

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkB1 1968	Seite
Allgemeine Angelegenheiten			
290	14. 9. 1968	Bestimmungen für die Ausführungsbehörde für Unfallversicherung des Bundesministers für Verkehr — Abteilung Wasserstraßen	470
Straßenverkehr			
291	17. 7. 1968	Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen; hier: Nr. 26 — Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne (Warnvorrichtungen mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz)	471
292	22. 8. 1968	Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge mit länglichrunden Kennzeichen	472
Binnenschifffahrt			
293	4. 9. 1968	Verordnung Nr. 19/68 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 26. August 1968 (FA Nr. 8/68 Frachtenausschuß für den Rhein)	472
294	6. 9. 1968	Verordnung Nr. 18/68 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 30. Juli 1968 (FB Nr. 8/68 Frachtenausschuß Dortmund)	472
295	5. 9. 1968	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr von Fahrgastschiffen und Fahrzeugen, von denen aus Kleinhandel betrieben wird	473
296	8. 8. 1968	Tarif über die Erhebung von Hafengebühren in dem Hafen der Hansestadt Lübeck VII. Nachtrag	473
297	20. 8. 1968	Dienstanweisung an die Schiffsuntersuchungskommissionen zu Artikel 23a — Dämpfung der Fahrgeräusche bei Motorschiffen — der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße	473
Seeverkehr			
298	9. 9. 1968	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über Fahrregeln in Flußkrümmungen auf der Hunte	475

Nr.	Dat.	VkB1 1968	Seite
299	9. 9. 1968	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die zeitweilige Sperrung des Schiffsverkehrs durch das äußere Lühesperrwerk an der Lühemündung	475
Luftfahrt			
300	29. 8. 1968	Sonderlandeplatz Neuburg-Egweil, Lkr. Eichstätt	476
301	29. 8. 1968	Sonderlandeplatz Schwabach-Heidenberg, Lkr. Schwabach	476
302	6. 9. 1968	Landeplatz Rinteln	476
Straßenbau			
303	31. 7. 1968	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1968 Sachgebiet 5: Brücken und Ingenieurbau	476
Aufgebote			
303a	30. 9. 1968	Aufbietung verlorener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	
303b	30. 9. 1968	Aufbietung verlorener Führerscheine	
303c	30. 9. 1968	Aufbietung von verlorenen Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau	
Übersicht	480
Auslese	482
Bücherschau	
Neuerscheinungen	486
Buchbesprechungen	487
Rechtsprechung	488

22. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 30. September 1968

Heft 18

AMTLICHER TEIL

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 290 Bestimmungen für die Ausführungsbehörde für Unfallversicherung des Bundesministers für Verkehr — Abteilung Wasserstraßen —

Bonn, den 14. September 1968
— Z 4 — 11 AfU 68 —

Aufgrund des § 1 Abs. 3 und des § 15 Abs. 1 Buchst. d) des Gesetzes über die Selbstverwaltung auf dem Gebiet der Sozialversicherung in der Fassung vom 23. August 1967 (Bundesgesetzbl. I S. 918) wird im Benehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung bestimmt:

I.

1. Für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist die Bundesrepublik Deutschland Träger der Unfallversicherung; die Durchführung der Unfallversicherung obliegt der Ausführungsbehörde für Unfallversicherung des Bundesministers für Verkehr — Abteilung Wasserstraßen —.

Die Ausführungsbehörde hat ihren Sitz in Münster i. W.

2. Die Aufsicht über die Ausführungsbehörde obliegt dem Bundesminister für Verkehr.

II.

1. Bei der Ausführungsbehörde bestehen als Organe der Selbstverwaltung eine Vertreterversammlung und ein Vorstand.
2. Den Organen gehören die gewählten Vertreter der Versicherten sowie ein Vertreter des Bundesministers für Verkehr an. Ein Versichertenvertreter wird im Fall der Verhinderung durch einen Stellvertreter vertreten; Stellvertreter sind in der Reihenfolge ihrer Aufstellung die als solche in der Vorschlagsliste genannten Personen.

Der Vertreter des Bundesministers für Verkehr wird von diesem berufen; er hat die gleiche Zahl der Stimmen wie die Vertreter der Versicherten, kann jedoch nicht mehr Stimmen abgeben, als den anwesenden Vertretern der Versicherten zustehen.

Der Vertreter des Bundesministers für Verkehr in der Vertreterversammlung kann gleichzeitig Mitglied des Vorstandes sein.

3. Die Vorsitzenden der Vertreterversammlung und des Vorstandes sollen wechselseitig ein gewählter Vertreter der Versicherten oder der Vertreter des Bundesministers für Verkehr sein.
Entsprechendes gilt für die Stellvertreter.

III.

1. Die Vertreterversammlung besteht aus fünf Vertretern der Versicherten und einem Vertreter des Bundesministers für Verkehr. Die Versichertenvertreter sollen möglichst aus den Bezirken der bisherigen fünf Bezirksleitungen vorgeschlagen werden und die verschiedenen Berufsgruppen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung angemessen berücksichtigen.
2. Der Vertreterversammlung obliegt es,
 - a) den Vorsitzenden der Vertreterversammlung und seinen Stellvertreter zu wählen (§ 12 Abs. 1 SVwG),
 - b) die Versichertenvertreter im Vorstand und ihre Stellvertreter zu wählen (§ 7 Abs. 4 bis 6 SVwG),
 - c) die Geschäftsordnung für die Vertreterversammlung aufzustellen und zu ändern sowie der Geschäftsordnung für den Vorstand und deren Änderungen zuzustimmen (§ 4 Abs. 1 SVwG),
 - d) zu dem Entwurf allgemeiner Verwaltungsvorschriften nach § 768 Abs. 1 RVO Stellung zu nehmen und hierfür Vorschläge zu machen,
 - e) zu dem Entwurf der zu erlassenden Unfallverhütungsanweisungen und Anweisungen über Erste Hilfe Stellung zu nehmen und hierfür Vorschläge zu machen,

- f) zur Jahresrechnung Stellung zu nehmen,
- g) auf Vorschlag des Vorstands vorbehaltlich der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr die Entschädigungen der Organ- und Ausschußmitglieder festzusetzen (§ 5 Abs. 5 SVwG),
- h) Vorschläge und Anregungen für die Durchführung der Unfallversicherung zu machen,
- i) die für die Erteilung der Widerspruchsbescheide zuständige Stelle (Widerspruchsstelle) einzurichten und deren Mitglieder zu berufen sowie das Nähere zu regeln (§ 85 Abs. 2 Nr. 2 SGG),
- k) über sonstige Angelegenheiten zu beraten, die der Vertreterversammlung zugewiesen sind oder werden.

IV.

1. Der Vorstand setzt sich zusammen aus drei Vertretern der Versicherten und einem Vertreter des Bundesministers für Verkehr; der Geschäftsführer, im Behindierungsfalle sein Stellvertreter, gehört dem Vorstand beratend an. Die Vertreter der Versicherten und ihre Stellvertreter werden von den Versichertenvertretern der Vertreterversammlung gewählt; der Vertreter des Bundesministers für Verkehr wird von diesem berufen.
2. Dem Vorstand obliegt es,
 - a) den Vorsitzenden des Vorstandes und seinen Stellvertreter zu wählen (§ 12 Abs. 1 SVwG),
 - b) die Geschäftsordnung des Vorstandes zu beschließen und zu ändern (§ 4 Abs. 1 SVwG),
 - c) die Mitglieder des Rentenausschusses und ihre Stellvertreter zu wählen und das Nähere zu regeln (§ 1569 b RVO),
 - d) in den Fällen des § 6 Abs. 4 SVwG Mitglieder der Organe von ihrem Amt zu entbinden oder zu entheben,
 - e) zu Angelegenheiten, welche der Vertreterversammlung vorzulegen sind, Stellung zu nehmen,
 - f) zum Ansatz im Haushaltsplan Stellung zu nehmen,
 - g) über sonstige Angelegenheiten zu beraten, die dem Vorstand zugewiesen sind oder werden,
 - h) bei der Bestellung des Geschäftsführers mitzuwirken.

V.

Bei der Ausführungsbehörde besteht ein Rentenausschuß. Er setzt sich zusammen aus einem Vertreter der Versicherten und einem Vertreter des Bundesministers für Verkehr; der Geschäftsführer, im Behindierungsfalle sein Stellvertreter, nimmt an den Sitzungen beratend teil.

Die Mitglieder des Rentenausschusses haben je einen ersten und einen zweiten Stellvertreter. Sie sollen nach Möglichkeit ihren Wohnsitz am Sitz der Ausführungsbehörde oder ihrer Umgebung haben.

Bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorstand.

VI.

1. Die laufenden Geschäfte der Ausführungsbehörde werden von einem Geschäftsführer besorgt. Der Geschäftsführer und sein Vertreter werden im Benehmen mit dem Vorstand von dem Bundesminister für Verkehr bestellt und abberufen.
Der Geschäftsführer vertritt die Ausführungsbehörde gerichtlich und außergerichtlich, soweit es sich um Geschäfte der laufenden Verwaltung handelt.
2. Der Bundesminister für Verkehr stellt auch das erforderliche Personal für die Geschäftsführung.

VII.

1. Diese Bestimmungen treten am 1. Oktober 1968 an die Stelle der bisherigen Bestimmungen vom 6. Oktober 1952.
2. Im übrigen finden die gesetzlichen Vorschriften in ihrer jeweiligen Fassung Anwendung, insbesondere

das Selbstverwaltungsgesetz, die Wahlordnung für die Sozialversicherung, die Reichsversicherungsordnung und das Sozialgerichtsgesetz.

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Wittrock

Zu den vorstehenden Bestimmungen weise ich ergänzend auf folgendes hin:

Zu Abschnitt II:

1. Das Amt der Mitglieder der Organe und der Ausschüsse der Ausführungsbehörde ist ein Ehrenamt. Ihre Tätigkeit gilt für die aktiven Bediensteten als Dienst in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.
2. Die Ausführungsbehörde erstattet den Mitgliedern der Organe und der Ausschüsse ihre baren Auslagen nach dem Bundesreisekostengesetz mindestens der Reisekostenstufe C sowie für jeden Sitzungstag einen Pauschbetrag für Zeitverlust von 20,— DM.

Ich bin damit einverstanden, daß außerdem dem Vorsitzenden des Vorstandes ein Pauschbetrag von monatlich 50,— DM gewährt wird. Für den gleichen Monat zustehende Pauschbeträge nach Satz 1 werden hierauf angerechnet.

Zu Abschnitt III:

Die Sitzungen der Vertreterversammlung sind öffentlich, soweit § 4 Abs. 2 SVwG nichts anderes bestimmt.

Zu Abschnitt IV:

Die Sitzungen des Vorstandes sind nicht öffentlich.

Zu Abschnitt V:

1. Außer dem Rentenausschuß besteht bei der Ausführungsbehörde als Ausschuß eine Widerspruchsstelle. Sie besteht aus dem Vorsitzenden der Vertreterversammlung und dem Vorsitzenden des Vorstandes; der Geschäftsführer nimmt an den Sitzungen der Widerspruchsstelle beratend teil. Stimmengleichheit gilt als Ablehnung des Widerspruchs.
2. Die Sitzungen der Ausschüsse sind nicht öffentlich.

Zu Abschnitt VII:

Entgegenstehende oder gleichlautende Erlasse werden mit Ablauf des 30. September 1968 gegenstandslos.

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Wittrock

(VkB1 1968 S. 470)

Straßenverkehr

Nr. 291 Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen;

hier: Nr. 26 — Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne (Warnvorrichtungen mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz)

Bonn, den 17. Juli 1968
StV 7 — 8034 P/68

Die Richtlinien für die Prüfung von Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne (Nr. 26 der Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen in der Fassung vom 25. Januar 1965, VkB1 1965, Heft 3 S. 64 ff) sind auf Grund von Versuchen und von Erfahrungen in der Praxis über die Hörbarkeit der Signale neugefaßt worden; die Richtlinien lauten nunmehr wie folgt:

26. Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne

(Warnvorrichtungen mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz)

(1) Warnvorrichtungen mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz müssen DIN 14 610 entsprechen. Die Prüfung erstreckt sich auf

- a) die Grundfrequenz
- b) die Klangfolge
- c) den Schallpegel
- d) das Schallspektrum
- e) die Leistungsaufnahme

f) die Funktion im Arbeitsklimabereich nach Absatz 13. Bei anderen, für die Funktion wesentlichen Eigenschaften kann die Prüfstelle in begründeten Fällen Nachweise vom Hersteller verlangen.

(2) Die zur Prüfung der Grundfrequenzen benutzten Geräte und angewendeten Verfahren müssen gewährleisten, daß die Meßunsicherheit des Prüfergebnisses nach DIN 1319 einem Vertrauensbereich von weniger als 1 % entspricht (statistische Sicherheit: 95 %).

(3) Der Zeitablauf der Klangfolge ist mit einem Schreibgerät zu registrieren.

(4) Die zur Prüfung benutzten Schallpegelmesser müssen den „Anforderungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt an Präzisions-Schallpegelmesser“ vom 23. November 1966 (PTB-Mitteilungen Heft 6/1966, Verkehrsbl. 1967 Heft 8 S. 223) entsprechen.

(5) Die Messung des Schallpegels und die Frequenzanalyse sind im reflexionsfreien Raum in 3,5 m Entfernung von dem Signalgeber in der Richtung der größten Schallabstrahlung auszuführen.

(6) Das Schallspektrum ist mit einem Analysator aufzunehmen, dessen Analysierschärfe die Trennung und die Messung der einzelnen Komponenten des Klanges ermöglicht.

(7) Die Geräte zur Bestimmung der elektrischen Leistung müssen mindestens der Genauigkeitsklasse 1 angehören. Bei pneumatisch betriebenen Warnvorrichtungen ist der Luftbedarf in entspanntem Zustand anzugeben. Ein Vertrauensbereich bis zu 5 % ist für das Prüfergebnis ausreichend. Bei den Prüfungen ist die Warnvorrichtung so zu betätigen, daß jeder Betriebszeit eine mindestens ebensolange Pause folgt. Die längste, ununterbrochene Betriebszeit während der Messung soll 10 s nicht übersteigen.

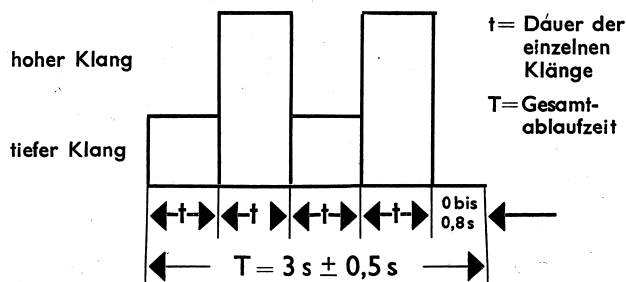
(8) Die Prüfwerte gelten für die Normtemperatur 20° C und bei Betrieb mit Nennspannung. Betriebsspannungen, die von der Nennspannung um —10 bis +20 % abweichen, dürfen die Funktion der Warnvorrichtung nicht nennenswert beeinträchtigen. Die Betriebsspannung ist stets an den Klemmen der Signalgeber zu messen.

Falls für die Prüfung Vorwiderstände erforderlich sind, sind diese vom Hersteller anzugeben. Der Widerstand setzt sich aus dem Widerstand zwischen Stromversorgung und Signalgeber und dem Innenwiderstand der Stromversorgungsquelle zusammen. In diesem Fall sind die Prüfspannungen vom Hersteller anzugeben und an den Klemmen der Stromversorgungsquelle zu messen, wobei deren Innenwiderstand höchstens 10 % des Gesamtwiderstandes betragen darf.

Bei pneumatisch betriebenen Warnvorrichtungen ist der Luftbedarf auf den Normzustand 0° C, 760 Torr, 0 % relative Feuchte zu beziehen. Die Warnvorrichtung muß auch bei Druckschwankungen um ± 25 % einwandfrei arbeiten.

(9) Mit der Warnvorrichtung müssen zwei Klänge erzeugt werden können, deren Grundfrequenzen zueinander im Verhältnis 1 : 1,333 stehen. Der Wert 1,333 ist mit einer Toleranz von —3 bis +7 % einzuhalten. Die Grundfrequenzen müssen zwischen den Grenzen 360 und 630 Hz liegen. Zusammen mit den zwei Signalgebern können weitere Signalgeber verwendet werden. Ihre Frequenzen dürfen mit denen der ersten Signalgeber nicht übereinstimmen; die Verstimmung darf jedoch 5 % nicht übersteigen.

(10) Die Klangfolge muß folgendem Bild entsprechen:



Die Gesamtablaufzeit T eines Signalzyklus (Klangfolge ggf. einschließlich Pause) muß $3\text{ s} \pm 0,5\text{ s}$ betragen. Bei der Betätigung des Warngeräts soll zwischen den einzelnen Klangfolgen möglichst keine Pause entstehen; bei der Prüfung ist eine Pause von $0,8\text{ s}$ zugelassen.

Der einmalige Signalzyklus muß selbständig ablaufen. Die Dauer der einzelnen Klänge ist mit solchen Toleranzen einzuhalten, daß der rhythmische Charakter des Signals erhalten bleibt. Die verschiedenen Klänge dürfen sich nicht überschneiden.

(11) Der A-bewertete Schallpegel muß in der Richtung der größten Schallabstrahlung in $3,5\text{ m}$ Abstand im reflexionsfreien Raum für jeden der beiden Einzelklänge mindestens 110 dB(A) nach DIN 45 633 Blatt 1 betragen. Hierauf wird eine Toleranz von -3 dB(A) für solche Warnvorrichtungen zugelassen, die mindestens 10 Komponenten haben, deren Amplituden die stärkste Komponente um weniger als 10 dB unterschreiten.

Im Bereich von 1000 bis 4000 Hz soll mindestens einer der harmonischen Obertöne jedes Klanges den Schallpegel von 104 dB (bezogen auf $P_0 = 20\mu\text{N/m}^2$) überschreiten.

(12) Elektrisch betriebene Warnvorrichtungen — außer Anlagen für Sonderfahrzeuge — müssen für eine Nennspannung von $6, 12$ oder 24 V Gleichspannung ausgelegt sein. Die aufgenommene Leistung darf 250 W nicht übersteigen.

Pneumatisch betriebene Warnvorrichtungen können mit Über- oder Unterdruck arbeiten. Der Luftbedarf darf in einer Sekunde 12 Liter Luft vom Normzustand nicht übersteigen. Bei elektrisch angetriebenen Gebläsen gelten die Bedingungen für elektrisch betriebene Warnvorrichtungen.

(13) Die Funktion der Geräte darf bei Temperaturen zwischen -20° und $+40^\circ\text{ C}$ und bei einer relativen Luftfeuchte bis zu 90% nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Der Signalgeber ist strahlwassergeschützt nach $P 04\text{ DIN } 40\ 050$ auszuführen oder entsprechend anzubringen. Um zu erreichen, daß die akustische Warnfähigkeit durch den Einbau nicht wesentlich beeinträchtigt wird, können Einbauvorschriften vom Hersteller gefordert werden. Die übrigen Teile der Warnvorrichtungen sind spritzwassergeschützt im Fahrzeug unterzubringen, sofern sie nicht nach $P 02\text{ DIN } 40\ 050$ spritzwassergeschützt ausgeführt sind.

(14) An jeder zur Prüfung vorgelegten Warnvorrichtung mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz müssen folgende Angaben gut lesbar und dauerhaft angebracht sein:

- a) Herstellerzeichen
- b) Typ

Außerdem ist die für das Prüfzeichen vorgesehene Stelle kenntlich zu machen. Bei den Geräten der laufenden Fertigung tritt anstelle der Typbezeichnung das Prüfzeichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Boob

(VkB1 1968 S. 471)

Nr. 292 **Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge mit länglichrunden Kennzeichen**

Bonn, den 22. August 1968
StV 2 Nr. 2115 AA/68

In meiner Verlautbarung vom 3. 10. 1967 (VkB1. 1967, S. 558) habe ich u. a. empfohlen, bei Kraftfahrzeugen mit länglichrunden Kennzeichen die Dauer der Gültigkeit des Internationalen Zulassungsscheins auf die Dauer des nachgewiesenen Versicherungsverhältnisses zu befristen. Mir ist wiederholt mitgeteilt worden, daß ausländische Antragsteller die Befristung der Gültigkeitsdauer nicht bemerkt und auch den Grund hierfür nicht erkannt hätten. Um Ungelegenheiten zu vermeiden, empfehle ich, die Antragsteller darüber aufzuklären, daß die Gültigkeitsdauer des Internationalen Zulassungsscheins von der Dauer des nachgewiesenen Versicherungsverhältnisses abhängig gemacht werden muß.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1968 S. 472)

Binnenschifffahrt

Nr. 293 **Verordnung Nr. 19/68 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 26. August 1968** (FA Nr. 8/68 Frachenausschuß für den Rhein)

Bonn, den 4. September 1968
— B 241/2287 D/68 —

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 19/68 vom 26. August 1968 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 162 vom 30. August 1968 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lange

Verordnung Nr. 19/68 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt Vom 26. August 1968

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453), geändert durch die Gesetze vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1153, 1163), wird verordnet:

§ 1

(1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden die vom Frachenausschuß für den Rhein — FA Nr. 8/68 — beschlossenen Frachten

1. für Steinkohlen-Koks
von Mannheim
nach Heidelberg,
2. für Getreide
von Bamberg
nach Schweinfurt

rechtsverbindlich festgesetzt.

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB — Frachten- und Tarifierungszeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 33/34 vom 22. August 1968 veröffentlicht worden **).

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 8 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954.

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 1. September 1968 in Kraft.
Bonn, den 26. August 1968

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Wittrock

(VkB1 1968 S. 472)

Nr. 294 **Verordnung Nr. 18/68 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 30. Juli 1968** (FB Nr. 8/68 Frachenausschuß Dortmund)

Bonn, den 6. September 1968
B 242/2270 F/68 II

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 18/68 vom 30. Juli 1968 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 146 vom 8. August 1968 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lange

**Verordnung Nr. 18/68
über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen
der Binnenschifffahrt
Vom 30. Juli 1968**

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453); geändert durch die Gesetze vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1153, 1163), wird verordnet:

§ 1

(1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden die vom Bezirksausschuß Dortmund-Ems-Kanal des Frachtausschusses Dortmund — FB Nr. 8/68 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt rechtsverbindlich festgesetzt, und zwar:

Frachten für Steine (Bruchsteine, Schotter usw.)
von Bergeshövede
nach Kanalplätzen
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. B 526/4 —.

(2) Der Wortlaut des Beschlusses wird im FTB — Frachten- und Tarifeinzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 31 vom 3. August 1968 veröffentlicht werden **).

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 8 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954.

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 15. August 1968 in Kraft.
Bonn, den 30. Juli 1968

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Wittrock

(VkB1 472 S. 472)

Nr. 295 Schiffsahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr von Fahrgastschiffen und Fahrzeugen, von denen aus Kleinhandel betrieben wird*)

Auf Grund des § 2 — WK — Nr. 2 der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 1966 vom 11. Oktober 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 1333, 1538), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 22. Februar 1968 (Bundesgesetzbl. II S. 111, 172), wird angeordnet:

§ 1

Zur Fahrt auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster bedürfen Fahrzeuge, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Fahrgästen benutzt werden oder von denen aus Kleinhandel betrieben wird, einer besonderen Zulassung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster.

§ 2

Anträge auf Zulassung sind unter Angabe des Vor- und Zunamens und der Anschrift des Antragstellers sowie der vollständigen technischen Daten und des Namens des zuzulassenden Fahrzeugs an eines der Wasser- und Schifffahrtsämter Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Münster, Rheine und Meppen zu richten.

§ 3

Die Zulassung kann unter Auflagen und Bedingungen und befristet erteilt werden. Sie kann jederzeit widerrufen werden.

*) Wiederholung ohne Änderung

**) Der FTB — Frachten- und Tarifeinzeiger der Binnenschifffahrt — kann von dem Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, vorm. Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort, Dammstraße 15/17, bezogen werden. Die Kosten der Einzelnummer richten sich nach dem Umfang der jeweiligen Ausgabe des FTB, die nur geschlossen zum Preise von 0,25 DM je Blatt DIN A 5 abgegeben wird.

§ 4

Zuwiderhandlungen gegen diese Anordnung werden nach Artikel 3 der Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 1966 vom 11. Oktober 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 1333) bestraft.

§ 5

Diese Anordnung tritt am 1. Oktober 1968 in Kraft.
Münster, den 5. September 1968
B 2131 B 3

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Münster
Küper

(VkB1 1968 S. 473)

Nr. 296 Tarif über die Erhebung von Hafenabgaben in dem Hafen der Hansestadt Lübeck

VII. Nachtrag

Am 1. Juni 1968 ist der VII. Nachtrag vom 15. Juni 1968 zum Tarif über die Erhebung von Hafenabgaben im Hafen der Hansestadt Lübeck vom 15. Juli 1963 nach Verkündung im Amtsblatt für Schleswig-Holstein Nr. 27 S. 375 vom 8. Juli 1968 in Kraft getreten.

Der Wortlaut des Tarifnachtrages ist außerdem im FTB — Frachten- und Tarifeinzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 33/34 vom 22. August 1968 veröffentlicht **).

Hamburg, den 8. August 1968
— B 86 635 — 510/68 —

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
Wetzel

(VkB1 1968 S. 473)

Nr. 297 Dienstanweisung an die Schiffsuntersuchungskommissionen zu Artikel 23a — Dämpfung der Fahrgeräusche bei Motorschiffen — der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße

Bonn, den 20. August 1968
— B 515/4084 Vmb/68 —

Mein Erlass über die Einführung der Dienstanweisung an die Schiffsuntersuchungskommissionen zu Artikel 23a — Dämpfung der Fahrgeräusche bei Motorschiffen — der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße vom 20. August 1968 wird nachstehend bekannt gemacht.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Marquardt

Auf Beschluß der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt wird der Wortlaut des Artikels 23a — Dämpfung der Fahrgeräusche bei Motorschiffen — der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße — Anlage 1 der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950 (Bundesgesetzbl. S. 371), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. März 1968 (Bundesgesetzbl. II S. 133) — mit Wirkung vom 1. Oktober 1968 geändert.

Die Prüfung des nach Nummer 2 dieses Artikels bei Dauerleistung der Motoren zulässigen Fahrgeräusches, das in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Bordwand 75 Dezibel A nicht überschreiten darf, ist nach Inkrafttreten der Neufassung des Artikels 23a nach der „Dienstanweisung an die Schiffsuntersuchungskommissionen zu Artikel 23a — Dämpfung der Fahrgeräusche bei Motorschiffen — der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße“ durchzuführen. Die Dienstanweisung ist als Anlage 1 diesem Erlass beigefügt. Wegen der Kosten der Einrichtung von Meßstellen und des Mangels an Meßpersonal wird zunächst nur bei den SUK'en Mannheim und Koblenz-Rhein sowie bei den SUK'en Köln und Duisburg-Rhein je eine Meßstelle eingerichtet.

Meine Erlasse

B 515/4159 Vmb/57 vom 29. Mai 1957, einschl. der „Dienstanweisung an die Schiffsuntersuchungskommissionen für die Geräuschmessung auf Rheinschiffen“,

B 515/4022 V/58 vom 3. Juli 1958,

B 515/4161 D/59 vom 4. April 1960 und

B 515/4111 D/61 vom 28. Juni 1961

werden mit Ablauf des 30. September 1968 außer Kraft gesetzt.

Die Entscheidung über die weitere Verwendung des bei der Schiffsuntersuchungskommission Köln vorhandenen Frequenzspektrum-Meßgerätes behalte ich mir vor. Es ist dafür zu sorgen, daß es jederzeit einsatzbereit ist.

Bei der Anwendung der Dienstanweisung ist folgendes zu beachten:

1. Normale Betriebsverhältnisse des Fahrzeugs und Dauerleistung der Motoren (Nummer 2 der Dienstanweisung) sind unter folgenden Bedingungen als erfüllt anzusehen:

- 1.1 Alle zum Dauerbetrieb des Schiffes notwendigen Hilfsmaschinen müssen mit ihrer betriebsüblichen Drehzahl laufen.

- 1.2 Die Antriebsmaschinen müssen bei Nennleistung und mindestens mit 95 v. H. ihrer im Schiffsattest angegebenen Drehzahl laufen.

- 1.3 Um Beharrungszustand zu erreichen, müssen die Anfahrstrecken ca. 500 m lang sein.

2. Zur Beschaffung der Geräuschmeßgeräte nach Nummer 3 der Dienstanweisung ergehen gesonderte Weisungen.

3. Die Auswahl der Meßstelle nach Nummer 4 der Dienstanweisung ist mit aller Sorgfalt vorzunehmen.

Es ist keine nennenswerte Störung des Meßergebnisses durch Reflexionen oder Absorption zu erwarten, wenn folgende Bedingungen eingehalten werden:

- 3.1 Die nähere Umgebung des Meßmikrophons muß in einem Umkreis von ca. 25 m frei von akustisch störenden Gegenständen sein. Innerhalb eines Umkreises von 100 m dürfen keine Dämme, Berge, Felsen, Brücken, Industriewerke oder sonstige hoch aufragende großflächige Bauwerke vorhanden sein. Zwischen dem zu prüfenden Schiff und dem Meßmikrophon muß freie Wasserfläche sein.

Unmittelbar hinter dem Meßmikrophon dürfen sich während der Messung keine Personen aufhalten. Falls Anzeigeinstrument und Meßmikrophon in einem Gehäuse zusammengebaut sind, muß die ablesende Person in einem seitlichen Abstand von wenigstens 1 m stehen.

- 3.2 Bei einer Meßstelle am Ufer soll außerdem das Mikrophon etwa 10 m von der Wasser-Land-Trennungslinie auf einer festen, unbewachsenen, möglichst ebenen Fläche stehen, die — vor allem zwischen Meßmikrophon und Schallquelle — frei von schallabsorbierendem Belag (z. B. Gras, niedrigem Strauchwerk, Schnee) ist.

- 3.3 Auf einem Meßschiff soll außerdem die nähere Umgebung des Mikrophons frei von Aufbauten des Schiffes sein.

4. Eine Aufstellung des Mikrophons auf einem Fahrzeug ist einer solchen an Land vorzuziehen (Nummer 5 der Dienstanweisung).

Die Entfernung zwischen Mikrophon und der Bordwand des vorbeifahrenden Fahrzeugs soll nach Möglichkeit 50 m nicht überschreiten, um Ungenauigkeiten beim Umrechnen auf die Bezugsentfernung klein zu halten.

5. Das Meßmikrophon ist gegen die Beeinflussung von Wind (Nummer 6 der Dienstanweisung) durch Anbringung eines Windschutzes abzuschirmen, wenn mit Windgeschwindigkeit von mehr als 3 m/s gerechnet werden muß. Bei Windgeschwindigkeiten über 10 m/s kann nicht mehr gemessen werden.

6. Die Entfernung zwischen dem Meßmikrophon und der Bordwand des vorbeifahrenden Schiffes (Nummer 7

der Dienstanweisung) ist nach einem von der Schiffsuntersuchungskommission festzulegenden Verfahren zu bestimmen.

Über jede Messung des Fahrgeräusches nach der Dienstanweisung ist ein Meßbericht nach dem Muster der Anlage 2* zu diesem Erlaß zu fertigen. Die Berichte sind mindestens 5 Jahre aufzubewahren.

Die Meßergebnisse sind zusammen mit einigen Angaben über jedes Fahrzeug, getrennt nach Fahrzeugarten und Arbeitsverfahren der Antriebsmaschine in einer Aufstellung nach dem Muster der Anlage 3* zu diesem Erlaß zusammenzufassen. Eine Ausfertigung dieser Aufstellungen ist mir vierteljährlich zu übersenden.

Die von den Schiffsuntersuchungskommissionen aufgrund der Nummer 4 des Artikels 23a der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße gewährten Ausnahmen sind mir vierteljährlich gesammelt im Anhalt an obiges Aufstellungsmuster (Anlage 3) mitzuteilen. Das Sekretariat der Zentralkommission wird gemäß Nummer 9 der Dienstanweisung von hier unterrichtet.

*Bem.: Anlage 2 u. 3 nicht abgedruckt

Anlage 1

Dienstanweisung an die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen zu Artikel 23a

— Dämpfung der Fahrgeräusche bei Motorschiffen — der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße

1. Meßbereich und Art der Messung

Die Geräuschmessung erstreckt sich auf das gesamte Außengeräusch des Fahrzeugs.

Als Meßgröße für das Geräusch dient der A-bewertete Schallpegel in Dezibel [dB (A)].

2. **Anforderungen an die Schiffe während der Messungen**
Die Geräuschmessungen sind bei normalen Betriebsverhältnissen des Fahrzeugs in der Bergfahrt bei Dauerleistung (normaler Marschleistung) der Motoren durchzuführen.

3. Geräuschmeßgerät

Die Messungen werden mit einem Schallpegelmesser vorgenommen, dessen Eigenschaften den Vorschriften der Internationalen Elektrotechnischen Kommission über Präzisionsgeräte entsprechen.

Am Schallpegelmesser sind die Bewertungskurve A und die Anzeigegeschwindigkeit „schnell“ einzuschalten. Unmittelbar vor und nach jeder Meßreihe ist der Schallpegelmesser auf richtige Anzeige zu prüfen, z. B. mittels eines Pistophon.

4. Meß-Stelle — Störgeräusche

Die Meß-Stelle muß so gewählt werden, daß das Geräusch des Fahrzeugs sich ungehindert ausbreiten kann, ohne daß Reflexionen oder Absorption das Ergebnis der Messung nennenswert stören könnte. Außerdem muß die Prüfung in eine Gegend gelegt werden, wo die Störgeräusche sehr schwach sind und in allen Fällen mindestens um 10 Dezibel A unter den gemessenen Geräuschen liegen.

5. Stellung des Mikrophons

Das Mikrophon wird entweder am Ufer, oder auf einem Fahrzeug aufgestellt, und zwar mindestens 1 m über dem Boden oder dem Deck, ohne jedoch eine Höhe von 6 m über dem Wasserspiegel zu überschreiten.

Die Entfernung zwischen Mikrophon und Fahrzeug muß zwischen 25 und 100 m liegen, wenn sich das Fahrzeug querab zum Mikrophon befindet.

6. Beeinflussung durch Wind

Der Wind kann einerseits die Ausbreitung des Geräusches beeinflussen und andererseits die Angaben des Mikrophons verfälschen.

Folglich sind Messungen bei starkem Wind zu vermeiden, besonders wenn die Entfernung zwischen Fahrzeug und Mikrophon verhältnismäßig groß ist. Andererseits sollte das Mikrophon durch für diesen Zweck hergestellte Vorrichtungen abgeschirmt werden.

7. Verfahrensweise

Beim Vorbeifahren des Fahrzeuges werden der Höchstwert des Schallpegels und die entsprechende Entfernung zwischen Fahrzeug und Mikrophon festgestellt.

8. Umrechnung des Schallpegels auf eine Bezugsentfernung von 25 m

Alle Ergebnisse werden auf eine Entfernung von 25 m umgerechnet, und zwar nach folgender Formel:

$$L_{p25} = L_p + 20 \log \frac{d}{25}$$

L_p = Höhe des Schallpegels,

L_{p25} = Höhe des Schallpegels bei einer Entfernung von 25 m,

d = Entfernung in m zwischen Fahrzeug und Mikrophon im Augenblick der Messung.

Die Umrechnung kann an Hand der nachfolgenden Tabelle vorgenommen werden, wobei man den Wert nimmt, der mit dem der Messung übereinstimmt oder unmittelbar unter diesem liegt:

Entfernung in m	Hinzufügende dB	Entfernung in m	Hinzufügende dB
28	1	55	7
32	2	63	8
35	3	70	9
40	4	80	10
45	5	90	11
50	6	100	12

Der Meßbericht muß den Bruttowert L_p , sowie den umgerechneten Wert L_{p25} enthalten.

9. Ausnahmen

In allen Fällen, in denen eine Schiffsuntersuchungskommission aufgrund der Nummer 4 des Artikels 23a der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße Ausnahmen von den Vorschriften der Nummer 2 gewährt hat, ist das Sekretariat der Zentralkommission zwecks Weiterleitung an alle Delegationen davon zu unterrichten.

Eine vollständige Liste der Ausnahmen wird vom Sekretariat aufgestellt und auf dem laufenden gehalten.

ZKR 1968 - I - 32

(VkB1 1968 S. 473)

Seeverkehr**Nr. 298 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über Fahrregeln in Flußkrümmungen auf der Hunte**

Hamburg, den 9. September 1968
— See 2/30 — 58/68 —

Nachstehend wird die schifffahrtspolizeiliche Anordnung über Fahrregeln in Flußkrümmungen auf der Hunte bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 152 vom 16. August 1968 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über Fahrregeln in Flußkrümmungen auf der Hunte

Vom 30. Juli 1968

Auf Grund des § 5 Abs. 3 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung der Anlage zu der Verordnung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 162), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 22. Mai 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 299), wird angeordnet:

§ 1

Die Flußkrümmungen bei Hollersiel (km 11,5 bis 13,2) und bei Neuenbuntorf (km 15,0 bis 17,0) sind durch Herstellung von Durchstichen abgeflacht worden. Die in § 113

der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung enthaltenen Vorschriften sind nicht mehr anzuwenden.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. September 1968 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. August 1970.

Bremen, den 30. Juli 1968

S 2/95.6412 Tgb.Nr. 7672/68

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen

Dr.-Ing. Schaubert

(VkB1 1968 S. 475)

Nr. 299 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die zeitweilige Sperrung des Schiffsverkehrs durch das äußere Lühesperrwerk an der Lühemündung

Hamburg, den 9. September 1968
— See 2/29 — 65/68 II —

Nachstehend wird die schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die zeitweilige Sperrung des Schiffsverkehrs durch das äußere Lühesperrwerk an der Lühemündung nachrichtlich bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 163 vom 31. August 1968 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die zeitweilige Sperrung des Schiffsverkehrs durch das äußere Lühesperrwerk an der Lühemündung vom 20. August 1968

Aufgrund des § 5 Abs. 2 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzblatt II S. 162, 184), geändert durch die Verordnung vom 22. Mai 1966 (Bundesgesetzblatt II S. 299), wird angeordnet:

§ 1

Die einspurige Straßenrollbrücke über das äußere Lühesperrwerk wird ab sofort in Betrieb genommen. Bei Tage ist die Brücke in der Regel geschlossen und die Durchfahrthöhe eingeschränkt; von Beginn der Abenddämmerung bis zum Tagesanbruch ist die Brücke geöffnet. Bei geschlossener Brücke ist eine Durchfahrthöhe von 6,10 m bei MThw vorhanden.

§ 2

(1) Fahrzeuge, für die bei geschlossener Brücke die freie Durchfahrthöhe (6,10 m bei MThw) nicht mit Sicherheit ausreicht, müssen spätestens an den Signaltafeln über den Brückenpegeln — quadratische weiße Tafeln mit rotem Band und schwarzem Punkt — als Brückenöffnungssignal zwei lange Töne (— —) geben.

(2) Das Signal ist in Abständen zu wiederholen, bis zu erkennen ist, daß die Brücke geöffnet wird.

(3) Das Sperrwerk darf nur durchfahren werden, wenn die Brücke vollständig geöffnet ist.

(4) Nähern sich der Durchfahrt 2 entgegenkommende Fahrzeuge, für die die Durchfahrtsbreite nicht mit Sicherheit ausreicht, muß das gegen den Strom fahrende Fahrzeug an geeigneter Stelle solange warten, bis das andere vorbeigefahren ist. Bei Stromstillstand hat das Fahrzeug zu warten, das vorher mit dem Strom lief.

§ 3

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung sind Ordnungswidrigkeiten im Sinne des § 286 Nr. 2 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung.

§ 4

Diese Anordnung tritt am 1. September 1968 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. August 1970.

Hamburg, den 20. August 1968

— S 91.0/S 90/52/65-252-3-8/S 1385/68 —

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
Wetzel

(VkB1 1968 S. 475)

Luftfahrt**Nr. 300 Sonderlandeplatz Neuburg-Egweil, Lkr. Eichstätt**

Bonn, den 29. August 1968
L 4 — 421 — 1 — 2196 B/68

Nachfolgend wird die durch die Regierung von Mittelfranken dem Motorfliegerclub Ingolstadt-Neuburg e. V. in Egweil erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Neuburg-Egweil bekanntgemacht. Sie ersetzt die für dasselbe Gelände erteilte bisherige Genehmigung.

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Neuburg-Egweil
2. Lage: 1 km südwestlich des Ortes Egweil, 6 km nordöstlich der Stadt Neuburg-Donau
3. Bezugspunkt:
 - a) geographische Lage: 48° 47' 00" Nord
11° 13' 20" Ost
 - b) Höhe: 410 m über NN
4. Zugelassene Luftfahrzeuge:
 - a) Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
 - b) Motorsegler
 - c) Segelflugzeuge
5. Zweck: Verkehr mit Luftfahrzeugen des Motorfliegerclubs Ingolstadt-Neuburg e. V. und nach dessen vorheriger Genehmigung (PPR) mit Luftfahrzeugen anderer Halter
6. Start- und Landebahn:
 - a) Richtung: 80°/260° mißweisend
 - b) Länge: 500 m

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schmidt-Ott

(VkB1 1968 S. 476)

Nr. 301 Sonderlandeplatz Schwabach-Heidenberg, Lkr. Schwabach

Bonn, den 29. August 1968
L 4 — 421 — 1 — 2198 B/68

Nachfolgend wird die durch die Regierung von Mittelfranken der Fliegervereinigung Schwabach e. V. in Schwabach erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Schwabach-Heidenberg bekanntgemacht. Sie ersetzt die für dasselbe Gelände erteilte bisherige Genehmigung.

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Schwabach-Heidenberg
2. Lage: etwa 6 km südlich der Stadt Schwabach
3. Bezugspunkt:
 - a) geographische Lage: 49° 16' 11" Nord
11° 00' 39" Ost
 - b) Höhe: 360 m über NN
4. Zugelassene Luftfahrzeuge:
 - a) Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht (MPW)
 - b) Motorsegler
 - c) Segelflugzeuge
5. Zweck: Verkehr mit Luftfahrzeugen der Fliegervereinigung Schwabach e. V. und nach deren vorheriger Genehmigung (PPR) mit Luftfahrzeugen anderer Halter
6. Start- und Landebahn:
 - a) Richtung: 113°/293° rechtweisend
 - b) Länge: 550 m

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schmidt-Ott

(VkB1 1968 S. 476)

Nr. 302 Landeplatz Rinteln

Bonn, den 6. September 1968
L 4 — 421 — 1 — 2115 N/68

Der Niedersächsische Minister für Wirtschaft und Verkehr hat die der Luftsportvereinigung Grafschaft Schaumburg e. V. in Rinteln, Graf-Adolf-Straße 4, erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Landeplatzes Rinteln erweitert. Nachfolgend wird die Genehmigung in der jetzt gültigen Fassung bekanntgemacht:

1. Bezeichnung: Landeplatz Rinteln
2. Lage: 2,5 km südwestlich Rinteln
3. Bezugspunkt:
 - a) geographische Lage: 52° 10' 30" Nord
09° 03' 30" Ost
 - b) Höhe: 55 m über NN
4. Zugelassene Luftfahrzeuge:
 - a) Flugzeuge bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 3500 kg
 - b) Motorsegler
5. Zweck: allgemeiner Verkehr (Verkehrslandeplatz)
6. Start- und Landebahn:
 - a) Richtung: 110°/290° rwK
 - b) Länge: 600 m

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Glunz

(VkB1 1968 S. 476)

Straßenbau**Nr. 303 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1968, Sachgebiet 5: Brücken und Ingenieurbau**

Bonn, den 31. Juli 1968
StB 3 — Ibn — 4050 St 68

An die
obersten Straßenbaubehörden der Länder
mit Nebenabdrucken für
die Regierungen oder Mittelbehörden,
die Autobahnämter,
die Straßenbauämter,
die Rechnungshöfe der Länder,
die Straßenmeistereien
nachrichtlich an:
die Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln,
den Präsidenten des Bundesrechnungshofes, Frankfurt/M.,
den Herrn Bundesminister der Finanzen, Bonn,
die Vorprüfungsstelle des BMV, im Hause,
den Bundesminister für Verkehr — Verbindungsstelle
Berlin,
den Leiter des Vorprüfungsdienstes bei den nachgeordneten Behörden im Ref. Z 9,
den Hauptpersonalrat des BMV
Betr.: Unzureichend gekennzeichnete Betonstähle;
DIN 1045, § 5, Abschnitt 6 c
Bezug: Schreiben StB 3 — Ibn — 2031 Vms 61
vom 23. 2. 1961
Anlg.: — 3 —

Nach dem Bezugsschreiben durften unzureichend gekennzeichnete Betonstähle auf der Baustelle nur verwendet werden, wenn durch Versuche an einer amtlich anerkannten Materialprüfungsanstalt nachgewiesen war, daß die Werkstoffeigenschaften des Stahles den in DIN 1045, § 5, Abschnitt 6 a angegebenen Werten entsprechen.

In der Zwischenzeit gewonnene Erfahrungen bei der Überwachung von Betonstählen haben gezeigt, daß die Verwendung von unzureichend gekennzeichneten Betonstählen als Betonstahl I zwar hinsichtlich ihrer Festigkeit vertretbar wäre, nicht jedoch hinsichtlich ihres Verformungsverhaltens. Da außerdem stichprobenartige Überprüfungen von Lieferungen solcher unzureichend gekenn-

zeichneter Betonstähle keine Gewähr für eine hinreichend sichere Beurteilung ihrer Festigkeits- und Verformungseigenschaften geben, hebe ich das Bezugsschreiben StB 3 — Ibn — 2031 Vms 61 vom 23. 2. 1961 auf.

In Zukunft dürfen bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen unzureichend gekennzeichnete Betonstähle nicht mehr verwendet werden, soweit nicht eine Zustimmung der Obersten Straßenbaubehörde im Einzelfall erteilt wird.

In diesem Zusammenhang erinnere ich daran, daß Stähle der Betonstahlgruppen III und IV einer allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung bedürfen. Sie dürfen als Bewehrung für Stahlbetonbauteile nur verwendet werden, wenn die ordnungsgemäße Güteüberwachung auf der Grundlage eines gültigen Zulassungsbescheides nachgewiesen ist.

Ein Verzeichnis der gültigen Kennzeichen von bauaufsichtlich allgemein zugelassenen in- und ausländischen Betonstählen nach dem Stand vom 1. März 1968 ist als Anlage 1 bis 3 beigefügt.

Im Interesse einer einheitlichen Regelung würde ich es begrüßen, wenn für Bauvorhaben an Landes- bzw. Staats- und Kreisstraßen entsprechend verfahren würde.

Die Abteilung Wasserstraßen meines Hauses und die Deutsche Bundesbahn haben Entsprechendes verfügt.

Diese Weisungen entsprechen den Empfehlungen des Deutschen Ausschusses für Stahlbeton im Deutschen Normenausschuß vom 13. März und 27. Mai 1968.

Dieses Rundschreiben wird im Verkehrsblatt, Heft 18/1968, veröffentlicht.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
E y m a n n

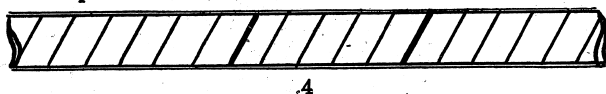
Anlage 1

Kennzeichen (Walzzeichen) für Betonrippenstahl der Betonstahlgruppe III a (naturhart) und III b (kaltverformt)

1. Deutsche Werke

Für die Werksbezeichnung der deutschen Werke ist die Anzahl der zwischen zwei verbreiterten Rippen liegenden normalen Rippen maßgebend

Beispiel:



Hüttenwerk Oberhausen AG, Oberhausen

In diesem Zusammenhang sei auch noch darauf hingewiesen, daß der Betonrippenstahl III b (kaltverformt) durch seine Verdrehung gekennzeichnet ist. Bei kaltgerecktem Betonrippenstahl ist die Gruppe III b durch eine leichte Verwindung (mit einer Steigung von mindestens 1:100) gekennzeichnet.

W E R K	Anzahl der Rippen
Niederrheinische Hütte AG, Duisburg	3
Hüttenwerk Oberhausen AG, Oberhausen *)	4
August Thyssen-Hütte AG, Werk Ruhrort, Duisburg	5
Friedrich Krupp Hüttenwerke AG *)	6
Hüttenwerk Rheinhausen, Rheinhausen	6
Klöckner Werke AG, Hütte Haspe, Hagen-Haspe	7
Hoesch AG Westfalenhütte, Dortmund	8
Mannesmann AG, Duisburg	9
Ilseeder Hütte, Peine	10
Eisenwerk Nürnberg AG, Nürnberg	11
Eisenwerk Annahütte, Alfred Zeller, Hammerau	12
Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianshütte m. b. H.	13
Sulzbach-Rosenberg	13
Hüttenwerk Salzgitter AG, Salzgitter	14

*) die gleichen Werkskennzeichen sind auch für den Betonrippenstahl I (mit lotrecht zur Stabachse stehenden Querrippen) vorgesehen, für den die o. g. Werke bereits eine Zulassung besitzen.

W E R K	Anzahl der Rippen
Röchling'sche Eisen- und Stahlwerke GmbH, Völklingen/Saar	15
Neunkirchener Eisenwerk AG, Neunkirchen	16
Walzwerk Becker KG, Euskirchen-Euenheim	17
Badische Stahlwerke AG, Werk Kehl, Kehl/Rhein	18 *)
Schwäbische Hüttenwerke GmbH, Werk Wasseraltingen, Wasseraltingen	19
Klöckner-Werke AG, Georgsmarienwerke, Osnabrück	20
Badische Stahlwerke AG, Werk Kehl, Kehl/Rhein	21

2. Ausländische Werke

Für die Werksbezeichnung ist auch bei ausländischen Werken die Anzahl der zwischen zwei verbreiterten Rippen liegenden normalen Rippen maßgebend. Das Herstellerland wird gekennzeichnet durch die Anzahl der vor dem Werkskennzeichen liegenden normalen Rippen, die durch eine verbreiterte Rippe abgegrenzt werden.

Beispiel:



Frankreich, Werk Knutange-Nilvange

W E R K	Anzahl der Rippen zur Kennzeichnung von	
	Land	Werk
2.1 Benelux-Staaten und Schweiz		
2.1.1 ARBED, Vereinigte Hüttenwerke (Luxemburg), Werk Esch-Belval	2	4
2.1.2 ARBED, Vereinigte Hüttenwerke Werk Burbacher Hütte, Saarbrücken	2	5
2.1.3 ARBED, Vereinigte Hüttenwerke, Werk Differdingen	2	6
Bevollmächtigter zu 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3:		
ARTEWEK Handelsgesellschaft für Berg- und Hüttenerzeugnisse mbH, Köln		
2.1.4 Ferrowohlen AG		
Werk Wohlen, Aargau (Schweiz)	2	7
Bevollmächtigter:		
Filiton AG, Zürich		
2.1.5 Minière et Métallurgique de Rodange S. A., (Luxemburg), Werk Rodange	2	9
Bevollmächtigter:		
Luxmetal S. A. Luxemburg (Zweigniederlassung Düsseldorf)		
2.1.6 Société Commerciale de Clabecq S. A. (Belgien), Werk Clabecq	2	10
2.2 Frankreich		
2.2.1 S. M. S. Société Mosellane de Siderurgie, Paris 8, Werk Knutange, Nilvange	3	7
2.2.2 S. M. S. Société Mosellane de Siderurgie, Paris 8, Werk Hagondange	3	8
Bevollmächtigter zu 2.2.1 u. 2.2.2:		
Korf Industrie und Handel GmbH & Co. KG, Zweigniederlassung München		
München-Pasing		

*) Zwischen 2 verbreiterten Doppelrippen.

W E R K	Anzahl der Rippen zur Kennzeichnung von	
	Land	Werk
2.2.3 Union Siderurgique Lorraine Walz- u. Hüttenwerk Michéville Bevollmächtigter: Eisen- und Stahlgesellschaft Saar-Luxemburg GmbH, Düsseldorf	3	10
2.3 Italien		
2.3.1 Acciaieria Pisogne S. p. A., Pisogne (Brescia) Bevollmächtigter: Acciaieria Pisogne, S. p. A., Pisogne Zweigniederlassung München	4	6
2.3.2 Officine Fratelli Bertoli fu Rodolfo S. p. A., Udine Bevollmächtigter: Galtarossa, Südweststahl GmbH, Zweigniederlassung München	4	8
2.3.3 Officine e Fonderie Galtarossa S. p. A. Verona Bevollmächtigter: Eisen-Spindler München KG, München	4	9
2.3.4 O. R. I. Martin S. p. A. Officine Riunite Italiane, Brescia	4	14
2.3.5 Acciaierie e Ferriere Leali Luigi S. A. S., Odolo (Brescia) Bevollmächtigter: S. E. Italiana, S. p. A., Milano	4	15
2.3.6 Ferriere Trevigiane S. p. A., Treviso Bevollmächtigter: Korf Eisenhandel GmbH & Co. KG, München	4	16

Anlage 2**Kennzeichen (Walzzeichen) für glatten Betonstahl IIa (naturhart)****1. Deutsche Werke**

Von den in der Tabelle auf Seite 450 bis 452 der 7. Auflage der „Bestimmungen des Deutschen Ausschusses für Stahlbeton“ (1960, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin) mit lfd. Nr. angegebenen Werken besitzen zur Zeit noch folgende Werke das dort angegebene Kennzeichen (Walzzeichen), stellen jedoch zur Zeit kaum noch Betonstahl IIa her:

Nr. 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 27 und 28.

Beim Werk Nr. 12 ist das bisherige Walzzeichen links und rechts noch durch je einen kurzen Längsstrich ergänzt worden (— + — statt bisher +).

2. Ausländische Werke**2.1 Italien**

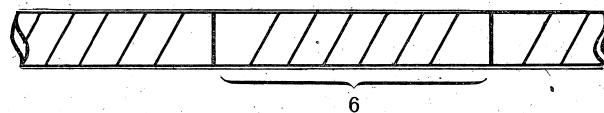
W E R K	Kennzeichnung
2.1.1 Acciaierie e Ferriere Leali Luigi S.A.S., Odolo (Brescia) Bevollmächtigter: S. E. M. Stahl-Eisen-Maschinen Hamburg	LL —
2.1.2 Acciaierie e Ferriere Stefano Fratelli Fu Girolamo S.p.A. Nave (Brescia) Bevollmächtigter: Ritter Eisen & Stahl, Handelsgesellschaft mbH, Duisburg	III —
2.1.3 O.R.I. Martin S.p.A. Officine Riunite Italiana Brescia	M —

W E R K	Kennzeichnung
2.1.4 Officine e Fonderie Galtarossa S.p.A. Verona	J 
2.1.5 Fenotti & Comini Nave (Brescia)	JC —
2.1.6 Acciaieria Pisogne S.p.A. Pisogne (Brescia)	J — \
2.1.7. Fratelli Orsenigo S.p.A. Milano	JEO
2.1.8 Metallurgica Vittorio Cobiانchi Omegna Bevollmächtigter: Stahl- und Walzeisenhandel Bischofsheim bei Mainz	J ----
2.2 Belgien	
2.2.1 Usines Gustave Boél S.A. La Louvière	B ----
2.2.2 Société Commerciale de Clabecq Clabecq (Belgien)	BFC
2.3 Frankreich	
2.3.1 Société des Aciéries et Tréfileries de Neuves-Maison, Chatillon Bevollmächtigter: Transcometal AG, Baden-Baden	— . —

Anlage 3**Kennzeichen (Walzzeichen) für profilierte punktgeschweißte Betonstahlmatten**

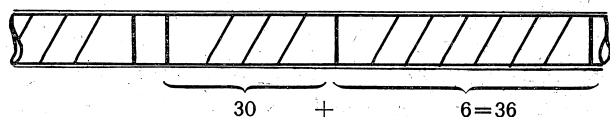
Das Walzzeichen ist erkennbar an 2 oder mehreren lotrechten Rippen, die anstelle der normalen Schrägrippen eingewalzt sind. Die Zahlen der zwischen diesen lotrechten Rippen liegenden Schrägrippen geben die jeweilige Werksnummer an, und zwar:

Für die Werksnummer 1 bis 9 gibt die Zahl der Schrägrippen zwischen je einer lotrechten Querrippe die Werksnummer an, z. B. Werks Nr. 6:



Bei zweistelligen Werksnummern entspricht die Ziffer der Zehnerstelle der Zahl der Schrägrippen zwischen 2 nebeneinander stehenden lotrechten Rippen und einer weiteren lotrechten Rippe.

Die Ziffer der Einerstelle entspricht der Zahl der daran anschließenden Schrägrippen, die durch eine weitere lotrechte Rippe abgeschlossen sind, z. B. Werks Nr. 36:



Im nachstehenden sind die bisher im Anschluß an die bestehenden Zulassungen für Betonstahlmatten erteilten Kennzeichen zusammengestellt:

W E R K	Werksnummer
1. Zulassungsinhaber: Bau-Stahlgewebe GmbH	
Westfälische Union AG, Hamm i. W.	1
Westfälische Drahtindustrie, Hamm i. W.	2
Hüttenwerk Oberhausen AG.	
Werk Gelsenkirchen	3
Klößner-Werke AG, Düsseldorf	
Drahtindustrie, Düsseldorf	4
Felten & Guillaume, Carlswerk	
Eisen und Stahl AG, Köln	5
Rösler Draht AG, Waldniel/Niederrhein	6

WERK	Werks- nummer	WERK	Werks- nummer
Hoesch Westfalenhütte AG Dortmund	7	2. Inhaber eigener Zulassungen:	
Bau-Stahlgewebe GmbH, Werk Aalen	8	ARBED	
Bau-Stahlgewebe GmbH, Werk Glinde	9	Vereinigte Hüttenwerke Burbach Eich-	
Baustahl Erich Liedtke GmbH & Co. KG		Dudeldinge, Werk St. Ingbert	18
Fredeburg/Sauerland	10	F. Meyer, Dinslaken	19
Baustahl Erich Liedtke GmbH & Co. KG		Eisenwerk Annahütte	
Medebach/Sauerland	11	Hammerau Kr. Laufen	20
Baustahl Erich Liedtke GmbH & Co. KG		E. Borbet KG Altena/Westfalen	21
Salzkotten/Westfalen	12	E. Borbet KG, Möllbergen	22
Heinrich Weihrauch Drahtwerke		Kaufmann & Lindgens KG Wegberg	
Eberbach/Neckar	13	Kr. Erkelenz	23
Haug Baustahlmatten- und Drahtstiftfabrik		Westfälische Betonstahlgitter GmbH Hamm	25
Ebersbach/Fils	14	Retzlaff-Baustahlmatten GmbH, Dortmund	26
Böttiger & Co. Eisen- und Drahtwarenfabrik		Pottschull Draht KG, Dortmund	31
Biebesheim/Rhein	15	Betonstahlgesellschaft mbH & Co. KG	
Staufen-Drahtfabrik Diethelm KG Göppingen	17	Lübbecke/Westfalen	35
Steine und Erden GmbH, Goslar/Harz	24	Schweißwerk Minden GmbH & Co. KG	
Klöckner Werke AG Dahtwerke Süd		Minden	37
Kehl/Rhein	27	Heimreich & Cie. KG,	
Klöckner Werke AG Drahtwerk Süd		Heidelberg Wieblingen	38
Göppingen/Württemberg	28	S. A. Forges de Clabecq, Clabecq (Belgien)	42
Felten & Guillaume		Baumat. Drahtverarbeitungswerk	
Carlswerk Eisen u. Stahl AG		Linz a. d. Donau (Österreich)	44
Werk Berlin	29	Richrath & Steinmann, Rodenkirchen	60
Baustahlmatten Hochheim GmbH	30	O. Boél, Tildonk (Belgien)	61
Bau-Stahlgewebe GmbH Werk Arnsberg		J. Crampe KG, Köln	62
Arnsberg/Westfalen	33	Halmstads Järnverks AB,	
Bayerische Baustahlmatten GmbH		Halmstad (Schweden)	63
Neufahrn bei Freising	34	Felten & Guillaume AG	
Alwin Schockemöhle GmbH & Co. KG		Bruch a. d. M. (Österreich)	64
Holzhausen/Vechta	36	Schwarz & Meissner Bewehrungstechnik	
Drahtwerk Ludwig, Mannheim	39	GmbH, Schlüsselfeld	65
Forges de la Providence		Hochwald-Drahtwerk GmbH	
Fontaine-L'Eveque (Belgien)	41	Horath Kr. Bernkastel	66
Trefileries Bekaert P.V.B.A.			
Werk Cockerill-Ougrée, Hemiksem (Belgien)	46		
Eisenwerk Nürnberg AG, Nürnberg	48		

(VkB1 1968 S. 476)