oder Gruppen von Tanks, womit auf einem geschlossenen Tankschiff ein Druckausgleich in den verschiedenen Laderäumen erzielt wird. C Eine Verbindungsleitung zwischen dem Gasölbunker und dem Tagestank. D Eine Druckluft-Verbindungsleitung zwischen einem Schubboot und Tank- schubleichtern.

(1. Innenseite – Seite 2)

Verlängerungen

Verlängert bis
 durch
 Datum (Stempel)

Unterschrift

Verlängert bis

durch

Datum (Stempel)

Unterschrift

Verlängert bis

durch

Datum (Stempel)

Unterschrift

Anlage 2**Muster einer Bescheinigung nach Rn 10 170 Abs. 2 ADN**

Die nach Rn 10 170 Abs. 2 ADN erforderliche Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADN muß dem nachstehend dargestellten Muster entsprechen. Für dieses Dokument wird als Format das des europäischen nationalen Führerscheins (A7 – 105 mm x 74 mm) oder ein auf dieses Format faltbares Doppelblatt vorgeschrieben. Farbe orange.

(Titelblatt – Seite 1)

ADN-Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADN

Nr. der Bescheinigung



Name

Vorname(n)

geboren am

Staatsangehörigkeit

Der Inhaber dieser Bescheinigung verfügt über besondere Kenntnisse
des ADN gemäß Randnummer 10 170 (2) der Anlage B ADN.

Diese Bescheinigung gilt bis zum 19....., soweit sie
nicht innerhalb der Geltungsdauer durch Teilnahme an einer Wieder-
holungs- und Fortbildungsschulung verlängert wurde.¹⁾

Ausgestellt durch

Datum

Unterschrift

(Stempel)

¹⁾ Verlängerung der Gültigkeit siehe Seite 2.

(2. Innenseite – Seite 3)

Bemerkungen

Die Kenntnisse gemäß Rn 10 170 Abs. 3 ADN wurden erstmals erwor-
ben durch

☐ Ablegung einer Fachprüfung ADN¹⁾☐ Teilnahme an einer Schulung¹⁾²⁾¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

²⁾ Nur Bewerber, die ihr Rheinschifferpatent oder Binnenschifferpatent vor
dem 1. April 1986 erworben haben, können bis zum 31. März 1989 die
Kenntnisse durch Schulung erwerben.

(VkB 1986 S. 250)

Straßenverkehr
**Nr. 109 Bekanntmachung Nr. 9/86
über Sonderabmachungen nach § 22 a
des Güterkraftverkehrsgesetzes**

Köln, den 21. April 1986
IA – 081

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

1. Sonderabmachung Nr. 0136

1. Name des Unternehmers: Thomas Dachser
2. Verkehrsverbindungen von Lübeck nach Rheinstetten
3. Güterart: Papier, unbearbeitet
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten

5. Vereinbarte Beförderungsentgelte:
- | | | DM/100 kg | | |
|--|--|-----------------------------|------|------|
| | | 20 t | 23 t | 24 t |
| | | 6,46 | 6,20 | 6,15 |
| | | ggf. zuzüglich Umsatzsteuer | | |
6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 22. Januar 1986
7. Dauer der Sonderabmachung: ab 1. Februar 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 30. April 1986
8. Wichtigste Sonderbedingungen: Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend

2. Sonderabmachung Nr. 0267

1. Name des Unternehmers:		Horst Pöppel						
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:		DM/100 kg						
von		Bremen			Hamburg			
		15 t	20 t	23 t	15 t	20 t	23 t	
nach	Würzburg	a) 7,90	7,15	6,85	8,20	7,50	7,20	
		b) 7,25	6,50	—	7,75	7,00	—	
	Karlsruhe	a) 8,00	7,10	6,80	8,00	7,10	6,80	
		b) 7,65	6,95	—	8,00	7,10	—	
	Hof (Saale)	a) 8,30	7,50	7,40	8,30	7,50	7,40	
		b) 7,75	7,00	—	7,75	7,00	—	
	Bruchsal	a) 8,60	7,80	7,50	8,60	7,80	7,50	
		b) 7,65	6,95	—	7,80	7,10	—	
	Nürnberg	a) 8,70	7,80	7,40	9,00	8,10	7,80	
		b) 8,00	7,20	—	8,50	7,60	—	
	Heilbronn	a) 8,80	7,90	7,70	9,00	8,00	7,80	
		b) 8,60	7,70	—	8,70	7,85	—	
	Aalen	a) 9,00	8,20	—	9,00	8,20	—	
		b) 8,20	7,40	—	9,00	8,20	—	
	Ellhofen	a) 9,00	8,20	7,90	9,00	8,20	—	
		b) 7,80	7,10	—	7,80	7,10	—	
	Gochsheim	a) 9,00	8,10	7,80	9,30	8,30	8,00	
		b) 7,60	6,90	—	7,95	7,20	—	
	Reutlingen	a) 9,00	8,20	8,15	9,70	8,80	8,45	
		b) 8,60	7,80	—	9,00	8,20	—	
	Stuttgart	a) 9,00	8,20	8,00	9,00	8,20	—	
		b) 8,00	7,25	—	9,00	8,20	—	
	Etzenricht	a) 9,15	8,30	8,10	9,15	8,30	8,10	
		b) 8,65	7,85	—	8,65	7,85	—	
	Regensburg	a) 9,60	8,85	8,40	9,60	8,85	8,40	
		b) 8,95	8,10	—	9,25	8,35	—	
	Augsburg, Elchingen	a) 9,80	8,90	8,60	9,80	8,90	8,70	
		b) 8,90	8,20	—	9,25	8,35	—	
	München	a) 9,90	9,00	8,50	9,90	9,00	8,90	
		b) 9,00	8,40	—	9,50	8,50	—	
	Passau	a) 9,90	9,00	8,50	9,90	9,10	8,90	
		b) 9,00	8,40	—	9,50	8,50	—	
	Ravensburg	a) 10,00	9,20	8,80	10,20	9,35	8,90	
		b) 9,40	8,50	—	9,70	8,75	—	

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

3. Güterart:
- a) Ananas, Bananen, Beeren-, Kern- und Steinobst, Zitrusfrüchte, sämtlich frisch, sonstige Zitrusfrüchte, getrocknetes Beeren-, Kern- und Steinobst, Datteln, Feigen, Fruchtmelange, sowie Nüsse und Nußkerne aller Art, auch untereinander gemischt, ausgenommen Erdnüsse und Erdnußkerne;
- b) Gemüse, frisch

4. Gütermenge: mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten

5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 20. März 1986

6. Dauer der Sonderabmachung: ab 1. April 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 30. Juni 1986

7. Wichtigste Sonderbedingungen: mindestens 15 t je Beförderung; Nummern 7 und 10 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gelten entsprechend. Vereinbart ist auch die Bedienung mehrerer Bestimmungsorte dieser Sonderabmachung auf einer Fahrt. Hierbei gilt das Entgelt nach der Sonderabmachung nur bis zum ersten Bestimmungsort. Die Nachlaufbeförderungen unterliegen dem jeweiligen Tarif.

3. Sonderabmachung Nr. 0381

1. Name des Unternehmers: Hans Ledermann & Söhne
2. Verkehrsverbindungen: von Hamburg nach Berlin
3. Güterart: Kakaobohnen in Säcken
4. Gütermenge: mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten
5. Vereinbarte Beförderungsentgelte: 5,00 DM/100 kg ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 21. März 1986
7. Dauer der Sonderabmachung: ab 1. April 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 30. Juni 1986
8. Wichtigste Sonderbedingungen: mindestens 20 t und nur eine Be- und eine Entladestelle je Beförderung

4. Sonderabmachung Nr. 05164

1. Name des Unternehmers:		Frucht-Ferntransporte Richter & Co.						
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:		DM/100 kg						
von		Bremen			Hamburg			
		15 t	20 t	23 t	15 t	20 t	23 t	
nach	Dortmund	a) 4,70	4,20	4,00	5,00	4,50	4,25	
		b) 4,25	3,90	—	5,20	4,70	—	
	Essen	a) 5,00	4,50	4,30	5,25	4,70	4,50	
		b) 4,50	4,30	—	5,40	4,70	—	
	Duisburg	a) 5,10	4,60	4,40	5,40	4,70	4,60	
		b) 4,65	4,40	—	5,40	4,70	—	
	Düsseldorf	a) 5,20	4,70	4,50	5,40	4,70	4,50	
		b) 5,00	4,70	—	5,40	4,70	—	
	Mönchengladbach	a) 5,50	5,00	4,90	5,50	5,00	4,90	
		b) 5,20	4,70	—	5,50	5,00	—	
	Köln	a) 5,60	4,90	—	5,80	4,90	—	
		b) 5,40	4,90	—	5,80	4,90	—	
	Siegen	a) 6,50	5,70	5,60	7,00	5,80	5,80	
		b) 6,00	5,40	—	7,00	5,80	—	

von nach		Bremen			Hamburg		
		15 t	20 t	23 t	15 t	20 t	23 t
Limburg a. d. Lahn	a)	6,70	6,50	6,00	6,70	6,50	6,40
	b)	6,70	6,50	—	6,70	6,50	—
Frankfurt am Main	a)	6,70	6,50	6,40	6,70	6,50	—
	b)	6,50	5,90	—	6,70	6,50	—
Rosbach v. d. Höhe	a)	6,70	6,50	6,40	6,70	6,50	6,40
	b)	6,70	6,00	—	6,70	6,50	—
Mainz	a)	7,00	6,60	6,50	7,00	6,60	6,50
	b)	7,00	6,60	—	7,00	6,60	—
Dietzenbach	a)	7,70	6,90	6,70	7,75	7,00	6,90
	b)	7,00	6,40	—	7,75	7,00	—
Mannheim	a)	8,00	7,10	6,80	8,00	7,10	6,80
	b)	7,20	6,50	—	8,00	7,10	—
Karlsruhe	a)	8,00	7,10	6,80	8,00	7,10	6,80
	b)	7,65	6,95	—	8,00	7,10	—
Gimbsheim	a)	8,00	7,10	7,00	8,00	7,10	7,00
	b)	7,25	6,50	—	8,00	7,10	—
Heilbronn	a)	8,50	7,70	7,40	8,50	7,70	7,40
	b)	8,50	7,70	—	8,50	7,70	—
Bruchsal	a)	8,60	7,80	7,50	8,60	7,80	7,50
	b)	7,15	6,95	—	7,80	7,10	—
Nürnberg	a)	8,75	7,90	7,50	9,00	8,20	8,10
	b)	8,00	7,20	—	8,50	7,60	—
Stuttgart	a)	9,00	8,20	8,00	9,00	8,20	—
	b)	8,00	7,25	—	9,00	8,20	—

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

3. Güterart: a) Ananas, Bananen, Beeren-, Kern- und Steinobst, Zitrusfrüchte, sämtlich frisch, sonstige Zitrusfrüchte, getrocknetes Beeren-, Kern- und Steinobst, sowie Nüsse und Nußkerne aller Art, auch untereinander gemischt, ausgenommen Erdnüsse und Erdnußkerne;
- b) Gemüse, frisch
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 21. März 1986
6. Dauer der Sonderabmachung: ab 1. April 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 30. Juni 1986
7. Wichtigste Sonderbedingungen: mindestens 15 t je Beförderung; Nummern 7 und 10 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gelten entsprechend. Vereinbart ist auch die Bedienung mehrerer Bestimmungsorte dieser Sonderabmachung auf einer Fahrt. Hierbei gilt das Entgelt nach der Sonderabmachung nur bis zum ersten Bestimmungsort. Die Nachlaufbeförderungen unterliegen dem jeweiligen Tarif.

5. Sonderabmachung Nr. 05169

1. Name des Unternehmers: „Panther“ Spedition GmbH

2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte: DM/100 kg
- von Bremen
nach Lübeck, Tornesch,
Lauenburg (Elbe)
Bottrop
Berlin
- 2,785
3,00
4,07
5,60
- ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
3. Güterart: Papier, unbearbeitet
4. Gütermenge: mindestens 500 t
jeweils in 3 Monaten
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 18. März 1986
6. Dauer der Sonderabmachung: ab 18. März 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 18. Juni 1986
7. Wichtigste Sonderbedingungen: entgeltpflichtig mindestens 20 t und nur eine Entladestelle je Beförderung

6. Sonderabmachung Nr. 0637

1. Name des Unternehmers: H. Grathwohl & Sohn
GmbH & Co.

von nach		Bremen			Hamburg		
		15 t	20 t	23 t	15 t	20 t	23 t
Dortmund	a)	4,70	4,20	4,00	5,00	4,50	4,25
	b)	4,25	3,90	—	5,20	4,70	—
Göttingen	a)	4,70	4,25	4,00	5,20	4,70	4,60
	b)	2,80	2,50	—	5,00	4,50	—
Essen	a)	5,00	4,50	4,30	5,25	4,70	4,50
	b)	4,50	4,30	—	5,40	4,70	—
Duisburg	a)	5,10	4,60	4,40	5,40	4,70	4,60
	b)	4,65	4,40	—	5,40	4,70	—
Düsseldorf	a)	5,20	4,70	4,50	5,40	4,70	4,60
	b)	5,00	4,70	—	5,40	4,70	—
Kassel	a)	5,40	4,90	4,70	5,60	5,00	4,90
	b)	3,20	2,90	—	5,60	5,00	—
Mönchengladbach	a)	5,50	5,00	4,90	5,50	5,00	4,90
	b)	5,20	4,70	—	5,50	5,00	—
Köln	a)	5,60	4,90	4,80	5,80	4,90	4,80
	b)	5,40	4,90	—	5,80	4,90	—
Bad Hersfeld	a)	6,40	5,80	5,60	6,55	5,95	5,70
	b)	5,55	5,00	—	5,70	5,15	—
Siegen	a)	6,50	5,70	5,60	7,00	5,80	—
	b)	6,00	5,40	—	7,00	5,80	—
Limburg a. d. Lahn	a)	6,70	6,50	6,00	6,70	6,50	6,40
	b)	6,70	6,50	—	6,70	6,50	—
Frankfurt am Main	a)	6,70	6,50	6,40	6,70	6,50	—
	b)	6,50	5,90	—	6,70	6,50	—
Rosbach v. d. Höhe	a)	6,70	6,50	6,40	6,70	6,50	6,40
	b)	6,70	6,00	—	6,70	6,50	—
Gießen	a)	6,80	6,00	5,90	7,00	6,00	—
	b)	6,20	5,60	—	7,00	6,00	—
Mainz	a)	7,00	6,60	6,50	7,00	6,60	6,50
	b)	7,00	6,60	—	7,00	6,60	—
Dietzenbach	a)	7,70	6,90	6,70	7,75	7,00	6,90
	b)	7,00	6,40	—	7,75	7,00	—
Mannheim	a)	8,00	7,10	6,80	8,00	7,10	6,80
	b)	7,20	6,50	—	8,00	7,10	—
Karlsruhe	a)	8,00	7,10	6,80	8,00	7,10	6,80
	b)	7,65	6,95	—	8,00	7,10	—

von		Bremen			Hamburg		
		15 t	20 t	23 t	15 t	20 t	23 t
nach	Gimbsheim	a) 8,00	7,10	7,00	8,00	7,10	7,00
		b) 7,25	6,50	—	8,00	7,10	—
	Heilbronn	a) 8,50	7,70	7,40	8,50	7,70	7,40
		b) 8,50	7,70	—	8,50	7,70	—
	Bruchsal	a) 8,60	7,80	7,50	8,60	7,80	7,50
		b) 7,65	6,95	—	7,80	7,10	—
	Stuttgart	a) 9,00	8,20	8,00	9,00	8,20	—
		b) 8,00	7,25	—	9,00	8,20	—
	Eilhofen	a) 9,00	8,20	7,90	9,00	8,20	—
		b) 7,80	7,10	—	7,80	7,10	—

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

3. Güterart: a) Ananas, Bananen, Beeren-, Kern- und Steinobst, Zitrusfrüchte, sämtlich frisch, sonstige Zitrusfrüchte, getrocknetes Beeren-, Kern- und Steinobst, sowie Nüsse und Nußkerne aller Art, auch untereinander gemischt, ausgenommen Erdnüsse und Erdnußkerne;
- b) Gemüse, frisch
4. Gütermenge: mindestens 500 t in jeweils 3 Monaten
5. Dauer der Sonderabmachung: 21. März 1986
6. Dauer der Sonderabmachung: ab 15. April 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 14. Juli 1986
7. Wichtigste Sonderbedingungen: mindestens 15 t je Beförderung; Nummern 7 und 10 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gelten entsprechend. Vereinbart ist auch die Bedienung mehrerer Bestimmungsorte dieser Sonderabmachung auf einer Fahrt. Hierbei gilt das Entgelt der Sonderabmachung nur bis zum ersten Bestimmungsort. Die Nachlaufbeförderungen unterliegen dem jeweiligen Tarif.

7. Sonderabmachung Nr. 07430

1. Name des Unternehmers: Jürgen Schlüter KG (GmbH & Co.)
2. Verkehrsverbindungen: von Bremen nach Berlin
3. Güterart: Zellulose
4. Gütermenge: mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten
5. Vereinbarte Beförderungsentgelte: 3,43 DM/100 kg ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 2. Januar 1986
7. Dauer der Sonderabmachung: ab 2. Januar 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 2. April 1986
8. Wichtigste Sonderbedingungen: mindestens 24 t je Beförderung

8. Sonderabmachung Nr. 07431

1. Name des Unternehmers: Jürgen Schlüter KG (GmbH & Co.)
2. Verkehrsverbindungen: von Brake (Unterweser) nach Berlin
3. Güterart: Zellulose
4. Gütermenge: mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten
5. Vereinbarte Beförderungsentgelte: 3,545 DM/100 kg ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 1. März 1986
7. Dauer der Sonderabmachung: ab 1. März auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 1. Juni 1986
8. Wichtigste Sonderbedingungen: mindestens 23 t je Beförderung

9. Sonderabmachung Nr. 0851

1. Name des Unternehmers: Adam Offergeld Spedition GmbH & Co. KG

2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte: DM/100 kg

von		Bremen			Hamburg		
		15 t	20 t	23 t	15 t	20 t	23 t
nach	Bielefeld	a) 3,30	3,00	2,90	4,30	4,10	—
		b) 3,20	2,90	—	4,20	4,00	—
	Dortmund	a) 4,70	4,20	4,00	5,00	4,50	4,25
		b) 4,25	3,90	—	5,20	4,70	—
	Essen	a) 5,00	4,50	4,30	5,25	4,70	4,50
		b) 4,50	4,30	—	5,40	4,70	—
	Duisburg	a) 5,10	4,60	4,40	5,40	4,70	4,60
		b) 4,65	4,40	—	5,40	4,70	—
	Düsseldorf	a) 5,20	4,70	4,50	5,40	4,70	4,60
		b) 5,00	4,70	—	5,40	4,70	—
	Mönchengladbach	a) 5,50	5,00	4,90	5,50	5,00	4,90
		b) 5,20	4,70	—	5,50	5,00	—
	Köln	a) 5,60	4,90	—	5,80	4,90	—
		b) 5,40	4,90	—	5,80	4,90	—
	Siegen	a) 6,50	5,70	5,60	7,00	5,80	—
		b) 6,00	5,40	—	7,00	5,80	—
	Berlin	a) 6,50	5,80	5,50	5,50	5,00	4,90
		b) 6,20	5,60	—	5,50	5,00	—
	Limburg a. d. Lahn	a) 6,70	6,50	6,00	6,70	6,50	6,40
		b) 6,70	6,50	—	6,70	6,50	—
	Frankfurt am Main	a) 6,70	6,50	6,40	6,70	6,50	—
		b) 6,50	5,90	—	6,70	6,50	—
	Rosbach v. d. Höhe	a) 6,70	6,50	6,40	6,70	6,50	6,40
		b) 6,70	6,00	—	6,70	6,50	—
	Mainz	a) 7,00	6,60	6,50	7,00	6,60	—
		b) 7,00	6,60	—	7,00	6,60	—
	Dietzenbach	a) 7,70	6,90	6,70	7,75	7,00	6,90
		b) 7,00	6,40	—	7,75	7,00	—
	Mannheim	a) 8,00	7,10	6,80	8,00	7,10	6,80
		b) 7,20	6,50	—	8,00	7,10	—
	Karlsruhe	a) 8,00	7,10	6,80	8,00	7,10	6,80
		b) 7,65	6,95	—	8,00	7,10	—
	Gimbsheim	a) 8,00	7,10	7,00	8,00	7,10	7,00
		b) 7,25	6,50	—	8,00	7,10	—
	Heilbronn	a) 8,50	7,70	7,40	8,50	7,70	7,40
		b) 8,50	7,70	—	8,50	7,70	—

von		Bremen			Hamburg			von		Bremen			Hamburg		
		15 t	20 t	23 t	15 t	20 t	23 t			15 t	20 t	23 t	15 t	20 t	23 t
nach	Bruchsal	a) 8,60	7,80	7,50	8,60	7,80	7,50	nach	Siegen	a) 6,50	5,70	5,60	7,00	5,80	–
		b) 7,65	6,95	–	7,80	7,10	–			b) 6,00	5,40	–	7,00	5,80	–
	Nürnberg	a) 8,75	7,90	7,50	9,00	8,20	8,10		Frankfurt						
		b) 8,00	7,20	–	8,50	7,60	–		am Main	a) 6,70	6,50	6,40	6,70	6,50	–
	Stuttgart	a) 9,00	8,20	8,00	9,00	8,20	–			b) 6,50	5,90	–	6,70	6,50	–
		b) 8,00	7,25	–	9,00	8,20	–		Limburg						
		ggf. zuzüglich Umsatzsteuer							a. d. Lahn	a) 6,70	6,50	6,00	6,70	6,50	6,40
3. Güterart:		a) Ananas, Bananen, Beeren-, Kern- und Steinobst, Zitrusfrüchte, sämtlich frisch, sonstige Zitrusfrüchte, getrocknetes Beeren-, Kern- und Steinobst sowie Nüsse und Nußkerne aller Art, auch untereinander gemischt, ausgenommen Erdnüsse und Erdnußkerne;								b) 6,70	6,50	–	6,70	6,50	–
		b) Gemüse frisch							Rosbach						
4. Gütermenge:		mindestens 500 t							v. d. Höhe	a) 6,70	6,50	6,40	6,70	6,50	6,40
		jeweils in 3 Monaten								b) 6,70	6,00	–	6,70	6,50	–
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:		21. März 1986							Mainz	a) 7,00	6,60	6,50	7,00	6,60	6,50
6. Dauer der Sonderabmachung:		ab 1. April 1986 auf unbestimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 30. Juni 1986								b) 7,00	6,60	–	7,00	6,60	–
7. Wichtigste Sonderbedingungen:		mindestens 15 t je Beförderung; Nummern 7 und 10 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gelten entsprechend. Vereinbart ist auch die Bedienung mehrerer Bestimmungsorte dieser Sonderabmachung auf einer Fahrt. Hierbei gilt das Entgelt nach der Sonderabmachung nur bis zum ersten Bestimmungsort. Die Nachlaufbeförderungen unterliegen dem jeweiligen Tarif.							Dietzenbach	a) 7,70	6,90	6,70	7,75	7,00	6,90
										b) 7,00	6,40	–	7,75	7,00	–
									Gimbsheim	a) 8,00	7,10	7,00	8,00	7,10	7,00
										b) 7,25	6,50	–	8,00	7,10	–
									Karlsruhe	a) 8,00	7,10	6,80	8,00	7,10	6,80
										b) 7,65	6,95	–	8,00	7,10	–
									Mannheim	a) 8,00	7,10	6,80	8,00	7,10	6,80
										b) 7,20	6,50	–	8,00	7,10	–
									Heilbronn	a) 8,50	7,70	7,40	8,50	7,70	7,40
										b) 8,50	7,70	–	8,50	7,70	–
									Pirmasens	a) 8,50	7,50	7,40	8,50	7,50	7,40
										b) 7,85	7,10	–	8,10	7,35	–
									Bruchsal	a) 8,60	7,80	7,50	8,60	7,80	7,50
										b) 7,65	6,95	–	7,80	7,10	–
									Kirkel	a) 8,60	7,50	–	8,60	7,50	–
										b) 8,35	7,25	–	8,60	7,50	–
									Neunkirchen (Saar)	a) 8,60	7,50	–	8,60	7,50	–
										b) 8,30	7,40	–	8,60	7,50	–
									Gochsheim	a) 8,65	7,85	7,50	8,65	7,85	7,50
										b) 7,10	6,45	–	7,10	6,45	–
									Aalen	a) 9,00	8,20	–	9,00	8,20	–
										b) 8,20	7,40	–	9,00	8,20	–
									Ellhofen	a) 9,00	8,20	7,90	9,00	8,20	8,20
										b) 7,80	7,10	–	7,80	7,10	–
									Kirn	a) 9,00	8,20	–	9,00	8,20	–
										b) 7,35	6,65	–	7,70	7,00	–
									Reutlingen	a) 9,00	8,20	8,15	9,70	8,80	8,45
										b) 8,60	7,80	–	9,00	8,20	–
									Stuttgart	a) 9,00	8,20	8,00	9,00	8,20	–
										b) 8,00	7,25	–	9,00	8,20	–
									Sankt Ingbert	a) 9,25	8,40	8,00	9,55	8,65	8,30
										b) 8,00	7,25	–	8,20	7,45	–
									Elchingen	a) 9,80	8,90	8,60	9,80	8,90	8,70
										b) 8,90	8,20	–	9,25	8,35	–
									Freiburg im Breisgau	a) 9,80	8,90	8,60	9,90	9,00	8,90
										b) 9,00	8,20	–	9,40	8,50	–
									Villingen-Schwenningena)	9,80	8,90	8,60	9,90	9,00	8,80
										b) 9,20	8,30	–	9,40	8,50	–
									Ravensburg	a) 10,00	9,20	8,80	10,30	9,35	8,90
										b) 9,40	8,50	–	9,70	8,75	–
									ggf. zuzüglich Umsatzsteuer						
10. Sonderabmachung Nr. 0917									3. Güterart:	a) Ananas, Bananen, Beeren-, Kern- und Steinobst, Zitrusfrüchte, sämtlich frisch, sonstige Zitrusfrüchte, getrocknetes Beeren-, Kern- und Steinobst, sowie Nüsse und Nußkerne aller Art, auch untereinander gemischt, ausgenommen Erdnüsse und Erdnußkerne;					
1. Name des Unternehmers:	Hubert Eichenlaub									b) Gemüse, frisch					
2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:	DM/100 kg														
von		Bremen			Hamburg										
		15 t	20 t	23 t	15 t	20 t	23 t								
nach	Dortmund	a) 4,70	4,20	4,00	5,00	4,50	4,25								
		b) 4,25	3,90	–	5,20	4,70	–								
	Essen	a) 5,00	4,50	4,30	5,25	4,70	4,50								
		b) 4,50	4,30	–	5,40	4,70	–								
	Duisburg	a) 5,10	4,60	4,40	5,40	4,70	4,60								
		b) 4,65	4,40	–	5,40	4,70	–								
	Düsseldorf	a) 5,20	4,70	4,30	5,40	4,70	4,60								
		b) 5,00	4,70	–	5,40	4,70	–								
	Kassel	a) 5,40	4,90	4,70	5,60	5,00	4,90								
		b) 3,20	2,90	–	5,60	5,00	–								
	Mönchengladbach	a) 5,50	5,00	4,90	5,50	5,00	4,90								
		b) 5,20	4,70	–	5,50	5,00	–								
	Köln	a) 5,60	4,90	4,80	5,80	4,90	4,80								
		b) 5,40	4,90	–	5,80	4,90	–								
	Bad Hersfeld	a) 6,40	5,80	5,60	6,55	5,95	5,70								
		b) 5,55	5,00	–	5,70	5,15	–								

4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	2. Verkehrsverbindungen und vereinbarte Beförderungsentgelte:	DM/100 kg			
5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	20. März 1986		15 t	20 t	23 t	24 t
6. Dauer der Sonderabmachung:	ab 1. April 1986 auf un- bestimmte Zeit, mindestens je- doch bis zum 30. Juni 1986	von Lübeck				
7. Wichtigste Sonderbedingungen:	mindestens 15 t je Beförderung; Nummern 7 und 10 der Vor- schriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gelten entsprechend. Verein- bart ist auch die Bedienung mehrerer Bestimmungsorte dieser Sonderabmachung auf einer Fahrt. Hierbei gilt das Entgelt nach der Sonderab- machung nur bis zum ersten Bestimmungsort. Die Nachlauf- beförderungen unterliegen dem jeweiligen Tarif.	nach Krefeld	4,76	4,34	4,16	4,10
		Düsseldorf	4,88	4,42	4,23	4,18
		Schöppenstedt	5,26	4,48	4,30	4,22
		Alfeld (Leine)	5,34	4,86	—	—
		Wuppertal	5,36	4,86	—	—
		Berlin-Reinickendorf	5,53	5,00	—	—
		Hannover	—	3,96	3,80	3,75
		Gronau (Leine)	—	4,35	4,17	4,11
		Mönchengladbach	—	4,55	4,37	4,31
		Düren	—	4,78	4,60	4,53
		Hagen	—	4,83	4,63	4,57
		Troisdorf	—	4,98	4,78	4,71
		Berlin	—	5,11	4,91	4,84
		Arnsberg	—	5,15	4,95	4,87
		Heilbronn	—	5,72	5,52	5,44
		Ettlingen	—	5,85	5,63	5,53
		Gronau (Westf.)	—	6,08	5,83	5,76
		Magstadt	—	7,38	7,10	6,98
		Rutesheim	—	7,63	7,34	7,23
		Dettingen an der Erms	—	7,77	7,47	7,36
		Velden Kr. Nürnberger Land	—	8,45	8,12	7,99
11. Sonderabmachungen Nr. 10112 (A) und Nr. 10113 (B)			ggf. zuzüglich Umsatzsteuer			
1. Name des Unternehmers:	A – Christian Carstensen GmbH & Co. KG B – Horst Anhalt	3. Güterart:	Papier, unbearbeitet			
2. Verkehrsverbindungen:	von Flensburg nach Hamburg	4. Gütermenge:	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten			
3. Güterart:	Roggen, lose	5. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung:	20. März 1986			
4. Gütermenge:	je Sonderabmachung minde- stens 500 t jeweils in 3 Mona- ten	6. Dauer der Sonderabmachung:	ab 1. April 1986 auf un- bestimmte Zeit, mindestens je- doch bis zum 30. Juni 1986			
5. Vereinbarte Beförderungsentgelte:	2,35 DM/100 kg ggf. zuzüglich Umsatzsteuer	7. Wichtigste Sonderbedingungen:	nur eine Entladestelle je Beförderung; Nummer 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt ent- sprechend			
6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachungen:	A – 28. Februar 1986 B – 3. März 1986	13. Vierte Änderung der Sonderabmachung Nr. 04121 (VkB I 1984 S. 90, zuletzt geändert 1985 S. 731) Die Beförderungsentgelte betragen				
7. Dauer der Sonderabmachung:	A – ab 3. März 1986 auf unbe- stimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 2. Juni 1986 B – ab 4. März 1986 auf unbe- stimmte Zeit, mindestens jedoch bis zum 3. Juni 1986	von	Bremen			Bremen – Überseehafen- gebiet Bremerhaven
8. Wichtigste Sonderbedingungen:	A – entgeltpflichtig mindestens 20 t und nur eine Be- und eine Entladestelle je Beför- derung B – mindestens 24 t und nur eine Be- und eine Entlade- stelle je Beförderung	nach	10 t	20 t	23 t	10 t 20 t 23 t
		Soltau	2,61	1,93	1,80	4,10 2,90 2,70
		Cloppenburg	2,80	2,00	1,90	4,30 3,10 2,90
		Hannover, Jever	2,90	2,10	2,00	4,20 3,00 2,90
		Lüneburg	3,88	2,84	2,60	4,20 3,00 2,90
		Uelzen	3,88	2,85	2,60	5,00 3,60 3,40
		Bielefeld	4,10	2,70	2,50	4,70 3,10 2,90
		Uetersen	4,10	2,90	2,70	4,60 3,30 3,00
		Aurich, Einbeck	4,10	2,90	2,70	5,30 3,20 3,00
		Peine *	4,10	3,00	2,80	4,70 3,40 3,20
		Rinteln	4,12	3,03	2,60	5,40 3,90 3,70
		Münster (Westf.)	4,40	3,20	3,00	5,60 3,50 3,30
		Essen *	4,80	3,50	3,30	5,40 3,90 3,50
		Wittingen	4,80	3,40	3,30	5,60 4,10 3,90
		Kassel *, Siegen *	4,90	4,40	4,00	5,40 4,80 4,40
		Oelde	5,00	3,60	3,10	6,20 3,90 3,70
		Marl *	5,30	3,80	3,60	5,90 4,20 4,00
12. Sonderabmachung Nr. 9157						
1. Name des Unternehmers:	Deutsche Bundesbahn Bundesbahndirektion Hamburg mit DB-eigenen Kraftfahrzeugen					

von	Bremen			Bremen – Überseehafen- gebiet Bremerhaven		
	10 t	20 t	23 t	10 t	20 t	23 t
nach Korbach *, Lüchow						
Kr. Lüchow-						
Dannenberg	5,30	3,85	3,60	5,80	4,20	4,00
Arnsberg	5,50	3,60	3,40	6,70	3,80	3,60
Göttingen, Herzberg						
am Harz *,						
Rendsburg *	6,09	4,49	3,00	7,10	5,10	4,90
Bad Harzburg,						
Osterode am Harz	6,09	4,49	4,10	7,10	5,10	4,90
Clausthal-Zellerfeld	6,26	4,60	4,20	7,30	5,20	5,00
Bad Lauterberg						
im Harz	6,47	4,74	4,40	7,50	5,40	5,10
Würzburg	6,50	4,60	4,40	6,90	5,00	4,70
Fulda *, Mannheim	6,90	5,00	4,20	7,40	5,30	5,10
Oberndorf						
am Neckar *,						
Ulm	7,50	7,00	6,60	7,90	7,40	7,00
Offenburg	8,10	5,80	5,50	8,60	6,20	5,80
Göppingen	8,10	6,00	5,80	8,60	6,40	6,10
Balingen	8,10	7,60	7,20	8,50	8,00	7,60
von Brake (Unterweser)						
	10 t	20 t	23 t			
nach Northeim *	5,30	3,20	3,00			
	ggf. zuzüglich Umsatzsteuer					

* zusätzlich aufgenommen

Die Änderung wurde am 20. März 1986 vereinbart und am 1. April 1986 wirksam.

14. Fünfte Änderung der Sonderabmachung Nr. 074
(VkB I 1975 S. 202, zuletzt geändert 1982 S. 168)
Das Beförderungsentgelt beträgt 3,20 DM/100 kg
ggf. zuzüglich Umsatzsteuer
Die Änderung wurde am 1. April 1986 vereinbart und wirksam.

15. Elfte Änderung der Sonderabmachung Nr. 0769
(VkB I 1978 S. 326, zuletzt geändert 1985 S. 342)
In die Sonderabmachung wurden folgende Verkehrsverbindungen mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:

		DM/100 kg		
von	Kiel	20 t	23 t	24 t
nach	Essen, Mönchengladbach	4,17	4,00	3,95
	Darmstadt	5,56	5,38	5,33

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde am 14. März 1986 vereinbart und am 15. März 1986 wirksam.

16. Änderung der Sonderabmachung Nr. 07284
(VkB I 1985 S. 203)
In die Sonderabmachung wurden folgende Verkehrsverbindungen mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:

		DM/100 kg		
von	Kiel	20 t	23 t	24 t
nach	Delmenhorst	4,15	3,98	3,91
	Hamm (Westf)	4,15	4,00	3,95
	Bremen, Bremerhaven	4,52	4,34	4,30
	Düsseldorf	4,61	4,43	4,38
	Wolfenbüttel	4,77	4,57	4,51

		DM/100 kg		
von	Kiel	20 t	23 t	24 t
nach	Bielefeld	5,34	5,12	5,04
	Geldern	5,39	5,17	5,09
	Berlin	5,97	5,74	5,68

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde am 17. März 1986 vereinbart und am 1. April 1986 wirksam.

17. Elfte Änderung der Sonderabmachung Nr. 1032
(VkB I 1981 S. 49, zuletzt geändert 1986 S. 21)
In die Sonderabmachung wurde folgende Verkehrsverbindung mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:

		DM/100 kg		
von	Hamburg	20 t	22 t	24 t
nach	Münster (Westf)	4,00	3,90	3,80

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde am 2. April 1986 vereinbart und am 1. Mai 1986 wirksam.

18. Zweite Änderung der Sonderabmachung Nr. 1035
(VkB I 1981 S. 329, geändert 1982 S. 283)

		DM/100 kg	
Die Beförderungsentgelte betragen		20 t	23 t

von	Lübeck		
nach	Berlin-Tiergarten	5,33	4,75
	Berlin (übrige Gemeindetarifbereiche)	5,33	4,90

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde am 1. August 1985 vereinbart und wirksam.

19. Sechste Änderung der Sonderabmachung Nr. 1195
(VkB I 1984 S. 274, zuletzt geändert 1985 S. 793)
In die Sonderabmachung wurde folgende Verkehrsverbindung mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:

		DM/100 kg		
von	Hamburg	20 t	22 t	24 t
nach	Münster (Westf)	4,00	3,90	3,80

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderung wurde am 2. April 1986 vereinbart und am 1. Mai 1986 wirksam.

20. Einundzwanzigste Änderung der Sonderabmachung Nr. 939
(VkB I 1979 S. 521, zuletzt geändert 1986 S. 193)
In die Sonderabmachung wurden folgende Verkehrsverbindungen mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:

		DM/100 kg	
von	Hamburg		
nach	a) Melsungen	4,97	
	Buseck	5,61	
	b) Frechen	4,24	
	c) Altenstadt Kr. Neu-Ulm	8,14	
	d) Duisburg	4,24	
	Koblenz	5,55	

ggf. zuzüglich Umsatzsteuer

Die Änderungen wurden vereinbart und wirksam

- zu a) am 18. Februar 1986,
zu b) am 24. Februar 1986,
zu c) am 6. März 1986,
zu d) am 21. März 1986.

21. Sechste Änderung der Sonderabmachung Nr. 950 (VkB I 1981 S. 148, zuletzt geändert 1985 S. 760),
Fünfte Änderung der Sonderabmachung Nr. 992 (VkB I 1984 S. 394, zuletzt geändert 1985 S. 912),
Fünfte Änderung der Sonderabmachung Nr. 9112 (VkB I 1985 S. 172, zuletzt geändert 1986 S. 170) sowie
Zweite Änderung der Sonderabmachung Nr. 9115 (VkB I 1985 S. 252, geändert 1985 S. 731)

In die Sonderabmachung wurde folgende Verkehrsverbindung mit den nebenstehenden Beförderungsentgelten neu aufgenommen:

		DM/100 kg	
von	Hamburg		
nach	Altenstadt Kr. Neu-Ulm	7,94	(bei Nr. 950)
		8,22	(bei Nrn. 992, 9112 und 9115)
		ggf. zuzüglich Umsatzsteuer	
Die Änderungen wurden am 6. März 1986 vereinbart und wirksam.			

22. Die auf unbestimmte Zeit abgeschlossene Sonderabmachung Nr. 0133 (VkB I 1986 S. 193) ist nicht wirksam geworden.
23. Die auf unbestimmte Zeit abgeschlossene Sonderabmachung Nr. 04134 (VkB I 1985 S. 203) ist am 30. April 1985 unwirksam geworden.
24. Von den auf bestimmte Zeit abgeschlossenen Sonderabmachungen sind unwirksam geworden:

Sonderabmachung	veröffentlicht im V k B I	unwirksam ab
0770	1978 S. 326	1. Januar 1986
0497	1982 S. 139	1. Februar 1985
0360	1985 S. 203	1. August 1985
05142	1985 S. 731	20. Dezember 1985
04151	1986 S. 130	20. Februar 1986
9153	1986 S. 130	1. April 1986

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr

Im Auftrag
Dr. Trinka u s

(VkB I 1986 S. 273)

Binnenschifffahrt

Nr. 110 Ungültigkeitserklärung von Befähigungszeugnissen

Das Rheinschifferpatent Nr. 968/83 R (Mannheim bis Spyck'sche Fähre), ausgestellt am 13. 6. 1983 von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd für Herrn Willi Ohlinger, geb. am 8. 5. 1953 in Aulendorf, ist verlorengegangen und wird hiermit für ungültig erklärt.

Würzburg, den 4. April 1986
A 5 – 313.3/20 (86)

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
S ü d

Im Auftrag
Mittelst ä d t

(VkB I 1986 S. 280)

Nr. 111 Verordnung über die Schleusenbetriebszeiten am Main und Main-Donau-Kanal

Auf Grund des § 46 Nr. 1 des Bundeswasserstraßengesetzes vom 2. April 1968 (BGBl. II S. 173), in Verbindung mit § 1 der Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Bundeswasserstraßengesetz über die Regelung des Betriebs von Anlagen vom 31. März 1970 (BGBl. I S. 315), wird verordnet:

§ 1

Die Betriebszeiten der Schleusen am Main und Main-Donau-Kanal werden wie folgt festgesetzt:

- Schleusen Kostheim bis Kleinostheim: von 0.00 bis 24.00 Uhr,
- Schleusen Obernau bis Viereth:
 - an Werktagen von 6.00 bis 22.00 Uhr,
 - an Sonn- und Feiertagen von 6.00 bis 14.00 Uhr,
- Schleusen Bamberg bis Nürnberg:
 - an Werktagen von 6.00 bis 21.00 Uhr,
 - an Sonn- und Feiertagen von 7.00 bis 13.30 Uhr.

§ 2

Nach Ende der in § 1 Nrn. 2 und 3 genannten Betriebszeiten werden Schleusungen nach vorheriger Anmeldung durchgeführt:

- an den Schleusen Obernau bis Viereth: an Werktagen bis 23.00 Uhr,
- an den Schleusen Bamberg bis Nürnberg: an Werktagen bis 22.00 Uhr.

Die Anmeldung muß spätestens eine Stunde vor Ende der in § 1 Nrn. 2 und 3 genannten Betriebszeiten bei den Schleusen eingehen.

§ 3

Fahrgastschiffe werden auf Anmeldung an Sonn- und Feiertagen auch nach Ende der in § 1 Nrn. 2 und 3 genannten Schleusenbetriebszeiten bis 22 Uhr geschleust,

- wenn sie nach einem bekanntgegebenen Fahrplan fahren, dem das Wasser- und Schifffahrtsamt wegen der erweiterten Schleusenbetriebszeit zugestimmt hat, oder
- wenn die am Sonntag durchzuführende Schleusung am vorausgehenden Freitag oder die an einem sonstigen Feiertag durchzuführende Schleusung am vorausgehenden Werktag beim Wasser- und Schifffahrtsamt jeweils bis 14.00 Uhr angemeldet worden ist.

§ 4

Die Fahrzeuge müssen 15 Minuten vor Ende der Schleusenbetriebszeit in die Schleusenammer eingefahren sein.

§ 5

Schleusungen außerhalb der in den §§ 1 und 2 genannten Zeiten können in begründeten Ausnahmefällen mit Genehmigung des Wasser- und Schifffahrtsamtes durchgeführt werden. Die Genehmigung ist für eine am Sonntag durchzuführende Schleusung am vorausgehenden Freitag oder für eine an einem sonstigen Feiertag durchzuführende Schleusung am vorausgehenden Werktag jeweils bis 14.00 Uhr zu beantragen.

§ 6

Von den in den §§ 1 bis 3 genannten Zeiten kann aus verkehrlichen oder betrieblichen Gründen vorübergehend abgewichen werden.

§ 7

Für die Feiertage Neujahr, Ostern, Pfingsten, Weihnachten und 1. Mai ergehen Sonderregelungen, die bekanntgegeben werden.

§ 8

Für die Schleusen Eibach und Leerstetten gelten die bekanntgegebenen besonderen Betriebszeiten.

§ 9

Diese Verordnung tritt am 15. Mai 1986 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung über die Schleusenbetriebszeiten am Main und Main-Donau-Kanal vom 22. Mai 1981 (VkB I S. 269) außer Kraft.

Würzburg, den 1. April 1986
A5 – 312.3/23

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
S ü d
K r u i p

(VkB I 1986 S. 280)

Nr. 112 Hinweis

Verordnung Nr. 5/86 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 25. März 1986

(FE Nr. 2/86 Frachtenausschuß für den Tankschiffsverkehr)

Bonn, den 16. April 1986
BW 11/28.25.40–61

Die Verordnung Nr. 5/86 vom 25. März 1986 ist im Bundesanzeiger S. 3813 vom 27. März 1986 verkündet worden. Die Verordnung ist am 10. April 1986 in Kraft getreten.

Der volle Wortlaut der Beschlüsse des Frachtenausschusses ist im FTB – Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt –*) veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
L e n z

(VkB I 1986 S. 281)

*) Der FTB – Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt – kann vom Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, Dammstr. 15–17, 4100 Duisburg-Ruhrort, bezogen werden.

Seeverkehr

Nr. 113 Ungültigkeitserklärung von Flaggenausweisen

Nachstehende Flaggenausweise für Wassersportboote sind verlorengegangen und werden hiermit für ungültig erklärt. Sollten die ungültigen Flaggenausweise einer Behörde vorgelegt werden, sind sie einzuziehen und an das Bundesamt für Schiffsvermessung, Bernhard-Nocht-Straße 78, Postfach 129, 2000 Hamburg 4, zu senden.

Dat. des Eintr.	Lfd. Nr.	Schiffsname	Flaggenausweis- Nummer	Ausst.- Datum	Eigner
02/10	1	SURPRISE	007705/202844	11. 7. 84	Rüdiger Specht 5802 Wetter 2
05/11	2	MARIMONA	000519/300519	20. 6. 84	Klaus Jürgen Michaelis 8000 München 40
05/11	3	ERONA	002586/144827	21. 7. 81	Günter Schulidoff 6600 Saarbrücken 2
05/11	4	GEWITTERBUS	007121/202328	11. 7. 83	Werner Adam 6635 Schwalbach
05/11	5	XANADU	007902/203000	4. 3. 85	Horst Euler 6000 Frankfurt
19/02	6	KAMIROS	002109/157820	26. 5. 81	Claudia Kamper 4040 Neuss 22
19/02	7	ISI	008715/176745	15. 5. 84	Dr. Max Mäiß 1000 Berlin 22
19/02	8	THETIS II	009753/162631	6. 6. 85	Wolfgang u. Ellen Bärenz 3500 Kassel
07/04	9	CAROLINE	002435/161642	29. 6. 81	Felix Kässens MC-98000 Monte Carlo
07/04	10	FREEDOM	002779/148283	22. 10. 81	Felix Kässens MC-98000 Monte Carlo
07/04	11	BARACA	008479/176451	6. 3. 84	Dr. Manfred Ruckelshausen 7770 Überlingen
07/04	12	JULIA	014127/314127	31. 10. 85	Gerd-Konrad Boenig 4050 Mönchengladbach

Hamburg, den 9. April 1986
Az.: IIAE-0350.04/86
(VkB I 1986 S. 281)

Bundesamt für Schiffsvermessung
K l ü v e r

Nr. 114 Ungültigkeitserklärung für Motorboot-/Sportbootführerscheine

Hamburg, den 16. April 1986
See 19/48.57.01-1/86

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

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Steinicke

**UNGÜLTIGKEITSERKLÄRUNG
VON VERLORENGEGANGENEN MOTORBOOT-/SPORTBOOTFÜHRERSCHEINEN**

Monat: März 1986

FS-Nummer	Name	Vorname	Ausstellungs- Datum	Ausstellungs- und PA-Ort
S 297 498	Alwast	Bernd	14. 4. 84	Lübeck
S 227 147	Bayer	Ernst	6. 6. 81	München
S 302 075	Blumhagen	Peter	8. 6. 84	Lübeck
S 286 904	Boenig	Gert	26. 11. 83	Düsseldorf
S 161 184	Böse	Wolfgang	26. 5. 79	Berlin
S 291 930	Eckstein	Gerhard	11. 3. 84	München
S 72 110	Fahrenkrog	Uwe Hans	27. 3. 76	Lübeck
S 67 941	Frohriep	Karl-Heinz	18. 2. 76	Kiel
S 142 781	Fürus	Ullrich	20. 4. 78	Hamburg
M 20 643	Füstring	Ernst	22. 3. 69	Düsseldorf
S 215 925	Fuhrmann	Klaus	22. 3. 81	München
S 117 431	Glasmann	Klaus	9. 7. 77	Lübeck
S 48 516	Gersch	Leo	26. 4. 75	München
S 318 086	Haacker	Kai	16. 3. 85	Lübeck
S 228 856	Hackel	Peter	12. 6. 81	Düsseldorf
S 191 933	Hahn	Hans-Günter	16. 3. 80	Düsseldorf
S 311 579	Halm	Helmut	15. 12. 84	Wiesbaden
S 261 290	Hansen	Harald	9. 12. 82	Hamburg
M 27 077	Haselroth	Friedrich	12. 4. 70	Osnabrück
S 295 797	Hauken	Dieter	23. 6. 84	Oldenburg
S 210 300	Heusch	Hans-Gerd	28. 11. 80	Düsseldorf
S 210 301	Heusch	Brigitte	28. 11. 80	Düsseldorf
M 28 642	Hörnke	Klaus	4. 4. 70	Lübeck
S 238 332	Inzenhofer	Agnes	22. 11. 81	München
S 292 517	Klein	Angelika	12. 4. 84	München
S 133 306	Klein	Armin	27. 3. 78	Wiesbaden
S 116 159	Kleist	Ralf-Peter	4. 6. 77	Leer
S 332 205	Koch	Hans Adalbert	21. 7. 85	München
S 82 435	Lechner	Johann	29. 9. 76	Hamburg
M 66 145	Matthiesen	Friedrich	5. 12. 73	Kiel
S 330 797	Merchel	Elmar	11. 5. 85	Düsseldorf
S 330 799	Merchel	Hannelore	11. 5. 85	Düsseldorf
S 257 986	di Mizio	Massimo	30. 10. 82	Lübeck
S 160 463	Mollenhauer	Hermann	3. 3. 79	Lübeck
S 188 231	Neumann	Paul	23. 2. 80	München
S 194 728	Oetjen	Berndina	26. 4. 80	Lübeck
S 177 162	Panzer	Hermann	27. 5. 79	Wiesbaden
M 11 821	Dr. Pieper	Harald	9. 4. 68	München
S 137 025	Plaesier	Rudi	17. 3. 78	Düsseldorf
M 32 626	Reimer	Peter	6. 3. 71	Kiel
S 173 447	Röhr	Margret	29. 4. 79	Wiesbaden
S 149 355	Rüsen	Friedrich	24. 6. 78	Düsseldorf
S 254 642	Rzepka	Rudi	26. 6. 82	Lübeck
M 44 129	Dr. Sanmann	Gerd	4. 5. 72	Hamburg
S 215 370	Schmidt	Peter	1. 3. 81	Leer
S 323 386	Schneiders	Wilhelm	30. 3. 85	Hamburg
S 311 218	Schreiber	Hermann-Josef	8. 12. 84	Wiesbaden
M 31 433	Schwagenseid	Jürgen	21. 11. 70	Düsseldorf
S 125 067	Stemmer	Gottfried	26. 11. 77	München
S 328 569	Dr. Theuring	Wolfgang	7. 7. 85	München
M 13 568	Weber	Harald	22. 4. 68	München
S 144 393	Weberskirch	Michael	3. 6. 78	Düsseldorf
S 161 674	Wolf	Hans Werner	10. 3. 79	Ludwigshafen

Straßenbau

Nr. 115 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 9/1986
Sachgebiet 4: Tragschichten und Fahrbahndecken

Bonn, den 27. März 1986
 StB 26/38.56.05-05.01/5 Va 86

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Vertretungen der Länder beim Bund

Chef des Bundeskanzleramtes

Bundesrechnungshof

Bundesanstalt für Straßenwesen

Betr.: **Zusätzliche Technische Vorschriften und Richtlinien für Tragschichten im Straßenbau, Ausgabe 1986 (ZTVT-StB 86)**

Bezug: Allgemeine Rundschreiben Straßenbau

- a) Nr. 15/1972 vom 28. 08. 1972 – StB 9/38.56.05-05.01/ 9064 Vms 72
- b) Nr. 16/1976 vom 15. 10. 1976 – StB 9/38.56.05-01.01/ 9057 Vms 76
- c) Nr. 5/1978 vom 31. 07. 1978 – StB 26/38.56.05/26034 Va 78
- d) Nr. 21/1982 vom 22. 07. 1982 – StB 26/38.56.05/26019 Va 82
- e) Rundschreiben vom 28. 01. 1985 – StB 26/38.56.00-04/ 4 Va 85

Anlg. *) 1) ZTVT-StB 86 (2fach)
 2) Mehrfertigungen des ARS Nr. 9/1986

Die „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für Tragschichten im Straßenbau“, Ausgabe 1986 (ZTVT-StB 86), sind von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. im Benehmen mit mir und den Straßenbauverwaltungen der Länder aufgestellt worden.

Ich führe hiermit die ZTVT-StB 86 für die Bundesfernstraßen ein.

Die als „Zusätzliche Technische Vorschriften“ gekennzeichneten Teile der ZTVT-StB 86 bitte ich den Bauverträgen zugrunde zu legen; die Richtlinien bitte ich bei der Bauvorbereitung, der Aufstellung der Bauvertragsunterlagen sowie bei der Überwachung, Abnahme und Abrechnung der Bauarbeiten zu beachten.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die ZTVT-StB 86 auch für Baumaßnahmen an den in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen.

Die „Technischen Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Tragschichten im Straßenbau“, Ausgabe 1972 (TVT 72), einschließlich des Bezugsschreibens a) setze ich außer Kraft. Die im Anhang zu den mit Bezugsschreiben b) eingeführten „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau“, Ausgabe 1976 (ZTVE-StB 76) getroffenen Festlegungen über „Maßnahmen zum Schutz gegen Frost- und Tauschäden“ sind in die ZTVT-StB 86 eingearbeitet. Diesen Anhang setze ich daher außer Kraft. Die mit Bezugsschreiben c) bis e) eingeführten Änderungen bzw. Ergänzungen zu den TVT 72 sind ebenfalls in die ZTVT-StB 86 eingearbeitet. Diesbezügliche Festlegungen in den Bezugsschreiben c) bis e) hebe ich hiermit auf.

Die ZTVT-StB 86 geben für die Bauweisen lediglich die aus bau- und funktionstechnischen Gründen erforderlichen Mindest-Einbaudicken in Abhängigkeit von den Baustoffen an. Für die Wahl

der Einbaudicke und Anordnung der Tragschichten in Abhängigkeit von Bauweise und Bauklasse sind die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen“, Ausgabe 1986 (RStO 86), maßgebend. Die in den RStO 86 ausgewiesenen Schichtdicken und die Anforderungen der ZTVT-StB 86 an den Verformungsmodul der Tragschichten ohne Bindemittel setzen auf dem Planum einen Verformungsmodul von mindestens $E_{v2} = 45 \text{ MN/m}^2$ voraus. Dies bitte ich bei der Aufstellung der Bauvertragsunterlagen zu beachten.

Verfestigungen von frostsicheren Mineralstoffgemischen mit Bindemitteln als Tragschichten im Oberbau sind bis zur Einführung der hierzu beabsichtigten Ergänzung der ZTVT-StB 86 noch in den „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Bodenverfestigungen und Bodenverbesserungen im Straßenbau“, Ausgabe 1981 (ZTVV-StB 81), behandelt. Tragdeckschichten sind in den „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken“, Ausgabe 1984 (ZTVbit-StB 84), behandelt.

Die ZTVT-StB 86 sind bei der Geschäftsstelle der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Alfred-Schütte-Allee 10, 5000 Köln 21, zu beziehen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
 Contzen

(VkB I 1986 S. 283)

*) Anlage 1 wird nicht im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Nr. 116 Verzeichnis der Fern- und Nahziele an Bundesstraßen, Ausgabe 1986

Bonn, den 21. April 1986
 StB 13/StV 12/38.60.70-20/8 Va 86

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

Für die Straßenverkehrs-Ordnung
 und die Verkehrspolizei zuständigen
 Minister und Senatoren der Länder

nachrichtlich:

Bundesrechnungshof

Bundesanstalt für Straßenwesen

Betr.: **Verzeichnis der Fern- und Nahziele an Bundesstraßen, Ausgabe 1986**

Bezug: – BMV-Schreiben vom 15. 9. 1983 und 27. 10. 1983
 – StB 13/38.60.70-20/83 Va 83 –
 – VkB I-Verlautbarung Nr. 212 in Heft 17/83, S. 514
 – BMV-Schreiben vom 9. 7. 1985 – 130 Va 85 –

Der Bundesminister für Verkehr gibt gemäß VwV-StVO zu § 415 ff ein Verzeichnis der Fern- und Nahziele an Bundesstraßen heraus. Die letzte Veröffentlichung erfolgte mit Sachstand 1. 5. 1983 im Jahre 1983. Nunmehr liegt eine Neuauflage mit Stand 1. 1. 1986 vor.

Es wird empfohlen, das Verzeichnis zu beachten.

Das Verzeichnis erscheint als Broschüre beim Verkehrsblatt-Verlag, Hohe Str. 39, 4600 Dortmund 1, und kann von dort unter Bestell-Nr. 3086 zum Einzelverkaufspreis von 21,80 DM inkl. MwSt. bezogen werden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
 Dr.-Ing. E. h. Th u l

(VkB I 1986 S. 283)