

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkBl 1958	Seite
Personalnachrichten			
221	13. 6. 1958	Auszeichnung	418
222	23. 6. 1958	Auszeichnung	418
Straßenverkehr			
223	25. 6. 1958	Signalordnung für Straßenbahnen	418
224	28. 6. 1958	Zerlegung der Frachten im grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehr	430
225	20. 6. 1958	Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen; hier: Richtlinien für Warneinrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne	430
226	21. 6. 1958	Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen; hier: Nicht selbsttätige Anhängerkupplungen	430
227	24. 6. 1958	Änderung der Richtlinien über die Durchführung motorsportlicher Veranstaltungen mit Kraftfahrzeugen vom 11. Januar 1957	431
238	13. 6. 1958	Nichtamtliche Hinweiszeichen	431
229	14. 6. 1958	Funkentstörung von Kraftfahrzeugen	431
230	26. 6. 1958	Zur Anwendung des § 7 Abs. 2 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr	432
Binnenschifffahrt			
231	24. 6. 1958	Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 20. Juni 1958 (FB Nr. 7/58 Frachtenausschuß Dortmund) (FD Nr. 4/58 Frachtenausschuß Hamburg) (FA Nr. 3/58 Frachtenausschuß f. d. Rhein)	432
232	19. 6. 1958	Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents	433

Nr.	Dat.	VkBl 1958	Seite
Seeverkehr			
233	16. 6. 1958	Gesetz über die Küstenschifffahrt vom 24. Januar 1958	433
Straßenbau			
234	3. 6. 1958	Widmung und Umstufung einer Teilstrecke der Bundesstraße 4 in Bienenbüttel, Kr. Uelzen	435
Wasserbau			
235	18. 6. 1958	Verwaltungsabkommen zwischen dem Bund und den Ländern über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumordnung vom 16. Dezember 1957	435
Personalnachrichten			
236	26. 6. 1958	Personalnachrichten	436
Aufgebote			
236a	15. 7. 1958	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	
236b	15. 7. 1958	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheine	
236c	15. 7. 1958	Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine	444a-444y

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:	
Übersicht	437
Auslese	440
Bücherschau:	
Neuerscheinungen	442
Buchbesprechung	442
Rechtsprechung	443

12. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. Juli 1958

Heft 13

AMTLICHER TEIL

Personalnachrichten

Nr. 221 Personalnachricht, Auszeichnung

Bonn, den 13. Juni 1958
— Z 1 — Pov E 9/144 Bp/58 —

Der Herr Bundespräsident hat Herrn Oberregierungs- und -baurat a. D. Eberhard Schade, Aurich, in Anerkennung seiner Verdienste um den Wiederaufbau der Wasserbauverwaltung im Bereich der deutschen Nordseeküste das Verdienstkreuz Erster Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Stukenberg

(VkB1 1958 S. 418)

Nr. 222 Personalnachricht, Auszeichnung

Bonn, den 23. Juni 1958
— Z 1 — Pov E 9/93 Bp/58 II —

Der Herr Bundespräsident hat dem früheren Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg, Herrn Rudolf Haußmann, Planegg bei München, in Anerkennung seiner Verdienste um die Entwicklung der süddeutschen Bundeswasserstraßen das Große Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Stukenberg

(VkB1 1958 S. 418)

Straßenverkehr

Nr. 223 Signalordnung für Straßenbahnen.

Bonn, den 25. Juni 1958
— StV 6 — 6066 Va/58 II —

Nachstehend wird die Signalordnung für Straßenbahnen vom 14. Juni 1958 nachrichtlich bekanntgegeben.

Die Verordnung ist im Bundesgesetzbl. I S. 397 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

Signalordnung für Straßenbahnen.

Vom 14. Juni 1958.

Auf Grund des § 39 des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 1217) in der Fassung vom 6. Dezember 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1319) in Verbindung mit Artikel 5 des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 832) wird zu § 8 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 13. November 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1247) in der Fassung der Verordnung vom 14. August 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 974) nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden verordnet:

§ 1

Geltungsbereich

(1) Für Bahnen, die nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande genehmigt sind oder genehmigt werden, gelten

1. die in der Anlage aufgeführten Signale und Kennzeichen,
2. die in der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung angegebenen Signale,
3. die amtlichen Verkehrszeichen und amtlichen Verkehrseinrichtungen der Straßenverkehrs-Ordnung, wenn die Bahn innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt,
4. die in der Verordnung über die Einführung einheitlicher Haltestellenzeichen für Straßenbahnen und Kraftfahrlinien vom 19. Juli 1939 (Reichsverkehrsblatt B Nr. 33 vom 29. Juli 1939) enthaltenen Haltestellenzeichen.

(2) Für Straßenbahnen besonderer Bauart können nach § 2 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung weitere Signale und Kennzeichen zugelassen werden.

§ 2

Bedeutung, Aussehen, Abmessungen und Beschaffenheit

(1) Die Bedeutung, das Aussehen und die Beschaffenheit der Signale und Kennzeichen sind in der Anlage bestimmt; soweit auch Abmessungen festgelegt sind, können in Ausnahmefällen Übergrößen verwendet werden, wenn dies zur besseren Sichtbarkeit aus größerer Entfernung zweckmäßig ist.

(2) Die Schrift auf Signalen und Kennzeichen ist nach den Normen des Deutschen Normenausschusses als gerade Blockschrift auszuführen (Normblatt DIN Vornorm 1451).

(3) Die Farben der Signale und Kennzeichen müssen dem RAL-Farbtönenregister 840 R entsprechen, und zwar sind folgende Farbtöne zu verwenden: für gelb 1007, rot 3000, blau 5002, grün 6010, grau 7021, weiß 9001, schwarz 9005.

(4) Werkstoff und Anstrich von Signalen und Kennzeichen müssen licht- und wetterbeständig sein.

§ 3

Aufstellung, Anbringung und Unterhaltung

(1) Signale und Kennzeichen sind so aufzustellen und anzubringen, daß

1. sie von den Straßenbahnbediensteten eindeutig und rechtzeitig zu erkennen sind,
2. die Bestimmungen des § 3 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung erfüllt sind,
3. die von Eisenbahnen und anderen Verkehrsträgern verwendeten Signale und Kennzeichen in deren Wirkung nicht beeinträchtigt werden und kein Anlaß zu Verwechslungen gegeben wird.

(2) Für die sachgemäße Aufstellung, Anbringung und Unterhaltung der Signale und Kennzeichen ist der Betriebsleiter verantwortlich; soweit der allgemeine Straßenverkehr berührt wird, ist das Einvernehmen mit der Straßenverkehrsbehörde herzustellen.

§ 4

Überwachung

(1) Der Betriebsleiter hat zu überwachen, daß die Signale, Kennzeichen und Haltestellenzeichen nach § 1 jederzeit deutlich sichtbar und die sonstigen Vorschriften des § 3 Abs. 1 erfüllt sind. Festgestellte Mängel sind unverzüglich zu beseitigen. Werden bei der Überwachung nach Satz 1 Mängel an Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, die auf Grund von Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung angebracht sind und auch für den Straßenbahnbetrieb gelten, festgestellt, so ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu unterrichten.

(2) Der Betriebsleiter hat der Technischen Aufsichtsbehörde mindestens jedes zweite Jahr eine Niederschrift über die Durchführung der Überwachung vorzulegen.

§ 5

Ausnahmen

Soweit Ausnahmen von den Bestimmungen dieser Verordnung erforderlich sind, gilt § 49 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

§ 6

Geltung in Berlin und im Saarland

(1) Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 3 des Gesetzes über das Inkrafttreten von Vorschriften des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 16. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 21) auch im Land Berlin.

(2) Die Verordnung gilt nicht im Saarland.

§ 7

Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1958 in Kraft.

(2) Signale und Kennzeichen, die den Vorschriften dieser Verordnung nicht entsprechen, sind bis spätestens 1. Januar 1960 vorschriftsmäßig zu ändern. § 28 Abs. 5 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung wird nicht berührt.

Bonn, den 14. Juni 1958.

Der Bundesminister für Verkehr
Seeböhm

Signale und Kennzeichen für Straßenbahnen

Gliederung

I. Fahrsignale (F)

F 0	Zughalt
F 1	Fahrt frei
F 2	Fahrt frei rechts
F 3	Fahrt frei links
F 4	Vorsignal
F 5	Zwangshaltestelle
F 6	Halt — Flagge oder Armbewegung —
F 7	Begegnungsverbot — Anfang —
F 8	Begegnungsverbot — Ende —

II. Langsamfahrsignale (Lf)

Lf 1	Langsamfahrstrecke — Anfang —
Lf 2	Langsamfahrstrecke — Ende —

III. Weichensignale (W)

W 1	Weiche — Stellung geradeaus —
W 2	Weiche — Abzweigung nach rechts —
W 3	Weiche — Abzweigung nach links —
W 4	Weichensignale W 2 und W 3 vom Herzstück aus gesehen

IV. Schalt- und Stromabnehmer-Signale (St)

St 1	Signalkontakt
St 2	Weichenkontakt

St 3	Ausschalten
St 4	Einschalten
St 5	Stromabnehmer abziehen
St 6	Stromabnehmer anlegen
St 7	Ende der Fahrleitung

V. Signale am Zug (Zg)

Zg 1	Spitzensignal
Zg 2	Nachzugsignal
Zg 3	Schlußsignal

VI. Kennzeichen (Kn)

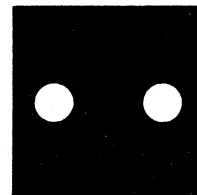
Kn 1	Warnzeichen
Kn 2	Hinweistafel
Kn 3	Warnanstrich
Kn 4	Betriebsfernsprecher
Kn 5	Grenzzeichen
Kn 6	Netzschalter
Kn 7	Speisepunkt
Kn 8	Überspannungsschutz
Kn 9	Hochspannungspfeil
Kn 10	Warnkleidung

I. Fahrsignale (F)

Signal F 0

Zughalt!

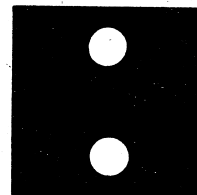
Zwei weiße oder schwachgelbe Lichtpunkte waagerecht nebeneinander, oder ein gleichfarbiger waagerechter Lichtbalken.
Zug darf in den vorausliegenden Streckenabschnitt nicht einfahren.



Signal F 1

Fahrt frei!

Zwei weiße oder schwachgelbe Lichtpunkte senkrecht übereinander oder ein gleichfarbiger senkrechter Balken.
Zug darf den vorausliegenden Streckenabschnitt befahren.

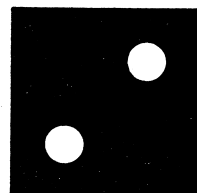


Signal F 2

Fahrt frei rechts!

— für Rechtsabbiegen —

Zwei weiße oder schwachgelbe Lichtpunkte schräg nach rechts oben steigend oder ein gleichfarbiger Balken in gleicher Richtung.

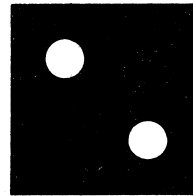


Signal F 3

Fahrt frei links!

— für Linksabbiegen —

Zwei weiße oder schwachgelbe Lichtpunkte schräg nach links oben steigend oder ein gleichfarbiger Balken in gleicher Richtung.



Signal F 4

Vorsignal

Ein weiß oder schwachgelb leuchtendes V in Verbindung mit den Signalen F 0 bis F 3 kündigt an, welches Signalbild das an dieser Stelle noch nicht sichtbare Hauptsignal zeigt. Das V ist unter den Signalen F 0 bis F 3 anzubringen.

**Besondere Bestimmungen:**

Die Größe der Lichtpunkte der Signale F 0 bis F 3 und ihr Abstand voneinander sowie die Größe der Lichtbalken ist so zu wählen, daß das Signal aus einer dem Bremsweg entsprechenden Entfernung jederzeit deutlich sichtbar ist. Die in den vorstehenden Signalbildern quadratische schwarze Umrandung kann auch in anderer Form ausgeführt werden.

Die Signale können auch zusammen mit der allgemeinen Verkehrsregelung durch Farbzeichen (Lichtzeichen oder Formzeichen) im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung verwendet werden.

In bestimmten Einzelfällen kann auf Grund des § 5 dieser Verordnung an Stelle des Signals F 0 ein roter, an Stelle des Signals F 1 ein grüner Lichtpunkt verwendet werden. Rot- und Grünsignale sind jedoch nur zuzulassen, wenn eine Verwechslung mit Signalen anderer Verkehrsträger ausgeschlossen ist (§ 3 Abs. 1 Nr. 3).

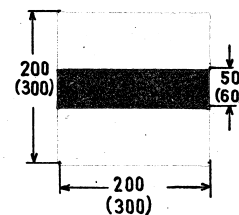
Signal F 5

Zwangshaltestelle

Bezeichnet die Stelle, an der in jedem Falle gehalten werden muß. Fahrgastwechsel darf an dieser Stelle nur stattfinden, wenn außerdem ein Haltestellenzeichen vorhanden ist.

Die in Klammern angegebenen Maße gelten für die Befestigung des Signals am Tragwerk der Fahrleitung.

Rückseite des Signals: grau.



Signal F 6

Zughalt!

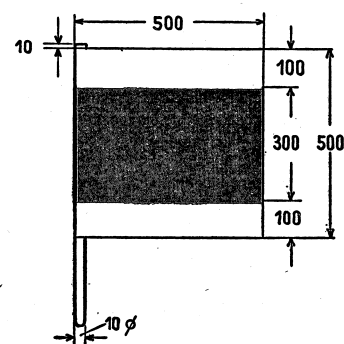
Bei Tag:

Weiß-rot-weiße Flagge oder der Arm im Kreis geschwungen.

Bei Dunkelheit:

Rot leuchtende Laterne oder ein rückstrahlender Gegenstand im Kreis geschwungen.

Das Signal ist in ausreichendem Abstand vor der Stelle zu geben, an der der Zug zum Halten kommen soll.



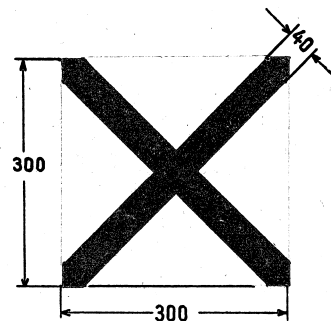
Signal F 7

Begegnungsverbot

— Anfang —

Das Signal ist möglichst am Tragwerk der Fahrleitung anzubringen und bezeichnet den Anfang eines Streckenabschnittes mit benachbarten Gleisen, auf denen sich Züge nicht begegnen dürfen. Falls das Verbot auf bestimmte Fahrzeugarten beschränkt ist, kann dies durch ein Zusatzschild gekennzeichnet werden.

Rückseite des Signals: wie Vorderseite oder grau.



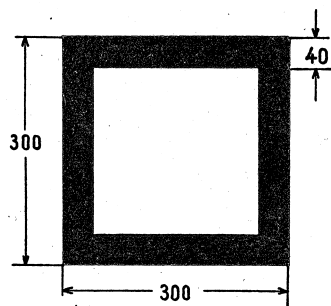
Signal F 8

Begegnungsverbot

— Ende —

Das Signal ist möglichst am Tragwerk der Fahrleitung anzubringen und bezeichnet das Ende des mit Signal F 7 angezeigten Begegnungsverbots.

Rückseite des Signals: wie Vorderseite oder grau.

**II. Langsamfahrsignale (Lf)**

Signal Lf 1

Langsamfahrstrecke

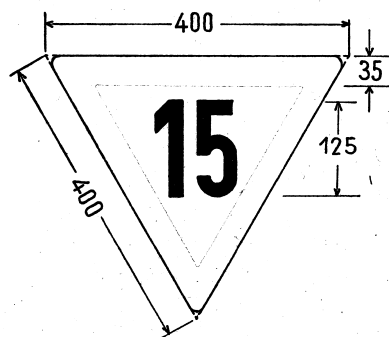
— Anfang —

Das Signal bezeichnet den Anfang eines Streckenabschnittes, auf dem die auf dem Signal vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.

Schrift:

Fette Engschrift 125 DIN 1451
Schriftgröße 125 mm.

Rückseite des Signals: grau.



Signal Lf 2

Langsamfahrstrecke

— Ende —

Das Signal bezeichnet das Ende der Langsamfahrstrecke. Die in Klammern angegebenen Maße gelten bei Anordnung zwischen den Gleisen und in engen Fahrbahnen.

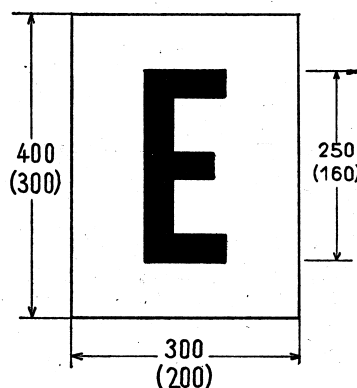
Schrift:

Fette Engschrift 250 DIN 1451
Schriftgröße 250 mm.

Bei Anordnung zwischen den Gleisen und in engen Fahrbahnen:

Fette Engschrift 160 DIN 1451
Schriftgröße 160 mm.

Rückseite des Signals: grau.



III. Weichensignale (W)

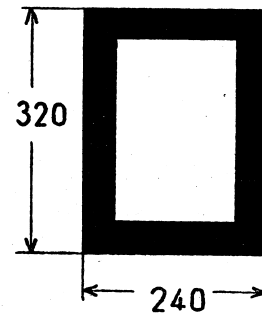
Signal W 1

Weiche

— Stellung geradeaus —

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen:

Weiche steht für den geraden, bei Gleisbogen für den schwächer gebogenen Zweig.

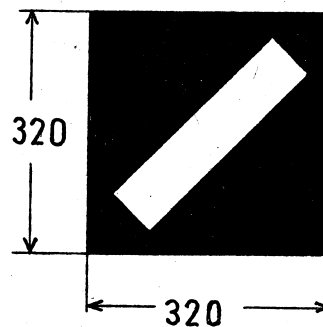


Signal W 2

Weiche

— Abzweigung nach rechts —

Von der Weichenspitze aus gesehen.

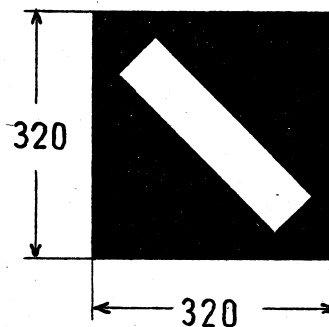


Signal W 3

Weiche

— Abzweigung nach links —

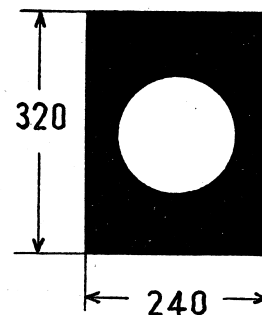
Von der Weichenspitze aus gesehen.



Signal W 4

Weiche

Zeigt die Abzweigung vom Herzstück aus.



Bei Dunkelheit, oder wenn die Witterung es erfordert, müssen die Signale W 1 bis W 4 beleuchtet oder rückstrahlend sein.

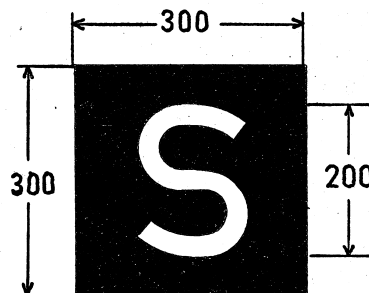
IV. Schalt- und Stromabnehmer-Signale (St)

Am Tragwerk der Fahrleitung oder am Mast angebracht.

Signal St 1

Signalkontakt

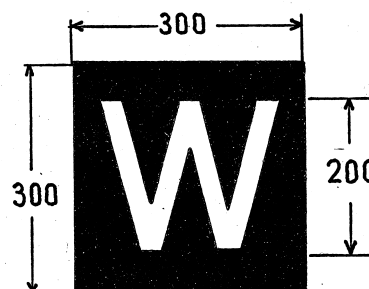
Von Fahrbediensteten oder vom Fahrzeug zu betätigen.



Signal St 2

Weichenkontakt

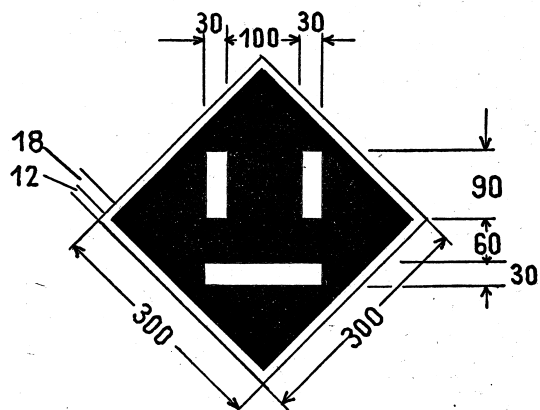
von elektrisch betätigten Weichen.



Signal St 3

Ausschalten

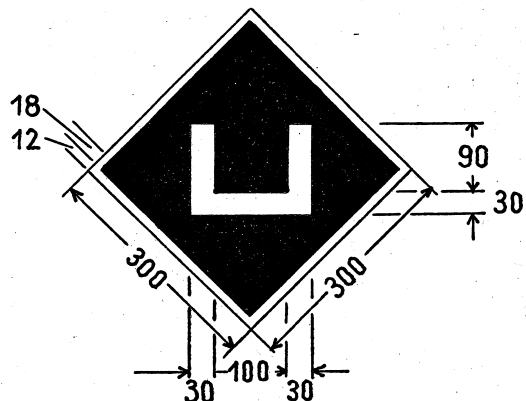
Das Signal bedeutet, daß an diesem Signal nur mit ausgeschaltetem Fahrschalter gefahren werden darf.



Signal St 4

Einschalten

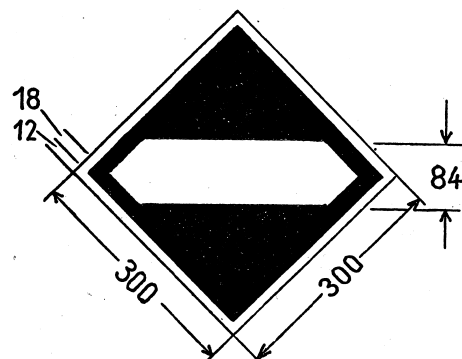
Das Signal bedeutet, daß sich an dieser Stelle ein Streckentrenner befindet und mit eingeschaltetem Fahrschalter gefahren werden darf.



Signal St 5

Stromabnehmer abziehen

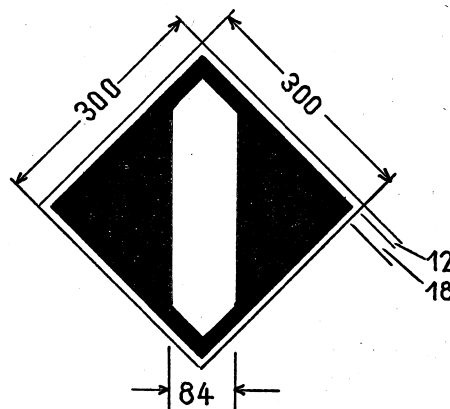
Vor diesem Signal ist der Stromabnehmer abzuziehen.



Signal St 6

Stromabnehmer anlegen

Von diesem Signal ab darf der Stromabnehmer wieder angelegt werden.

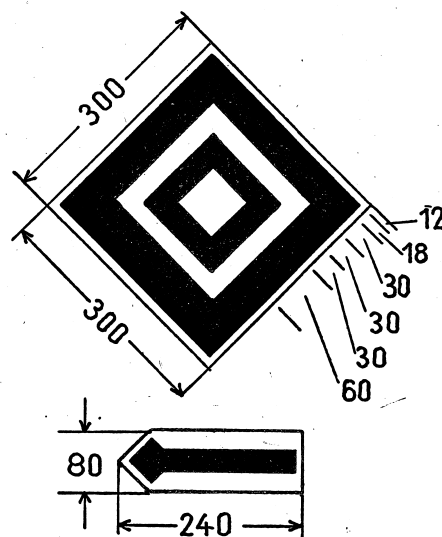


Signal St 7

Ende der Fahrleitung

Bei Gleisverzweigungen mit einem oder mehreren fahrleitungslosen Gleisen sind ein oder zwei Pfeile über dem Signal angebracht.

Ein Pfeil nach oben zeigt an, daß das Gleis des geraden oder bei Gleisbögen des schwächer gebogenen Zweigs keine Fahrleitung hat. Der waagerechte Pfeil zeigt an, nach welcher Seite das Gleis ohne Fahrleitung abzweigt.

**Schrift:**

Fette Mittelschrift 200 DIN 1451
Schriftgröße 200 mm.

Rückseite der Signale St 1 und St 2: grau.

Rückseite der Signale St 3 bis St 6: grau oder, falls erforderlich, wie Vorderseite.

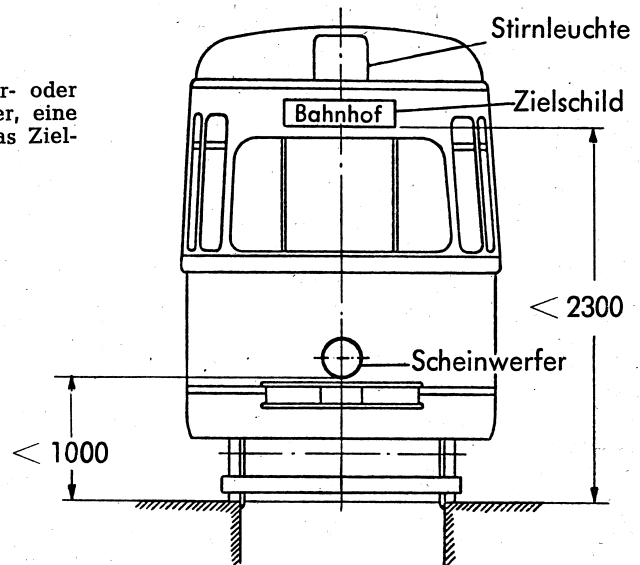
Rückseite des Signals St 7 und Pfeil: grau.

V. Signale am Zug (Zg)

Signal Zg 1

Spitzensignal

Ein Scheinwerfer in der Mitte oder zwei dicht über- oder nebeneinander in der Mitte angebrachte Scheinwerfer, eine Stirnleuchte an der höchsten Stelle der Stirnseite, das Zielschild zwischen Stirnleuchte und Scheinwerfer.

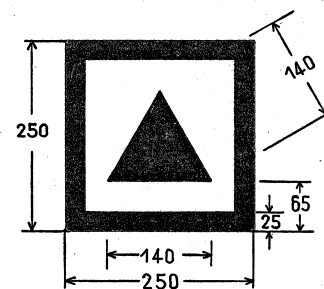


Signal Zg 2

Nachzugsignal

Das Signal zeigt dem Fahrer eines Gegenzuges an, daß dem dieses Signal führenden Zug ein weiterer folgt. Das Signal ist an der Stirnseite eines Zuges so anzubringen, daß es vom Fahrer des Gegenzuges vor dem Begegnen eindeutig erkennbar ist.

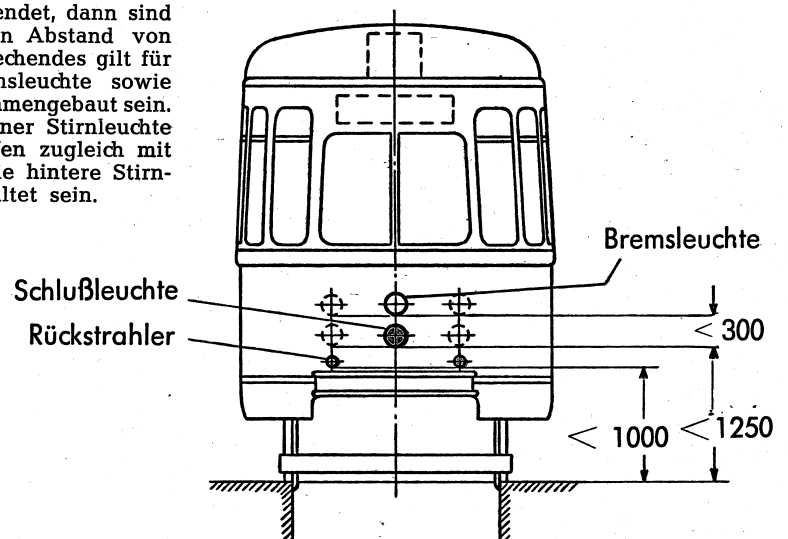
Rückseite des Signals: grau.



Signal Zg 3

Schlußsignal

Eine Schluß- und eine Bremsleuchte in der Mitte dicht beieinander; werden je zwei Leuchten verwendet, dann sind diese möglichst weit nach außen im gleichen Abstand von der Fahrzeuglängsachse anzuordnen. Entsprechendes gilt für die beiden Rückstrahler. Schluß- und Bremsleuchte sowie Rückstrahler und Schlußleuchte können zusammengebaut sein. Bei Fahrzeugen, die vorn und hinten mit einer Stirnleuchte und einem Zielschild ausgerüstet sind, dürfen zugleich mit den Leuchten des Schlußsignals Zg 3 auch die hintere Stirnleuchte und das hintere Zielschild eingeschaltet sein.



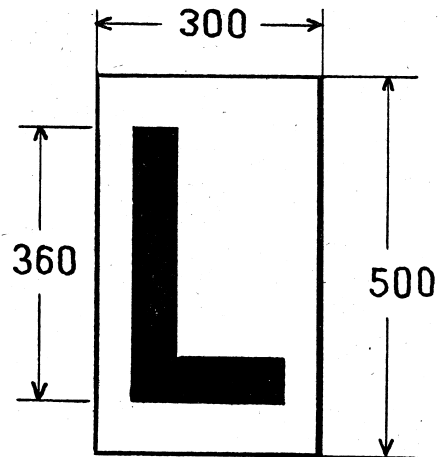
VI. Kennzeichen (Kn)

Kennzeichen Kn 1

Warnzeichen

Kennzeichnet die Stelle, von der ab akustische Warnsignale vom Fahrer zu geben sind, bis die Zugspitze die Warnstrecke durchfahren hat.

Rückseite des Kennzeichens: grau.



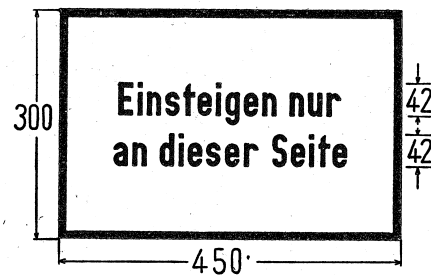
Kennzeichen Kn 2

Hinweistafel

Schrift:

Fette Engschrift 42 DIN 1451
Schriftgröße 42 mm.

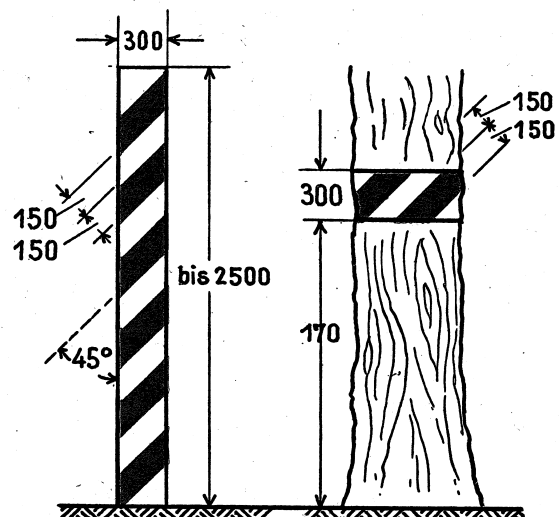
Rückseite des Kennzeichens: wie Vorderseite.



Kennzeichen Kn 3

Warnanstrich

Kennzeichnet feste Gegenstände, die nicht den vorgeschriebenen Abstand vom Gleis haben.



Kennzeichen Kn 4

Betriebsfernsprecher

Kennzeichnet Stellen, an denen ein Betriebsfernsprecher zur Verfügung steht.

Bei Befestigung am Tragwerk gelten die in Klammern angegebenen Maße.

Schrift:

Bei Befestigung am Tragwerk:

Fette Engschrift 200 DIN 1451

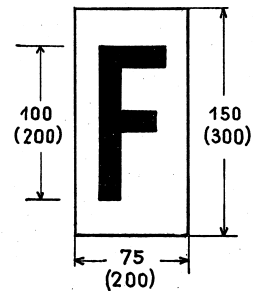
Schrifthöhe 200 mm.

Bei Befestigung am Fernsprechkasten usw.:

Fette Engschrift 100 DIN 1451

Schrifthöhe 100 mm.

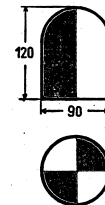
Rückseite des Kennzeichens: grau.



Kennzeichen Kn 5

Grenzzeichen

Kennzeichnet die Stelle, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf.

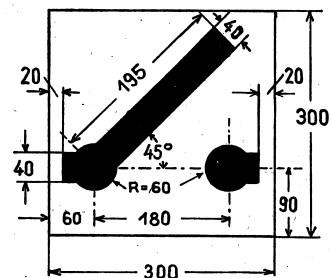


Kennzeichen Kn 6

Netzschalter

Kennzeichnet die Stelle, an der durch einen Netzschalter benachbarte Stromnetze zusammengeschaltet werden können. Am Tragwerk der Fahrleitung oder an festen Gegenständen angebracht.

Rückseite des Kennzeichens: wie Vorderseite oder grau.



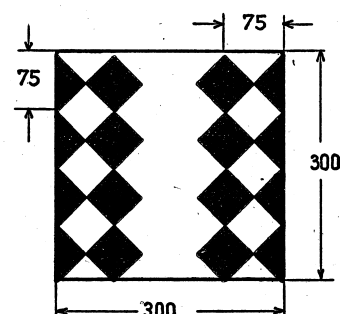
Kennzeichen Kn 7

Speisepunkt

Kennzeichnet die Stelle, an der sich ein Speisepunkt befindet. An Anschlußpunkten der Stromrückleitung ist dieses Kennzeichen nicht zu verwenden.

Am Mast oder an sonstigen festen Gegenständen angebracht.

Rückseite des Kennzeichens: wie Vorderseite oder grau.



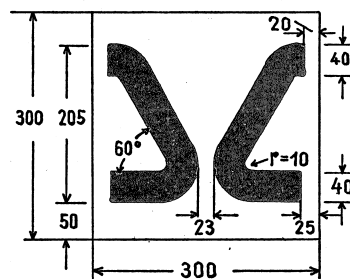
Kennzeichen Kn 8

Überspannungsschutz

Kennzeichnet die Stelle, an der ein Überspannungsschutz oder Blitzableiter vorhanden ist.

Am Mast oder an sonstigen festen Gegenständen angebracht.

Rückseite des Kennzeichens wie Vorderseite oder grau.

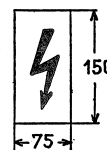


Kennzeichen Kn 9.

Vorsicht! Hochspannung!

Warnung vor Hochspannung führenden Leitungen oder Anlagen.

Rückseite des Kennzeichens: grau.



Kennzeichen Kn 10

Warnkleidung

für im Straßenraum tätige Bedienstete, soweit sie nicht durch Abschränkungen, Arbeitswagen, Posten usw. unmittelbar geschützt sind.

Bei Tag:

Eine auffallend weiße oder rot-weiß gestreifte Jacke oder ein ebenso auffallend gekennzeichneteter Umhang oder rot-weiß gestreifte Armbänder und ein ebenso gestreiftes Mützenband.

Bei Dunkelheit:

Warnkleidung mit Rückstrahlern oder Besatz aus rückstrahlendem Material.

Nr. 224 Zerlegung der Frachten im grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehr

Bonn, den 28. Juni 1958
— StV 3 — 6062 F/58 —

Der Herr Bundesminister der Finanzen hat Richtlinien über die Zerlegung der Frachten im grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehr aufgestellt und im Bundeszollblatt (BZbl.) 1958 S. 307 veröffentlicht.

Der Erlaß wird nachstehend bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

„(1) Mit Erlaß vom 7. 6. 1957 — III B/4 — Z 2218 d — 105/57 —“) habe ich zugelassen, daß die Frachten im grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehr nach dem Anteil der ausländischen Transportstrecke an der Gesamttransportstrecke zerlegt werden, wenn für die ausländische und inländische Transportstrecke nur eine Gesamtfracht vorhanden ist. Diese Methode der Kostenermittlung erscheint in diesem Falle als die gerechteste, um die tatsächlich entstandenen Beförderungskosten vom Absendeort bis zum Ort der Einfuhr zu erfassen.

(2) Der Erlaß kann auch dann angewendet werden, wenn für die Gesamtstrecke ein einheitlicher Frachtsatz, z. B. 1 DM/km, oder wenn die Fracht nach anderen Maßstäben als nach der Entfernung, z. B. 12 DM/t, berechnet worden ist.

(3) Zerlegt ein Zollwertanmelder die Gesamtfracht nicht nach dem Anteil der ausländischen Transportstrecke an der Gesamtstrecke und erklärt er sich mit der Anwendung des o. a. Erlasses nicht einverstanden, so hat die Zollstelle zu prüfen, ob die angemeldeten Kosten für die Beförderung der Ware vom Absendeort bis zum Ort der Einfuhr die Voraussetzungen des § 53 Abs. 3 Nr. 2 ZG in Verbindung mit §§ 9, 12 und 13 WertZO erfüllen, d. h. ob die angemeldeten Beförderungskosten einem Entgelt entsprechen, das ein Transportunternehmer berechnen würde, wenn er die Ware vom Absendeort nur bis zum Ort der Einfuhr zu befördern hätte.

(4) Bisweilen teilen Zollwertanmelder die Gesamtfracht in der Weise auf, daß sie von der Gesamtfracht das Entgelt für die inländische Beförderungsstrecke abziehen, das sich für diese Strecke nach dem Reichskraftwagentarif (RKT) ergibt. Den sich dabei ergebenden Restbetrag melden sie als Beförderungskosten für die Auslandsstrecke an. Eine solche Zerlegung der Gesamtfracht kann im allgemeinen für die Feststellung des Zollwerts nicht übernommen werden; denn sie führt in der Regel dazu, daß der Restbetrag den tatsächlichen Beförderungskosten nicht entspricht, die für eine Beförderung der Ware vom Absendeort bis zum Ort der Einfuhr entstehen würden. Gegen eine derartige Zerlegung der Kosten bestehen lediglich dann keine Bedenken, wenn der sich ergebende Restbetrag mindestens dem Betrag entspricht, der sich bei der Anwendung eines in Betracht kommenden ausländischen Güterkraftverkehrstarifes, z. B. des niederländischen Niwo-Tarifs, für die ausländische Strecke ergeben würde.“

*) BZBl 1957 S. 287

(VkBli 1958 S. 430)

Nr. 225 Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen;

hier: Richtlinien für Warneinrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne

Bonn, den 20. Juni 1958
— StV 7 — 4055 P/58 —

Um die Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen, Abschnitt 22 „Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne“, mit der Vornorm DIN 14610 „Akustische Verkehrswarngeräte für bevorrechtigte

Wegebenutzer“ abzustimmen, ist Absatz 11 der Richtlinie (veröffentlicht im Verkehrsblatt 1957 S. 215) durch folgende Neufassung zu ersetzen:

„(11) Die Mindestlautstärke der beiden Einzelklänge muß in 3,5 m Entfernung im reflexionsfreien Raum je 104 DIN-phon betragen. Hierauf wird eine Toleranz von — (n · 0,8) DIN-phon angerechnet. Dabei ist n die Anzahl derjenigen Komponenten des Amplitudenspektrums, die die stärkste Komponente weniger als 20 dB unterschreiten. Die stärkste Komponente selbst wird nicht mitgezählt.“

Ferner ist in Absatz 9 der gleichen Richtlinie (ebenfalls veröffentlicht im Verkehrsblatt 1957 S. 215) in der letzten Zeile hinter den Worten „um höchstens + 5 %“ einzufügen „jedoch mindestens + 1 %“.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkBli 1958 S. 430)

Nr. 226 Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen;

hier: Nicht selbsttätige Anhängerkupplungen.

Bonn, den 21. Juni 1958
— StV 7 — 4112 K/58 —

Erfahrungen haben gezeigt, daß es für den Kupplungsvorgang zweckmäßiger ist, wenn die nicht selbsttätigen Anhängerkupplungen in der Normalstellung und nicht erst bei einer Drehung bis 25° festgehalten werden. Außerdem ist diese Forderung konstruktiv leichter zu lösen.

Es wird daher künftig vorgesehen, auch für nicht selbsttätige Anhängerkupplungen, die durch eine Vorrichtung in der Normalstellung — anstelle bei 25° — festgehalten werden und im Gefahrenfall die Drehbarkeit axial um 90° nach rechts und links zulassen, allgemeine Bauartgenehmigungen zu erteilen. Da diese Änderung im Prüfverfahren keine grundsätzliche Abweichung materiellen Inhalts bedeutet, wird sie schon vorab berücksichtigt.

Um jedoch volle Übereinstimmung zwischen dem Wortlaut der Richtlinien und den Gesichtspunkten bei der Erteilung von Allgemeinen Bauartgenehmigungen wiederherzustellen, wird der 2. Satz der Ziffer 13 des Abs. 26 der Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen in der Fassung vom 27. April 1957 (Verkehrsblatt S. 204 ff.) gestrichen und durch folgende Neufassung ersetzt:

„Die Anhängerkupplung muß in der Normalstellung durch eine geeignete Vorrichtung gehalten werden, die im Gefahrenfall die Drehbarkeit axial um je 90° nach rechts und links zuläßt.“

Bei dieser Gelegenheit wird auf die Gefahren hingewiesen, die bei Verwendung axial drehbarer Anhängerkupplungen in Verbindung mit drehbaren Zugösen auftreten können; sie sind dadurch begründet, daß der Kupplungsvorgang unter diesen Umständen unnötig erschwert wird und dazu verleiten kann, durch Hilfestellung beim Ankuppeln Unfälle zu verursachen. Das Dazwischentreten von Personen zwischen Motorwagen und Anhänger beim Kupplungsvorgang ist nach den Unfallverhütungsvorschriften verboten.

Da seit der Veröffentlichung der Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen in der Bekanntmachung vom 27. April 1957 (Verkehrsblatt S. 204 ff.) einerseits nicht selbsttätige Anhängerkupplungen nur zugelassen werden, wenn sie axial drehbar sind, und andererseits Zugvorrichtungen und Auflaufbremsen nur, wenn die Zugöse nicht drehbar ist, erscheint es in Zukunft gewährleistet, daß die aufgezeigten Gefahren nicht mehr auftreten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkBli 1958 S. 430)

Nr. 227 Änderung der Richtlinien über die Durchführung motorsportlicher Veranstaltungen mit Kraftfahrzeugen vom 11. Januar 1957

Bonn, den 24. Juni 1958
— StV 8 — 51 H/58 II —

Im Einvernehmen mit den Herren Verkehrsministern (-senatoren) und den Herren Innenministern (-senatoren) und dem Land Berlin sowie mit den Vertretern der Organisationen des deutschen Motorsports werden die „Richtlinien über die Durchführung motorsportlicher Veranstaltungen mit Kraftfahrzeugen“, bekanntgegeben im Verkehrsblatt vom 11. Januar 1957 S. 24, wie folgt geändert und ergänzt:

1. IV. Musterausschreibung für motorsportliche Veranstaltungen mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen

a) 4. Teilnehmer

In Absatz 4 wird hinter den Worten „... einen Fahrerausweis der ONS oder OMK“ eingefügt „und bei internationalen Veranstaltungen für Ausländer eine gültige Lizenz der zuständigen ausländischen Organisation“.

b) Hinter Absatz 7 „Fahrdisziplin“ wird folgender Absatz 7a „Zeitkontrollen“ eingefügt:

„7a. Zeitkontrollen

Die Ausschreibung muß den Hinweis enthalten, daß neben Zeitkontrollen auch Sonderkontrollen durchgeführt werden, die dem Fahrer nicht bekanntgemacht werden dürfen.

Wird bei Sonderkontrollen festgestellt, daß der Fahrer die vorgesehene Durchschnittsgeschwindigkeit um 40 % überschritten hat, so ist er von der weiteren Teilnahme oder Wertung auszuschließen. Der Veranstalter hat der Behörde auf Verlangen den Nachweis über durchgeführte Sonderkontrollen zu führen.“

2. Der Abschnitt V. erhält folgende Fassung:

„V. Sonstige dem Veranstalter aufzuerlegende Verpflichtungen

1. Teilnehmer-Listen

Der Veranstalter hat der Erlaubnisbehörde bis zum zweiten Tage nach Abschluß der Veranstaltung eine Liste zu übergeben, aus der sich die Anschriften der Teilnehmer und ihre Startnummern ergeben.

2. Fahrthindernisse

Bei plötzlich auftretenden Hindernissen, wie z. B. bei starker Nebel- oder Glatteisbildung, bei Erdbeben, Straßenaufbrüchen oder Hochwasser hat der Veranstalter die geeigneten Maßnahmen zu treffen. Gegebenenfalls ist die Bewertung auszusetzen oder die Fahrt abbrechen.

3. Technische Kraftfahrzeugabnahme

Alle Kraftfahrzeuge sind vor Antritt einer gewerteten motorsportlichen Veranstaltung auf ihre Verkehrssicherheit durch einen technischen Kraftfahrzeugabnehmer zu untersuchen.“

3. Der Anhang 1 wird wie folgt neu gefaßt:

„Anhang 1 zu den Richtlinien über die Durchführung motorsportlicher Veranstaltungen mit Kraftfahrzeugen

Gruppe 1

- a) Straßenrennen
- b) Moto-Croß-Rennen
- c) Grasbahnrennen
- d) Aschenbahnrennen
- e) Sandbahnrennen
- f) Eisbahnrennen

Gruppe 2 Rallies

Gruppe 3

- a) Zuverlässigkeitsfahrten
- b) Leistungsprüfungsfahrten
- c) Fuchssuchfahrten
- d) Orientierungsfahrten
- e) Ballonbegleitfahrten

Gruppe 4

- a) Bildersuchfahrten
- b) Zielfahrten
- c) Geschicklichkeitsprüfungen
- d) Schönheitskonkurrenzen
- e) Blumenkorso
- f) Motor-Skijöring
- g) Moto-Ball

Gruppe 5 Motorfahrzeug-Schaustellungen.“

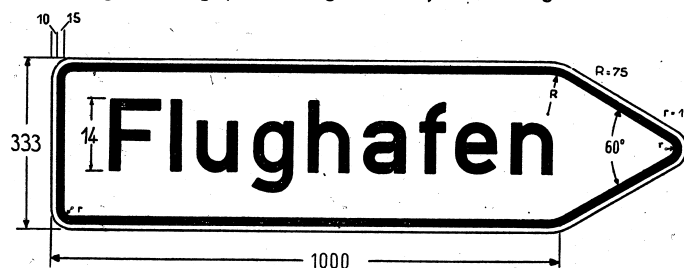
Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1958 S. 431)

Nr. 228 Nichtamtliche Hinweiszeichen.

Bonn, den 13. Juni 1958
StV 2 Nr. 2099 Va/58

Es werden in zahlreichen Gemeinden nichtamtliche Hinweiszeichen verwendet, um damit auf innerörtliche Ziele hinzuweisen. Ich empfehle, zukünftig hierfür nur noch die schwarz-weiße Ausführung des nachstehenden Musters zu verwenden, soweit nicht örtliche Verhältnisse eine andere Ausgestaltung (z. B. holzgeschnitzt) rechtfertigen.



Schrift: DIN 1451, fette Mittelschrift (setzen).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1958 S. 431)

Nr. 229 Funkentstörung von Kraftfahrzeugen.

Bonn, den 14. Juni 1958
StV 7 — 4048 P/58

Die berechtigten Klagen über Störungen von Sprechfunkanlagen für Kraftfahrzeuge und über Ton- und Fernseh-Rundfunkstörungen durch Hochspannungs-Zündanlagen in Kraftfahrzeugen haben Veranlassung gegeben, die Frage zu prüfen, in welchem Umfang die in der Technik vorhandenen Mittel für die Funk-Entstörung als Abhilfemaßnahmen angewendet werden können. Dabei hat sich ergeben, daß die vom VDE aufgestellten Richtlinien für die Funk-Entstörung der Hochspannungs-Zündanlagen von Otto-Motoren (VDE 0879 Teil 1/1.58) eine brauchbare Grundlage bei einem wirtschaftlich vertretbaren Aufwand bieten. Diese VDE-Bestimmung beinhaltet die notwendigen Maßnahmen zur Fern-Entstörung einer Hochspannungs-Zündanlage, die darauf abzielt, die Störfeldstärke zum Schutze des Funkempfangs in der weiteren Umgebung des Otto-Motors herabzusetzen.

Als Ergebnis von Verhandlungen mit der Kraftfahrzeugindustrie ist festgelegt worden, daß spätestens ab 1. Juli 1958 die gesamte Neuproduktion von Kraftfahrzeugen (einschließlich der Krafträder) durch die Herstellerfirmen funkentstört ausgeliefert wird.

Mit dieser Maßnahme sollen gleichzeitig praktische Erfahrungen gesammelt werden, die notwendig sind, um auch die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge nachträglich in die Funkentstörung einzubeziehen. Hierfür ist eine gesetzliche Regelung in Aussicht genommen, die nach vollzogener Umstellung der Neuproduktion erfolgen soll.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1958 S. 431)

Nr. 230 Zur Anwendung des § 7 Abs. 2 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr.

Bonn, den 26. Juni 1958
StV 2 Nr. 2079 F/58

In letzter Zeit haben sich Zweifel hinsichtlich der Auslegung des § 7 Abs. 2 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr ergeben. In dieser Bestimmung ist ein vereinfachtes Zulassungsverfahren für Fahrzeuge vorgesehen, die mit eigener Triebkraft ins Ausland geführt werden sollen. Vielfach ist es nicht möglich, das Fahrzeug auf dem gesamten Weg bis zum ausländischen Bestimmungsort mit eigener Triebkraft zu befördern, so daß für einen Teil der Strecke eine andere Beförderungsart, in der Regel der Schienenweg, gewählt werden muß. Andererseits läßt sich dabei die Beförderung des Fahrzeugs mit dessen eigener Triebkraft nicht für den gesamten Weg bis zum ausländischen Bestimmungsort ausschließen. Eine behördliche Zulassung ist schon dann erforderlich, wenn nur ein Teil des Weges im Straßenverkehr zurückgelegt werden muß. Die Zulassung im gewöhnlichen Zulassungsverfahren kann in solchen Fällen zu Schwierigkeiten führen, weil sich erfahrungsgemäß nicht erreichen läßt, daß der Fahrzeughalter nach Überführung des Fahrzeugs in das Ausland seinen Pflichten aus § 27 Abs. 5 StVZO nachkommt. Für den Fahrzeughalter bringt sie Härten mit sich (Versteuerung für mindestens drei Monate).

Dem Zweck des § 7 Abs. 2 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr, solche Schwierigkeiten und Härten zu vermeiden, wird man nur dann gerecht werden, wenn man unter dem Führen in das Ausland nicht nur das Überqueren der Grenze, sondern die Zurücklegung des Weges bis zum ausländischen Bestimmungsort versteht. Die Voraussetzungen für das vereinfachte Zulassungsverfahren des § 7 Abs. 2 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr liegen schon dann vor, wenn ein Teil des Weges zum ausländischen Bestimmungsort auf der Straße zurückgelegt werden muß; unerheblich ist, um welchen Teil des Weges es sich handelt und ob auf dieser Teilstrecke die Bundesgrenze überschritten wird.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1958 S. 432)

Binnenschifffahrt

Nr. 231 Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 20. Juni 1958.

(FB Nr. 7/58 Frachtausschuß Dortmund)
(FD Nr. 4/58 Frachtausschuß Hamburg)
(FA Nr. 3/58 Frachtausschuß für den Rhein)

Bonn, den 24. Juni 1958
B 241/2136 D/58

Nachstehend wird die Verordnung vom 20. Juni 1958 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 122 vom 1. Juli 1958 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lange

**Verordnung
über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt.**

Vom 20. Juni 1958.

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) wird verordnet:

§ 1

(1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden rechtsverbindlich festgesetzt:

I. die vom Frachtausschuß Dortmund — FB Nr. 7/58 — beschlossenen Frachten für

Importkohle
von Emden
nach Mülheim (Ruhr), Weser- und Kanalplätzen;

II. die vom Bezirksausschuß Oberelbe des Frachtausschusses Hamburg — FD Nr. 4/58 — beschlossenen Frachten für

Kohle und Koks
von Hamburg nach Berlin;

III. die vom Frachtausschuß für den Rhein — FA Nr. 3/58 beschlossenen Frachten, und zwar für

1. Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie
von Häfen des Kanalgebietes, Rhein- und Ruhr-Häfen
nach Stuttgart;
diese Frachten gelten vom 20. März 1958 bis
31. März 1958,

2. Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie
Häfen
nach Rhein-, Lahn-, Main- und Neckarhäfen.

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — wie folgt veröffentlicht *):

Zu Absatz 1 Ziffer I im FTB Nr. 24 vom 14. Juni 1958,
zu Absatz 1 Ziffer II und III im FTB Nr. 25
vom 21. Juni 1958.

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 9 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 175) in der Fassung des Gesetzes vom 19. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 924).

§ 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

(1) Die in § 1 genannten Entgelte treten in Kraft:

Zu Absatz 1 Ziffer III Nummer 1 mit Wirkung
vom 20. März 1958,

zu Absatz 1 Ziffer III Nummer 2 mit Wirkung
vom 1. April 1958,

zu Absatz 1 Ziffer I und II mit Wirkung vom
1. Mai 1958.

(2) Die Strafbestimmung tritt am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung in Kraft.

(3) Es treten außer Kraft:

a) mit Wirkung vom 1. April 1958

die vom Frachtausschuß für den Rhein beschlossenen, durch nachstehende Verordnung rechtsverbindlich festgesetzten Frachten, und zwar für

1. Erzeugnisse der eisenschaffenden Industrie
von Häfen des Kanalgebietes, Rhein- und Ruhr-Häfen
nach Rhein-, Main- und Neckarhäfen — FTB Reg. Nr. A 612/3 —,

2. Walzdraht und Drahterzeugnisse
von Rhein-Ruhr-Häfen einschl. Walsum
nach Hohenrhein/Lahn — FTB Reg. Nr. A 612/4 —

(§ 1 Absatz 1 Nummer 47 und 48 der Verordnung FA Nr. 1/58 vom 2. Februar 1958 — Bundesanzeiger Nr. 27 vom 8. Februar 1958);

b) mit Wirkung vom 1. Mai 1958

die vom Bezirksausschuß Oberelbe des Frachtenausschusses Hamburg beschlossenen, durch § 1 Abs. 1 der Verordnung FD Nr. 3/58 vom 14. Mai 1958 (Bundesanzeiger Nr. 94 vom 20. Mai 1958) rechtsverbindlich festgesetzten Frachten für Kohle und Koks von Hamburg nach Berlin — FTB Reg. Nr. D 402/15 —.

Bonn, den 20. Juni 1958

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Schiller.

(VkB1 1958 S. 432)

*) Der FTB — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — kann von dem Binnenschifffahrts-Verlag G. m. b. H., 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.

Nr. 232 Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents

Bonn, den 19. Juni 1958
— B 451/4123 M/58 —

Das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster am 28. Dezember 1956 für den Schiffer Gerd Gerdes, geboren am 11. April 1925, ausgestellte Schifferpatent Nr. 972/56 für die westdeutschen Kanäle und die Ems wird hiermit für ungültig erklärt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
von Dorrer

(VkB1 1958 S. 433)

Seeverkehr

Nr. 233 „Gesetz über die Küstenschifffahrt vom 24. Januar 1958“

Hamburg, den 16. Juni 1958
— See 610 — 2/58 —

An alle Wasser- und Schifffahrtsdirektionen.

Betrifft: Gesetz über die Küstenschifffahrt.

Zur Ausführung der Bestimmung des § 2 Abs. 2 des Gesetzes über die Küstenschifffahrt ordne ich an:

1. Als „Ort, an dem die Beförderung beginnen soll“ im Sinne des § 1 des Gesetzes kommt jeder Ort innerhalb der Bundesrepublik in Betracht, an dem eine Beförderung auf dem Wasserweg beginnen kann, gleichgültig ob er an der Seeküste, an einer Seeschifffahrtsstraße oder an einer Binnenschifffahrtsstraße gelegen ist und ob es sich um einen ständigen Hafen oder Ladeplatz handelt oder nicht.
2. Der Antrag auf Beförderung mit einem Seeschiff fremder Flagge kann formlos, schriftlich, fernschriftlich, telegraphisch und fernmündlich bei der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion gestellt werden von
 - a) dem Schiffsmakler,
 - b) dem Verfrachter,
 - c) dem Befrachter,
 - d) dem Reeder,
 - e) dem Kapitän,
 - f) dem Ablader,
 - g) dem Empfänger der Ladung.

Zuständig ist diejenige Wasser- und Schifffahrtsdirektion, in deren Bezirk der Ort gelegen ist, an dem die Beförderung beginnen soll.

3. Bei der Antragstellung muß angegeben werden:

- a) Name, Sitz oder Wohnsitz des Antragstellers;
- b) das für die Beförderung vorgesehene ausländische Seeschiff mit Angabe seines Namens, seiner Nationalität, seines Heimathafens, seines Unterscheidungssignals, seiner Tragfähigkeit, seiner Reederei und seines Kapitäns;
- c) die Zahl der zu befördernden Fahrgäste und die Art und Menge des Ladungsgutes;
- d) der Ort, an dem die Beförderung beginnen soll;
- e) der Bestimmungsort;
- f) der Zeitraum, in dem die Beförderung vorgenommen werden soll;
- g) die Höhe der vorgesehenen Frachtrate (des Fahrpreises);
- h) die Gründe für die Beförderung mit einem Seeschiff fremder Flagge.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion kann weitere Angaben und Unterlagen fordern, die ihr für die Prüfung des Antrages erforderlich erscheinen.

4. Der Nachweis, daß ein deutsches Schiff nicht oder nur zu erheblich ungünstigeren Bedingungen zur Vergütung steht, kann insbesondere als erbracht angesehen werden, wenn dargetan ist, daß
 - a) eine Spezialladung zu befördern ist, für die ein deutsches Schiff nicht geeignet ist;
 - b) in Betracht kommende deutsche Schiffe nicht bereit sind, eine bestimmte Ladung zu übernehmen;
 - c) verderbliche Güter den alsbaldigen Fahrtantritt erforderlich machen und ein Schiff fremder Flagge früher als ein deutsches bereit steht;
 - d) die zu befördernden Güter am Bestimmungsort zur Versorgung der Bevölkerung dringend gebraucht werden (z. B. Kohlen für ein Elektrizitäts- oder Gaswerk) und ein Schiff fremder Flagge früher als ein deutsches bereit steht;
 - e) erhebliche Unterschiede in der Fahrtgeschwindigkeit der Schiffe bei eiligen Beförderungen gegeben sind.
5. Die Erlaubnis darf, wenn deutsche Schiffe nach den vorstehenden Richtlinien nicht herangezogen werden können, nur für ein ausländisches Seeschiff gegeben werden, d. h. für ein Schiff, das für die Seefahrt bestimmt und in einem ausländischen Seeschiffsregister eingetragen ist.
6. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion erteilt, wenn die Voraussetzungen vorliegen, die Erlaubnis gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes nach dem anliegenden Muster. Eine Zweitausfertigung der Erlaubnis ist zu den Akten zu nehmen. Die Erlaubnisse sind fortlaufend zu numerieren und zeitlich zu befristen.
7. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion kann die ihr nachgeordneten Wasser- und Schifffahrtsämter allgemein oder im Einzelfall ermächtigen, die Erlaubnis in ihrem Namen zu erteilen.
8. Zum 1. 10. eines jeden Jahres sind mir die erteilten Erlaubnisse unter kurzer Angabe der für die Erteilung maßgebenden Gründe zu melden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Muster

für die Erlaubnis nach § 2 Abs. 2 des Gesetzes
über die Küstenschiffahrt vom 26. 7. 1957 (BGBl. II S. 738)

Wasser- und Schifffahrtsdirektion

....., den

Bescheinigung

über die Erlaubnis zur Ausübung der deutschen Küstenschiffahrt

Gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes über die Küstenschiffahrt vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 738) —
erteile ich unter den nachstehenden Auflagen

dem/der

die jederzeit widerrufliche und bis zum befristete Erlaubnis,

mit dem D/MS „.....“
(Nationalität)

.....
(Unterscheidungssignal)

.....
(Reederei)

.....
(genaue Bezeichnung der Ladung nach Art und Menge — der Fahrgäste nach Anzahl —)

von
(deutscher Abgangshafen)

nach
(deutscher Bestimmungshafen)

über See zu befördern.

Besondere Auflagen:
.....
.....

Diese Bescheinigung ist an Bord mitzuführen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Diese Erlaubnis ersetzt nicht anderweitig erforderliche Genehmigungen (z. B. auf Grund der Devisenbewirtschaftungsgesetze).

Wer als Führer eines nicht zur deutschen Küstenschiffahrt zugelassenen Schiffes ohne die Erlaubnis nach § 2 Abs. 2 des Gesetzes über die Küstenschiffahrt die deutsche Küstenschiffahrt betreibt oder gegen die Auflagen dieser Erlaubnis verstößt, handelt ordnungswidrig. Die Ordnungswidrigkeit und der Versuch einer Ordnungswidrigkeit können mit einer Geldbuße bis zu 10 000— DM geahndet werden.

(Stempel)

(Unterschrift)

Straßenbau**Nr. 234 Widmung und Umstufung einer Teilstrecke der Bundesstraße 4 in Bienenbüttel, Kr. Uelzen.**

Hannover, den 3. Juni 1958
Abt. III/2 — 37.03 —

Die als Umgehungsstraße in der Gemeinde Bienenbüttel neu gebaute Straße von km 13,960 — 16,040 (16,337 alt) erhält mit Wirkung vom 1. 4. 1958 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1953 — BGBl. I S. 903) und wird Bestandteil der Bundesstraße 4.

Die für den Bundesstraßenverkehr entbehrliche Strecke von km 13,960 — 16,337 verliert mit Ablauf des 31. 3. 1958 ihre Eigenschaft als Bundesstraße und wird mit Wirkung vom 1. 4. 1958 auf Grund des Kreistagsbeschlusses vom 12. 12. 1957 vom Kreis Uelzen als Landstraße II. Ordnung übernommen.

Als Folge dieser Umstufung ist mit Wirkung vom 31. 3. 1958 die Strecke von km 13,458 — 13,915 als Landstraße I. Ordnung Nr. 251 im Straßenverzeichnis zu löschen und in das Verzeichnis der Landstraßen II. Ordnung einzutragen.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe beim Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr, Hannover, Friedrichswall 1, Einspruch eingelegt werden.

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Dr. Bierwirth

(VkB1 1958 S. 435)

Wasserbau**Nr. 235 Verwaltungsabkommen zwischen dem Bund und den Ländern über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumordnung vom 16. Dezember 1957.**

Bonn, den 18. Juni 1958
W 10 — 2151 VA 58

Das Verwaltungsabkommen zwischen dem Bund und den Ländern über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumordnung vom 16. Dezember 1957 hat der Bundesminister des Innern mit Bekanntmachung vom 18. Januar 1958 im Bundesanzeiger 1958 Nr. 25 Seite 1 veröffentlicht. Ich gebe hiervon nachrichtlich Kenntnis.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Feyerabend

**Bekanntmachung
des Verwaltungsabkommens zwischen dem Bund
und den Ländern über die Zusammenarbeit auf dem
Gebiet der Raumordnung.**

Vom 18. Januar 1958.

Zwischen der Bundesregierung und den Regierungen der Länder der Bundesrepublik Deutschland ist das nachstehende Verwaltungsabkommen abgeschlossen worden.

Bonn, den 18. Januar 1958.
I C 4 — 15010 C 11 I/58—001

Der Bundesminister des Innern
Im Auftrag
Dr. Keßler

**Verwaltungsabkommen
zwischen dem Bund und den Ländern über die
Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Raumordnung.
Vom 16. Dezember 1957.**

Die Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch den Bundesminister des Innern,
Dr. Gerhard Schröder,
und

das Land Baden-Württemberg,
vertreten durch Ministerpräsident
Dr. Gebhard Müller,

das Land Bayern,
vertreten durch Ministerpräsident
Dr. Wilhelm Hoegner,

das Land Berlin,
vertreten durch Regierenden Bürgermeister
Willy Brandt,

das Land Bremen,
vertreten durch Bürgermeister Wilhelm Kaisen,
Präsident des Senats,

das Land Hamburg,
vertreten durch den Senat, dieser vertreten durch den
Präsidenten des Senats, Bürgermeister
Dr. Sieveking,

das Land Hessen,
vertreten durch Ministerpräsident
Dr. Georg-August Zinn,

das Land Niedersachsen,
vertreten durch Ministerpräsident
Heinrich Hellwege,

das Land Nordrhein-Westfalen,
vertreten durch Ministerpräsident Fritz Steinhoff,

das Land Rheinland-Pfalz,
vertreten durch Ministerpräsident
Dr. h. c. Peter Altmeier,

das Land Schleswig-Holstein,
vertreten durch Ministerpräsident
Kai-Uwe von Hassel

das Saarland,
vertreten durch Ministerpräsident Egon Reinert,
schließen zu dem Zweck,

eine Raumordnung zu fördern, die den sozialen, wirtschaftlichen und landschaftlichen Erfordernissen im Bundesgebiet Rechnung trägt,

und die hierzu von Bund und Ländern im Rahmen ihrer Zuständigkeiten aufzustellenden Programme nach landesplanerischen Grundsätzen aufeinander abzustimmen, folgendes

Verwaltungsabkommen**Artikel 1**

(1) Angelegenheiten der Raumordnung, die das Bundesgebiet in seiner Struktur betreffen, werden von der Bundesregierung und allen Landesregierungen gemeinschaftlich erörtert.

(2) Angelegenheiten der Raumordnung, die in ihren Auswirkungen über die Grenzen eines Bundeslandes hinausreichen, werden von den beteiligten Landesregierungen und, soweit Zuständigkeiten des Bundes berührt werden, von ihnen und der Bundesregierung gemeinschaftlich erörtert.

Artikel 2

(1) Die Bundesregierung wird im Rahmen ihrer Zuständigkeiten den Erfordernissen der Raumordnung Rechnung tragen.

(2) Die Landesregierungen werden darauf hinwirken, daß in ihren Ländern die rechtlichen und organisatorischen Maßnahmen getroffen werden, die zur Erfüllung der Raumordnungsaufgabe erforderlich sind. Hierfür kommen insbesondere in Betracht Regelungen über

1. die Beteiligung der Landesplanung bei Fachplanungen und bei Planungen der Gebietskörperschaften,
2. die Beteiligung der Dienststellen, denen die Fachplanung obliegt, und von Selbstverwaltungskörperschaften bei der Aufstellung von Entwicklungsprogrammen und Raumordnungsplänen,

3. die Unterrichtung der Landesplanung durch die damit befaßten Dienststellen über Vorhaben, die für die Landesplanung von Bedeutung sind, insbesondere auch über beabsichtigte Neugründungen, Errichtung von Zweigbetrieben, Standortverlegungen, Betriebserweiterung und Betriebsstillegung größerer Wirtschaftsunternehmen,
4. die Auskunftspflicht der Wirtschaftsunternehmen gegenüber der Landesplanung in den in Ziffer 3 bezeichneten Fällen,
5. die Möglichkeit der rechtlichen Sicherung und Durchsetzung von Entwicklungsprogrammen und -plänen.

Artikel 3

(1) Der für die Raumordnung federführende Bundesminister unterrichtet die für die Raumordnung zuständigen obersten Landesbehörden

1. aller Länder über die vom Bund beabsichtigten raumbedeutenden Maßnahmen, die für die Struktur des Bundesgebietes,
2. der beteiligten Länder über solche vom Bund beabsichtigten Maßnahmen, die für die Raumordnung ihres Landes von Bedeutung werden können.

(2) Die für die Raumordnung zuständigen obersten Landesbehörden unterrichten

1. den für die Raumordnung federführenden Bundesminister über solche raumbedeutenden Maßnahmen, die für die Struktur des Bundesgebietes oder für Bundesfachplanungen,
2. sich gegenseitig über beabsichtigte Maßnahmen, die für die Raumordnung des anderen Landes von Bedeutung werden können.

Artikel 4

(1) Zur Erörterung grundsätzlicher Fragen der Raumordnung und der Angelegenheiten, die im Artikel 1 Abs. 1 bezeichnet sind, wird eine „Konferenz für Raumordnung“ gebildet. Die Erörterungen haben das Ziel, Übereinstimmung in den behandelten Fragen herbeizuführen.

(2) Angelegenheiten der Raumordnung, die im Artikel 1 Abs. 2 bezeichnet sind, können auf Verlangen einer der beteiligten Regierungen von der Konferenz behandelt werden.

(3) Jede Regierung benennt zwei ständige Mitglieder für die Konferenz. Sie kann weitere Teilnehmer entsenden.

(4) Der Vorsitzende der Konferenz wird von den ständigen Mitgliedern jeweils für ein Jahr gewählt. Jede Regierung hat eine Stimme.

Artikel 5

Dieses Verwaltungsabkommen wird auf die Dauer von vier Jahren abgeschlossen.

Dr. Schröder
Dr. Gebhard Müller
Dr. Wilhelm Hoegner
Willy Brandt
Kaisen
Dr. Sieveking
Dr. Georg-August Zinn
Hellwege
Steinhoff
Dr. Altmeier
von Hassel
Reinert

(VkB1 1958 S. 435)

Personalmeldungen

Nr. 236 Personalmeldungen

Bonn, den 26. Juni 1958
Z 1 — 11a Pemo/Pemh

a) Bundesverkehrsministerium

Ernannt:

Zum Regierungsbauamtmann:
Regierungsoberbauinspektor
Eberhard Wittig.

b) Nachgeordnete Behörden

Ernannt:

Zum Regierungsbaudirektor: Oberregierungsbaurat Curt Hensen;	WSD Kiel
zum Oberregierungsbaurat: Regierungsbaurat Albrecht Hoppe;	WSD Kiel
zum Oberregierungsrat: Regierungsrat Udo Meppen;	WSD Würzburg
zum Regierungsrat: Regierungsassessor Hans-Joachim Keller, Meteorologe Dr. Max Hinzpeter;	WSD Bremen Deutscher Wetterdienst Zentralamt Offenbach a. M.
zum Regierungsbauassessor: Bauassessor Otto Amesmeier, Bauassessor Rudolf Brunner, Bauassessor Hugbert Kübler, Bauassessor Josef Konerding;	WSA Stade NBA Mosel-West, Trier NBA Mosel-Ost, Koblenz WSA Osnabrück
zum Regierungsvermessungsamtmann: Regierungsvermessungsoberinspektor Walter Feldmann;	Deutsches Hydrographisches Institut Hamburg
zum Regierungsoberbauinspektor: Regierungsbauinspektor Paul Zameitat, Regierungsbauinspektor Paul Onderka;	WSD Duisburg WSA Kiel
zum Regierungsvermessungsoberinspektor: Regierungsvermessungsinspektor Hans Lambert;	Deutsches Hydrographisches Institut Hamburg
zum Regierungsbauinspektor: Regierungsbauinspektor z. A. Jens Petersen;	WSA Lübeck
zum Regierungsvermessungsinspektor: vermessungstechnischer Angestellter Karl-Heinz Meyer;	Deutsches Hydrographisches Institut Hamburg
Versetzungen: Oberregierungsrat Udo Meppen, Regierungsbaurat Albrecht Hoppe, Regierungsbaurat Vincenz Dannhausen.	von der WSD Würzburg zum Deutschen Wetterdienst Zentralamt Offenbach a. M. vom WMA Rendsburg zur WSD Kiel vom WSA Minden/Weser zur NB-Abt. Nienburg beim WSA Hoya

Berichtigung:

Im Verkehrsblatt Nr. 11 vom 16. Juni 1958, S. 377, lfd. Nr. 198, ist unter

b) Nachgeordnete Behörden zwischen „Rolf Schwarze,“ und „Regierungsvermessungsrat z. Wv.“ zu setzen:

zum Regierungsvermessungsrat:

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Stukenberg

(VkB1 1958 S. 436)

Nr. 273 **Berichtigung.**

Hamburg, den 7. August 1958

— See 6 —

In Heft 13 lfd. Nr. 233 S. 433 ist folgendes zu berichtigen:

Die Überschrift muß lauten „Gesetz über die Küstenschiffahrt vom 26. Juli 1957“.

Die Datumzeile muß lauten „Hamburg, den 24. Januar 1958“.

Die Schriftleitung des Verkehrsblattes
(VkB1 1958 S. 476)