

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkbI)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	1953	Seite
65	7. 3. 1953 Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern	92
66	7. 3. 1953 Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Güterkraftverkehrsgesetz. Vom 6. März 1953	92
67	10. 3. 1953 Verordnung PR Nr. 7/53 zur Neufassung des § 7 der Verordnung über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen (PR Nr. 73/51)	96
68	13. 3. 1953 Verordnung TS Nr. 4/53 über einen Sechzehnten Nachtrag zur Änderung und Ergänzung der Fünften Verordnung über den Reichskraftwagentarif (Liste der Ausnahmetarife) vom 7. März 1953	97
69	5. 3. 1953 Allgemeiner Runderlaß Straßenbau 3/53	97
70	5. 3. 1953 Versuchsweise Einführung eines Lichtwarnsignals für Glatteis auf der Bundesautobahn Köln—Frankfurt/M.	97
71	11. 3. 1953 Bundesautobahn Göttingen—Frankfurt—Karlsruhe; Inbetriebnahme der Autobahntankstelle Pfungstadt/Ost	98
72	23. 2. 1953 Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 10	98
73	21. 2. 1953 Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 10 und 35	98
74	10. 3. 1953 Verkehrsbeschränkung auf der Bundesstraße Nr. 15	98
75	3. 3. 1953 Verkehrsbeschränkung auf der Bundesstraße Nr. 16	98
76	3. 3. 1953 Aufhebung einer Sperrung auf der Bundesstraße 67 bzw. 70	98
77	2. 3. 1953 Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 270	99
78	25. 2. 1953 Aufhebung einer Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 292	99
79	23. 2. 1953 Verkehrsbeschränkung auf der Bundesstraße Nr. 299	99
80	20. 2. 1953 Zweite Verordnung zur Änderung der Schifffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet	99
81	23.12.1952 Anordnung für die Schifffahrt auf der Unteren Hunte; hier: Durchfahren der Eisenbahnbrücke Oldenburg/Drielake (Vorläufige Regelung)	99
82	23. 2. 1953 Beschlüsse des Frachtenausschusses für den Rhein vom 23. 2. 1953	100
83	31. 3. 1953 Berichtigung	100
83a	31. 3. 1953 Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	100a
83b	31. 3. 1953 Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheine	bis
83c	31. 3. 1953 Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine	100q

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:	Seite	Bücherschau:	Seite
Übersicht	101	Neuerscheinungen	106
Auslese	105	Buchbesprechungen	107
		Rechtsprechung	108

7. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. März 1953

Heft 6

AMTLICHER TEIL

Nr. 65 Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern

Bonn, den 7. März 1953
— StV 1 — 10110 V/53 —

Nachstehend wird die von mir erlassene Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern vom 6. März 1953 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 47 vom 10. März 1953 verkündet.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino

Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern Vom 6. März 1953

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe e des Straßenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

§ 1

§ 8 Abs. 2 der Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern vom 21. Dezember 1933 (Reichsgesetzbl. 1934 I S. 13) erhält folgende Fassung:

„(2) Beantragt der Inhaber eines nach Absatz 1 ausgestellten Fahrlehrerscheins nach Dienstentlassung einen entsprechenden Fahrlehrerschein gemäß § 6, so hat die nach § 2 zuständige höhere Verwaltungsbehörde nach § 3 zu verfahren. Wird der Antrag innerhalb von zwei Jahren nach Dienstentlassung gestellt, so entfällt die Fahrlehrerprüfung. Wird der Antrag nach Ablauf dieser Frist, jedoch innerhalb von fünf Jahren nach Dienstentlassung gestellt, so hat der Antragsteller an Stelle der Fahrlehrerprüfung eine mündliche Prüfung vor einem amtlich anerkannten Sachverständigen abzulegen. In der Prüfung hat der Antragsteller den Nachweis zu erbringen, daß er gründliche Kenntnisse der Verkehrsvorschriften hat.“

§ 2

Nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) gilt diese Rechtsverordnung im Lande Berlin.

§ 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 6. März 1953
— StV 1 — 10 110 V/53. —

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

(VkB1 1953 S. 92)

Nr. 66 Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Güterkraftverkehrsgesetz. Vom 6. März 1953

Bonn, den 7. März 1953
StV 1 — 10 105 V/53 II Ang.

Nachstehend wird die Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Güterkraftverkehrsgesetz vom 6. März 1953 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 47 vom 10. März 1953 verkündet.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino

Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Güterkraftverkehrsgesetz Vom 6. März 1953

Auf Grund des § 103 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) werden mit Zustimmung des Bundesrates folgende

allgemeine Verwaltungsvorschriften zu den §§ 6, 51 und 106 Abs. 4 und 5 des Güterkraftverkehrsgesetzes erlassen.

1. Standortbestimmung (§§ 6 und 51 GüKG)

(1) Der Standort eines Kraftfahrzeuges, dessen Verwendung im Güterfernverkehr genehmigt werden soll, wird im Rahmen des § 6 Abs. 1 GüKG durch die Genehmigungsbehörde festgelegt (§§ 14, 15 GüKG).

(2) Jedes Kraftfahrzeug, das im Güternahverkehr verwendet werden soll, muß zur Ausstellung der amtlichen Bescheinigung nach § 6 Abs. 2 Satz 3 GüKG von dem Unternehmer für einen bestimmten Standort angemeldet werden, wenn der Unternehmer an seinem im Kraftfahrzeugschein eingetragenen Wohnsitz weder den Sitz seines Unternehmens noch eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung hat. Für die Standortbestimmung ist diejenige untere Verkehrsbehörde zuständig, in deren Bezirk der vom Antragsteller gewählte Standort liegt; sie entscheidet nach Wahl des Antragstellers im Rahmen des § 6 Abs. 1 GüKG über die Bestimmung des Standorts und erteilt hierüber die amtliche Bescheinigung nach § 6 Abs. 2 GüKG. Für die Anmeldungen ist das Muster Anlage 1, für die Bescheinigungen das Muster Anlage 2 zu verwenden.

(3) Bis auf weiteres gelten für die Kraftfahrzeuge des Werkverkehrs der im Kraftfahrzeugschein eingetragene Wohnsitz des Eigentümers oder Abzahlungskäufers als Standort und der Kraftfahrzeugschein als amtliche Bescheinigung im Sinne des § 51 Abs. 1 GüKG. Falls der Eigentümer oder Abzahlungskäufer jedoch an dem im Kraftfahrzeugschein eingetragenen Wohnsitz weder den Sitz seines Unternehmens noch eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung hat, ist eine Standortanmeldung und -bestimmung entsprechend Nr. 1 Abs. 2 erforderlich.

(4) Die vorübergehende Standortverlegung nach § 6 Abs. 3 und § 51 Abs. 2 GüKG ist nach Muster Anlage 3 bei der unteren Verkehrsbehörde zu beantragen, in deren Bezirk der Standort des Kraftfahrzeugs liegt (Heimatbehörde). Diese Behörde leitet den Antrag an die untere Verkehrsbehörde, die für den Ort zuständig ist, an dem das Fahrzeug im vorübergehenden Einsatz verwendet werden soll (Einsatzbehörde). Die Einsatzbehörde entscheidet über den Antrag nach Maßgabe des § 6 Abs. 3 und § 51 Abs. 2 GüKG. Hiernach sind im Güternahverkehr (§ 2 Abs. 1 GüKG) und im gewerblichen Schwerlastverkehr die Voraussetzungen für eine vorübergehende Standortverlegung nicht gegeben, wenn z. B. in der Nahzone des Einsatzortes ausreichender Transportraum zur Verfügung steht. Wird dem Antrage stattgegeben, so ist darüber eine — in der Regel nur bis zu drei Monaten befristete — Bescheinigung nach Muster Anlage 4 auszustellen, die die Einsatzbehörde dem Antragsteller unter gleichzeitiger Benachrichtigung der Heimatbehörde übersendet. Sind die Voraussetzungen für die vorübergehende Standortverlegung nach § 6 Abs. 3 und § 51 Abs. 2 GüKG nicht gegeben, so teilt die Einsatzbehörde dies dem Antragsteller unter gleichzeitiger Benachrichtigung der Heimatbehörde mit. Endet die vorübergehende Verwendung des Kraftfahrzeugs, so ist die Bescheinigung an die Heimatbehörde zurückzugeben. Diese unterrichtet die Einsatzbehörde von der Rückgabe der Bescheinigung.

2. Berechtigung zur Fortführung des Güternahverkehrsgewerbes (§ 106 Abs. 4 und 5 GüKG)

(1) Der Nachweis nach § 106 Abs. 4 GüKG, daß bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Güterkraftverkehrsgesetzes (19. Oktober 1952) das Güternahverkehrsgewerbe betrieben worden ist, kann als erbracht angesehen werden, wenn

1. durch eine Bescheinigung nachgewiesen wird, daß das Güternahverkehrsgewerbe gemäß § 14 Gewerbeordnung angemeldet und zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes noch im Gewerberegister eingetragen war, oder

2. nachgewiesen wird, daß für die Fahrzeuge des Unternehmens, die im Güternahverkehr verwendet werden, eine Standortmeldung (§ 9 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. März 1936 — Reichsgesetzbl. I S. 320) abgegeben war und der Standort zur Zeit des Inkrafttretens des Gesetzes noch bestand, oder
3. eine Bescheinigung der zuständigen Steuerbehörde vorgelegt wird, aus der sich ergibt, daß das Unternehmen noch bis zum Inkrafttreten des Gesetzes mit dem Güternahverkehr gewerbsteuerlich erfaßt ist, und wenn außerdem noch eine Bescheinigung des für den Antragsteller fachlich zuständigen Verbandes des Verkehrsgewerbes oder der Industrie- und Handelskammer (§ 83 Abs. 2 GüKG) bestätigt wird, daß gewerblicher Güternahverkehr bis zum 19. Oktober 1952 betrieben worden ist..

Zuständige Behörde nach § 106 Abs. 4 GüKG ist diejenige Verkehrsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer den Sitz seines Unternehmens oder eine gerichtlich eingetragene Zweigniederlassung hat. Für Anträge auf Ausstellung einer Bescheinigung nach § 106 Abs. 4 GüKG ist das Muster Anlage 5, für die Bescheinigungen das Muster Anlage 6 zu verwenden.

(2) Der Antrag auf Erteilung der Bescheinigung nach § 106 Abs. 5 GüKG ist an die nach § 92 GüKG zuständige Behörde zu richten. Zur Erlangung dieser Bescheinigung ist neben dem Nachweis nach Nr. 2 Abs. 1 anzugeben, seit wann und mit welchen Fahrzeugen bis zum Inkrafttreten des Gesetzes Güter im Nahverkehr linien- und regelmäßig befördert worden sind. Werden bisher benutzte Kraftfahrzeuge durch andere ersetzt (§ 106 Abs. 5 in Verbindung mit § 15 Abs. 3 GüKG), so sind die Angaben über die bisher benutzten Fahrzeuge zur Beurteilung der Frage heranzuziehen, ob es sich noch um eine Fortführung des Verkehrs im Sinne des § 106 Abs. 5 GüKG oder um eine wesentliche Erweiterung der bisherigen Verkehrsbedienung handelt. Anzugeben ist ferner die Strecke, zwischen deren Ausgangs- und Endpunkten die Güterbeförderung durchgeführt und in welchen Orten und regelmäßigen Zeitabschnitten die Linie bedient wurde. Die nach § 92 GüKG zuständige Behörde überprüft die Richtigkeit der Angaben, zu denen die örtlichen Behörden und die beteiligten Vertretungen des Verkehrsgewerbes gehört werden sollen. Für die Anträge ist das Muster Anlage 7, für die Bescheinigungen das Muster Anlage 8 zu verwenden. Die Bescheinigung nach § 106 Abs. 5 GüKG gilt für das in ihr angegebene Kraftfahrzeug gleichzeitig als Bescheinigung nach § 6 Abs. 2 GüKG; die Standortanmeldung und -bestimmung nach Nr. 1 Abs. 2 entfällt bei Kraftfahrzeugen, für die eine Bescheinigung nach Muster Anlage 8 ausgestellt ist.

(3) Den nach § 106 Abs. 4 und 5 GüKG berechtigten Personen sind auf Antrag so viel Bescheinigungen und Bescheinigungsausfertigungen auszustellen, daß bei jedem Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von mehr als 750 kg und bei jeder Zugmaschine, die von ihnen im Güternahverkehr verwendet werden, eine Bescheinigung mitgeführt werden kann (§ 86 GüKG). Über die Anzahl der jeweils ausgestellten Bescheinigungen und Bescheinigungsausfertigungen nimmt die Behörde einen Vermerk zu ihren Akten.

Bonn, den 6. März 1953.
StV 1—10 105 V/53

Der Bundesminister für Verkehr
Seeborn

Anlage 1

An

in

(Untere Verkehrsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer den Sitz seines Unternehmens oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung hat).

Antrag

auf Bestimmung der Gemeinde) als Standort für das nachstehend bezeichnete von mir/uns**)

im Güternahverkehr/Werkverkehr**) verwendete Kraftfahrzeug nach § 6 Abs. 2 und § 51 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697).

Amtliches Kennzeichen des Kraftfahrzeugs
Art des Kraftfahrzeugs

(z. B. Lastkraftwagen, Kipper, Zugmaschine, Sattelschlepper, Spezialfahrzeug)

Nutzlast des Kraftfahrzeugs in kg
(Bei Zugmaschinen und Sattelschleppern Zahl der PS)

1. Name / Firma des Antragstellers
(Vor- u. Zuname, genaue Bezeichnung des Unternehmens)

2. Wohnsitz des Antragstellers
(Ort, Straße)

3. Sitz des Unternehmens
(Ort, Straße)

4. Sitz der nicht nur vorübergehenden geschäftlichen Niederlassungen
(Ort, Straße)

Ich versichere die Richtigkeit der vorstehenden Angaben.

....., den

(Unterschrift und Firmenstempel)

*) Als Standort kann nur diejenige Gemeinde bestimmt werden, in der der Unternehmer den Sitz seines Unternehmens oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung hat. Ein Antrag ist nur zu stellen, wenn der Unternehmer an seinem im Kraftfahrzeugschein eingetragenen Wohnsitz weder den Sitz seines Unternehmens noch eine geschäftliche Niederlassung hat.

**) Nichtzutreffendes streichen.

Anlage 2

(Auf weißem, glatten Leinwandpapier. Breite 105 mm, Höhe 148 mm.)

Standort-Bescheinigung

nach § 6 Abs. 2 und § 51 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697).

Aus Antrag vom wird dem
Antragsteller
(Name/Firma, Sitz)

bescheinigt, daß für sein Kraftfahrzeug
(Amtliches Kennzeichen)

die Gemeinde
als Standort bestimmt worden ist.

Diese Bescheinigung ist auf allen Fahrten mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Kontrollorganen zur Prüfung vorzulegen.

Die Standortbescheinigung verliert ihre Gültigkeit und ist an die unterfertigte Behörde zurückzugeben, wenn der Sitz des Unternehmens oder seiner Zweigniederlassung infolge Sitzverlegung nicht mehr mit dem Standort übereinstimmt oder wenn das Kraftfahrzeug von dem Antragsteller endgültig nicht mehr im Güternahverkehr oder Werkverkehr verwendet wird.

....., den
(Unterschrift und Siegel der unteren Verkehrsbehörde)

Anlage 3

An

in

(Untere Verkehrsbehörde, in deren Bezirk das Kraftfahrzeug seinen Standort hat — Heimatbehörde —).

Antrag

auf Erklärung der Gemeinde zum vorübergehenden Standort für das (die) nachstehend bezeichnete(n) von mir/uns*) im Güternahverkehr/Werkverkehr*) verwendete(n) Kraftfahrzeug(e) nach § 6 Abs. 3/§ 51 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697).

1. Name/Firma des Antragstellers (Vor- und Zuname, genaue Bezeichnung des Unternehmens)
2. Wohnsitz des Antragstellers (Ort, Straße)
3. Amtliches Kennzeichen des (der) Kraftfahrzeugs(e)
4. Standort des (der) Kraftfahrzeugs(e)
5. Art des (der) Kraftfahrzeugs(e) (z. B. Lastkraftwagen, Kipper, Zugmaschine, Sattelschlepper, Spezialfahrzeuge) und Hersteller
6. Nutzlast in kg (bei Zugmaschinen und Sattelschleppern Zahl der PS)
7. Bei welchem Transportvorhaben soll der vorübergehende Einsatz im Nahverkehr erfolgen und für welche Zeit?
9. Was soll befördert werden?
10. Liegt eine Anforderung vor? Wenn ja, von welcher Stelle?
11. Sollen Anhänger mitverwendet werden? Wenn ja, wieviel und von welcher Nutzlast?

Ich versichere die Richtigkeit der vorstehenden Angaben. Ich bin darüber unterrichtet, daß die Fahrt zum beabsichtigten Einsatzort erst nach Erhalt der beantragten Bescheinigung angetreten werden darf.

....., den
(Ort)

.....
(Unterschrift und Firmenstempel)

*) Nichtzutreffendes streichen.

Gegen den Antrag bestehen hier keine Bedenken.

Urschriftlich zur Entscheidung

an in
(Einsatzbehörde)

....., den
(Unterschrift und Siegel der Heimatbehörde)

Anlage 4

Bescheinigung über vorübergehende Standortverlegung

Der Unternehmer

in
(Ort, Straße)

hat angezeigt, daß sein Kraftfahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen*) und einer Nutzlast von kg außerhalb der Nahzone vorübergehend im **Nahverkehr** beim Transportvorhaben in verwendet werden soll. Nach § 6 Abs. 3/§ 51 Abs. 2**) des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) wird hiermit die Gemeinde für die Zeit vom bis zum vorübergehenden Standort des vorgenannten Kraftfahrzeugs erklärt.

Diese Bescheinigung ist nach Beendigung der Verwendung des Kraftfahrzeugs am vorübergehenden Standort, spätestens jedoch nach Gültigkeitsablauf, zurückzugeben. Die Gültigkeit der Bescheinigung kann von der unterfertigten Behörde verlängert werden.

Diese Bescheinigung ist auf allen Fahrten — einschließlich der Anfahrt zum vorübergehenden Standort und der Rückfahrt zum Heimatort — mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Kontrollbeamten zur Prüfung vorzulegen.

....., den
(Unterschrift und Siegel der
unteren Verkehrsbehörde
— Einsatzbehörde —)

*) Bei zum Güterfernverkehr zugelassenen Spezialfahrzeugen des Schwerlastverkehrs ist außerdem anzugeben, für welche besonderen Transporte das Kraftfahrzeug bestimmt ist.

**) Nichtzutreffendes streichen.

Anlage 5 An*)

..... in

Antrag

auf Ausstellung einer Bescheinigung nach § 106 Abs. 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) über die Berechtigung zur Fortführung des allgemeinen Güternahverkehrs.

1. Name/Firma des Antragstellers (Vor- und Zuname, genaue Bezeichnung des Unternehmens)
2. Sitz des Nahverkehrsunternehmens (Ort, Straße)
3. Ist für das Nahverkehrsunternehmen eine Zweigniederlassung gerichtlich eingetragen? Wenn ja, Sitz (Ort, Straße) und Bezeichnung der gerichtlich eingetragenen Zweigniederlassung sowie Angabe des Gerichts (mit Registernummer), bei dem die Zweigniederlassung eingetragen ist. Registerauszug liegt bei für den Fall, daß aus dem Sitz der Zweigniederlassung die Zuständigkeit der unteren Verkehrsbehörde hergeleitet wird.)
4. Angabe der Gewerbearten, die noch außer dem Nahverkehrsgewerbe betrieben werden
5. Vor- und Zuname sowie Anschrift der für die Leitung des Nahverkehrsunternehmens verantwortlichen Person
6. Wieviel Ausfertigungen der Bescheinigung werden insgesamt benötigt und beantragt? (Bei jedem Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von mehr als 750 kg und bei jeder Zugmaschine, die im Güternahverkehr verwendet werden, ist eine Bescheinigung mitzuführen.)

Zum Nachweis, daß das Güternahverkehrsgewerbe bis zum 19. Oktober 1952 betrieben worden ist, sind dem Antrag folgende Unterlagen beigelegt:

- a) Eine Bescheinigung**), daß das **Güternahverkehrsgewerbe** nach § 14 Gewerbeordnung angemeldet und am 19. Oktober 1952 noch im Gewerberegister eingetragen war, oder
- b) ein Nachweis**), daß für die Kraftfahrzeuge des Unternehmens, die im Güternahverkehr verwendet werden, eine Standortmeldung (§ 9 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. März 1936 — Reichsgesetzbl. I S. 320 —) abgegeben war und der Standort am 19. Oktober 1952 noch bestand, oder
- c) eine Bescheinigung**) der zuständigen Steuerbehörde, aus der sich ergibt, daß das Unternehmen noch bis zum 19. Oktober 1952 Gewerbesteuer für den Güternahverkehr entrichtet hat, und außerdem

eine Bescheinigung des für den Antragsteller zuständigen Verbandes des Verkehrsgewerbes oder der Industri- und Handelskammer***), aus der hervorgeht, daß das Nahverkehrsgewerbe noch bis zum 19. Oktober 1952 betrieben worden ist.

Ich versichere, die vorstehenden Angaben nach bestem Wissen und Gewissen gemacht zu haben. Mir ist bekannt, daß die beantragte Bescheinigung nicht erteilt bzw. zurückgenommen wird, wenn wissentlich oder grobfahrlässig unrichtige Angaben für ihre Erlangung gemacht werden.

....., den 1953
(Unterschrift und Firmenstempel)

*) Der Antrag ist an diejenige untere Verkehrsbehörde zu richten, in deren Bezirk der Antragsteller den Sitz seines Nahverkehrsunternehmens oder eine gerichtlich eingetragene Zweigniederlassung hat.

**) Nichtzutreffendes streichen.

***) Bei Antragstellern, die ausschließlich das Nahverkehrsgewerbe oder das Nah- und Fernverkehrsgewerbe betreiben, ist eine Bescheinigung der Vertretung des Güternahverkehrsgewerbes, bei Antragstellern, die außerdem Spedition und Lagerei betreiben, ist eine Bescheinigung der Gewerbevertretung Spedition und Lagerei, bei Antragstellern, die außer dem Nahverkehr auch Möbeltransport betreiben, ist eine Bescheinigung der Vertretung des Möbeltransportgewerbes und bei Antragstellern, die außer dem Nahverkehr ein Gewerbe betreiben, das kein Verkehrsgewerbe ist, ist eine Bescheinigung der Industrie- und Handelskammer beizubringen.

Anlage 6

(Auf hellblauem, glatten Leinwandpapier.

Breite 105 mm, Höhe 148 mm.)

Seite 1

Bescheinigung

Dem (r)
(Vor- u. Zuname, genaue Bezeichnung des Unternehmens)
in

(Ort, Straße)

wird bescheinigt, daß er (sie) bis zum 19. Oktober 1952 das Güternahverkehrsgewerbe betrieben hat. Damit gilt nach § 106 Abs. 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) die Erlaubnis zum allgemeinen Güternahverkehr als erteilt.

Als für die Leitung des Güternahverkehrsunternehmens verantwortliche Person wurde benannt:

(Vor- und Zuname)

in
(Ort, Straße)

Diese Bescheinigung ist auf allen Fahrten mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Kontrollorganen zur Prüfung vorzulegen.

....., den

(Unterschrift und Siegel der unteren
Verkehrsbehörde—Erlaubnisbehörde—)

Seite 2 und 3

Amtliche Berichtigungen und Ergänzungen:

Seite 4

Hinweise

1. Für die Rechte und Pflichten des Unternehmers und den Betrieb des allgemeinen Güternahverkehrs gelten insbesondere das Güterkraftverkehrsgesetz vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) und die hierzu erlassenen Rechtsvorschriften.
2. Auf folgende Vorschriften wird besonders aufmerksam gemacht:
 - a) Ändert sich die Bezeichnung des Unternehmers oder der Sitz des Unternehmens, so ist der unterfertigten Behörde die Bescheinigung zur Berichtigung vorzulegen.
 - b) Tritt in der für die Leitung des Unternehmens als verantwortlich benannten Person eine Änderung ein, so ist die Bescheinigung der unterfertigten Behörde zur Ergänzung vorzulegen.
 - c) Der Verlust der Bescheinigung ist der unterfertigten Behörde zu melden.
3. Diese Bescheinigung wird zurückgenommen, wenn die für eine Rücknahme der Erlaubnis zum allgemeinen Güternahverkehr nach § 88 GüKG vorgesehenen Tatbestände erfüllt sind.

Anlage 7

An 1)

..... in

Antrag

auf Ausstellung einer Bescheinigung nach § 106 Abs. 5 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) über die Berechtigung zur Fortführung des linien- und regelmäßig betriebenen Güternahverkehrs.

1. Name / Firma des Antragstellers
(Vor- und Zuname, genaue Bezeichnung des Unternehmens)
2. Sitz des Nahverkehrsunternehmens (Ort, Straße)
3. Vor- u. Zuname sowie Anschrift der für die Leitung des Nahverkehrsunternehmens verantwortlichen Person

4. Angaben über den Güternahverkehr, den der Antragsteller nachweislich bis zum 19. Oktober 1952 zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten linien- und regelmäßig betrieben hat, und zwar:

a) Ausgangspunkt

b) Endpunkt

c) Streckenführung

(Unterwegsorte u. befahrene Verbindungsstraßen)

d) Unterwegs bediente Orte

e) Inwiefern erfolgte die Verkehrsbedienung regelmäßig? (Verkehrszeiten, Fahrplan, öffentliche Bekanntmachungen hierüber)

f) Seit wann wird die linien- und regelmäßige Verkehrsbedienung unterhalten?

g) 1 Plan über die Streckenführung (Ausgangs- u. Endpunkt, unterwegs bediente Orte und befahrene Verbindungsstraßen) mit Angaben über die Bedienungszeiten ist beigelegt

h) Bisher im linien- und regelmäßigen Güternahverkehr verwendete Kraftfahrzeuge und Anhänger

Amtliches Kennzeichen

Hersteller

Nutzlast in kg (bei Zugmaschinen u. Sattelschleppern PS-Zahl)

Fahrzeugart (Lastkraftwagen, Zugmaschine, Sattelschlepper, Spezialfahrzeug, Anhänger)

Standort der Kraftfahrzeuge²⁾

5. Für welche der vorgenannten Lastkraftwagen (mit einer Nutzlast von mehr als 750 kg) und Zugmaschinen wird die zur Fortführung des linien- und regelmäßigen Güternahverkehrs erforderliche Bescheinigung beantragt?

Zum Nachweis, daß das Güternahverkehrsgewerbe bis zum 19. Oktober 1952 betrieben worden ist, sind dem Antrage folgende Unterlagen beigelegt:

- a) eine Bescheinigung³⁾; daß das **Güternahverkehrsgewerbe** gemäß § 14 Gewerbeordnung angemeldet und am 19. Oktober 1952 noch im Gewerberegister eingetragen war, oder
- b) ein Nachweis³⁾, daß für die Kraftfahrzeuge des Unternehmens, die im Güternahverkehr verwendet werden, eine Standortmeldung (§ 9 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. März 1936 — Reichsgesetzbl. I S. 320 — abgegeben war und der Standort am 19. Oktober 1952 noch bestand, oder
- c) eine Bescheinigung³⁾ der zuständigen Steuerbehörde, aus der sich ergibt, daß das Unternehmen noch bis zum 19. Oktober 1952 Gewerbesteuer für den Güternahverkehr entrichtet hat

und außerdem

eine Bescheinigung des für den Antragsteller zuständigen Verbandes des Verkehrsgewerbes oder der Industrie- und Handelskammer⁴⁾, aus der hervorgeht, daß das Nahverkehrsgewerbe noch bis zum 19. Oktober 1952 betrieben worden ist.

Ich versichere, die vorstehenden Angaben nach bestem Wissen und Gewissen gemacht zu haben. Mir ist bekannt, daß die beantragte Bescheinigung nicht erteilt bzw. zurückgenommen wird, wenn wissentlich oder grobfahr-

lässig unrichtige Angaben für ihre Erlangung gemacht werden.

....., den 1953
 (Unterschrift und Firmenstempel)

- 1) Der Antrag ist an diejenige höhere Landesverkehrsbehörde zu richten, in deren Bezirk die Linie ihren Ausgangspunkt hat.
- 2) Als Standort kann nur diejenige Gemeinde in Betracht kommen, in der der Unternehmer den Sitz seines Unternehmens oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung hat.
- 3) Nichtzutreffendes streichen.
- 4) Bei Antragstellern, die ausschließlich das Nahverkehrsgewerbe oder das Nah- und Fernverkehrsgewerbe betreiben, ist eine Bescheinigung der Vertretung des Güternahverkehrsgewerbes, bei Antragstellern, die außerdem Spedition und Lagererei betreiben, ist eine Bescheinigung von der Gewerbevertretung Spedition und Lagererei, bei Antragstellern, die außer dem Nahverkehr auch Möbeltransport betreiben, ist eine Bescheinigung der Vertretung des Möbeltransportgewerbes und bei Antragstellern, die außer dem Nahverkehr ein Gewerbe betreiben, das kein Verkehrsgewerbe ist, ist eine Bescheinigung der Industrie- und Handelskammer beizubringen.

Anlage 8

(Auf hellblauem, glattem Leinwandpapier, Breite 105 mm, Höhe 148 mm.)

Seite 1

Bescheinigung

Dem(r)
 Vor- und Zuname, genaue Bezeichnung des Unternehmens)

in
 (Ort, Straße)

wird auf Grund des § 106 Abs. 5 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) bescheinigt, daß er (sie) am 19. Oktober 1952 mit dem Kraftfahrzeug

Amtl. Kennzeichen

Hersteller

Nutzlast in kg

(Zahl der PS)

Art des Kraftfahrzeugs

Standort

den nachstehend bezeichneten Güternahverkehr linien- und regelmäßig betrieben hat.

Seite 2

Ausgangs- und

Endpunkt der Linie

Unterwegsbedienung in

Streckenführung

Bedienungszeiten

Seite 3

Diese Bescheinigung berechtigt zur Fortführung des vorbezeichneten Verkehrs mit dem beschriebenen Kraftfahrzeug bis zum 18. Oktober 1960.

Gleichzeitig gilt hiermit die Erlaubnis zum allgemeinen Güternahverkehr nach § 106 Abs. 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) als erteilt.

Als für die Leitung des Güternahverkehrsunternehmens verantwortliche Person wurde benannt

(Vor- und Zuname)

(Wohnort, Straße)

Diese Bescheinigung ist auf allen Fahrten mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Kontrollorganen zur Prüfung vorzulegen.

....., den

Unterschrift und Siegel der höheren
 Landesverkehrsbehörde)

Seite 4

Hinweise

1. Für die Rechte und Pflichten des Unternehmers und den Betrieb des Güternahverkehrs gelten insbesondere das Güterkraftverkehrsgesetz vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) und die hierzu erlassenen Rechtsvorschriften.

2. Auf folgende verbindliche Vorschriften wird besonders aufmerksam gemacht:

- a) Ändert sich die Bezeichnung des Unternehmens, der Sitz des Unternehmens oder das amtliche Kennzeichen, so ist der unterfertigten Behörde die Bescheinigung zur Berichtigung vorzulegen.
- b) Tritt in der für die Leitung des Unternehmens als verantwortlich bezeichneten Person eine Änderung ein, so ist die Bescheinigung der unterfertigten Behörde zur Ergänzung vorzulegen. Das gleiche gilt, wenn an die Stelle des vorbeschriebenen Kraftfahrzeugs ein anderes Kraftfahrzeug treten soll.
- c) Der Verlust der Bescheinigung ist der unterfertigten Behörde zu melden.

3. Diese Bescheinigung wird zurückgenommen, wenn die für eine Rücknahme der Erlaubnis zum allgemeinen Güternahverkehr nach § 88 GüKG vorgesehenen Tatbestände erfüllt sind.

(VkbI 1953 Seite 92)

Nr. 67 Verordnung PR Nr. 7/53 zur Neufassung des § 7 der Verordnung über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen (PR Nr. 73/51)

Bonn, den 10. März 1953

A 5 Vmt 351 — 4109 Wi —

Nachstehend wird die vom Bundesminister für Wirtschaft auf meinen Vorschlag und im Einvernehmen mit mir erlassene Verordnung PR Nr. 7/53 nachrichtlich bekanntgegeben.

Die Verordnung wurde im Bundesanzeiger Nr. 29 vom 12. Februar 1953 Seite 1 verkündet und ist am 13. Februar 1953 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Dr. Ter-Nedden

Verordnung PR Nr. 7/53

zur Neufassung des § 7 der Verordnung über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen (PR Nr. 73/51). Vom 30. Januar 1953.

Auf Grund der §§ 2 und 3 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (WiGBl. S. 27) / 3. Februar 1949 (WiGBl. S. 14) / 21. Januar 1950 (Bundesgesetzbl. S. 7) / 8. Juli 1950 (Bundesgesetzbl. S. 274) / 25. September 1950 (Bundesgesetzbl. S. 681) / 23. Dezember 1950 (Bundesgesetzbl. S. 824) / 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 223) in der sich aus § 37 des Gesetzes über die Investitionshilfe der gewerblichen Wirtschaft vom 7. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 7) ergebenden Fassung wird auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und im Einvernehmen mit ihm folgendes verordnet:

§ 1

Der § 7 der Verordnung über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen (PR Nr. 73/51) vom 26. Oktober 1951 (VkbI. S. 381) erhält folgende Fassung:

„§ 7

Abweichende Regelungen

Die Preisbildungsstellen können in volkswirtschaftlich begründeten Fällen von den Vorschriften dieser Verordnung abweichende Regelungen allgemein durch Rechtsverordnung oder im Einzelfall durch Verfügung treffen. Sie bedürfen hierzu der Zustimmung der Bundesminister für Wirtschaft und für Verkehr.“

§ 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 30. Januar 1953.

IB 4 / S 7/8279/52.

Der Bundesminister für Wirtschaft

In Vertretung:

M. d. W. d. G. b.

Dr. Westrick

(VkbI 1953 Seite 96)

Nr. 68 Verordnung TS Nr. 4/53 über einen Sechzehnten Nachtrag zur Änderung und Ergänzung der Fünften Verordnung über den Reichskraftwagentarif (Liste der Ausnahmetarife) vom 7. März 1953

Bonn, den 13. März 1953
StV 3 — 10 124 Aa/53

Nachstehend wird die von mir erlassene Verordnung TS Nr. 4/53 vom 7. März 1953 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 48 vom 11. März 1953 verkündet.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino

**Verordnung TS Nr. 4/53
über einen Sechzehnten Nachtrag zur Änderung und Ergänzung der Fünften Verordnung über den Reichskraftwagentarif (Liste der Ausnahmetarife).**

Vom 7. März 1953

Auf Grund des § 21 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) sowie der §§ 2 und 3 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (WiGB1. S. 27) / 3. Februar 1949 (WiGB1. S. 14) / 21. Januar 1950 (Bundesgesetzbl. S. 7) / 8. Juli 1950 (Bundesgesetzbl. S. 274) / 25. September 1950 (Bundesgesetzbl. S. 681) / 23. Dezember 1950 (Bundesgesetzbl. S. 824) / 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 223) in der durch § 37 des Gesetzes über die Investitionshilfe der gewerblichen Wirtschaft vom 7. Januar 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 7) ergänzten Fassung wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft folgendes verordnet:

§ 1

In der Fünften Verordnung über den Reichskraftwagentarif (Liste der Ausnahmetarife) vom 19. Mai 1950 (VkB1. S. 166) ist nach dem Ausnahmetarif 21 S 2 Schafwolle der Ausnahmetarif

„21 S 3 Jute, Hanf usw.“

neu einzufügen.

§ 2

Diese Verordnung tritt am 16. März 1953 in Kraft.

Bonn, den 7. März 1953
StV 3 — 10 124 Aa/53

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Schiller

(VkB1 1953 Seite 97)

Nr. 69 Allgemeiner Runderlaß Straßenbau 3/53

Betr.: **Einführung der DIN 1053 „Mauerwerk — Berechnung und Ausführung“, Ausgabe Dezember 1952 als Richtlinie für Hochbauten.**

Einführung der DIN 1075 „Massive Brücken-Berechnungsgrundlagen“ als Richtlinie für Brückenbauten.

Bonn, den 5. März 1953
— StB 3/7 — Ivt — 20 085/Vm 53 —

Das oben genannte Normblatt DIN 1053 wird hiermit im Geschäftsbereich der Auftragsverwaltungen für Bundesstraßen und Bundesautobahnen als Richtlinie für die Ausführung von Hochbauten eingeführt.

Das Normblatt tritt an die Stelle folgender Vorschriften:

- DIN 1053 — Mauerwerk. Berechnung und Ausführung, Ausgabe Februar 1937, eingeführt durch Runderlaß vom 6. 12. 40 (RAB1. 1941 S. I 16 — ZdB. S. 314),
- DIN 4156 — Grundsätze für die Ausführung von Mauerwerk aus Leichtbetonsteinen, Ausgabe Mai 1943, eingeführt durch Runderlaß vom 19. 6. 43 (RAB1. S. I 353 — ZdB. S. 214),
- Grundsätze für die Ausführung von Mauerwerk aus Lochziegeln, eingeführt durch Runderlaß vom 4. 2. 1941 (RAB1. 1941 S. I 94 — ZdB. S. 255).

Neu aufgenommen in DIN 1053 sind Vorschriften für Wände mit durchgehenden Luftschichten, bewehrtes Mauerwerk, Gewölbe und gewölbte Kappen.

Bei den jetzt zulässigen geringen Wanddicken muß auf die Sicherung der Stabilität der Bauwerke (DIN 1053, Abschn. 2) vor allem bei schlanken tragenden Wänden und Pfeilern und bei der hohen Ausnutzung der Wandbaustoffe (Abschn. 8) auf die Güte der verwendeten Mauersteine und des Mörtels sowie auf ihre richtige Verarbeitung (Verbände) besonders geachtet werden. Ich bitte daher, die Bauaufsicht führenden Stellen anzuweisen, auf die Erfüllung der einschlägigen Bestimmungen genauestens zu achten, durch Stichproben die Güte der verwendeten Baustoffe entsprechend den dafür gültigen Normen nachprüfen zu lassen und bei Verstößen unverzüglich einzuschreiten; denn die Sicherheit der Bauwerke kann durch Mängel auf diesen Gebieten erheblich gefährdet werden.

Wo ein wirklichkeitsnaher Nachweis der Standsicherheit, eine scharfe Gütesicherung und scharfe Bauüberwachung nicht gleichzeitig voll gewährleistet erscheinen, bestehen Bedenken gegen eine volle Ausnutzung der zulässigen Mindestdicken und Beanspruchungen (Abschn. 2 und 8). In solchen Fällen sollen daher bei gewerblich oder geschäftlich genutzten Gebäuden sowie bei Wohngebäuden mit mehr als 3 Geschossen sowohl zur Wahrung einer dauernden Standsicherheit auch bei Setzungen, Erschütterungen, hohen Windkräften, außermittiger Belastung sowie bei Mängeln der Stoffe und Ausführung — vor allem bei beschleunigtem Bauen und bei ungünstiger Witterung —, als auch besonders zur vollen Gewährleistung einer langen Lebensdauer bei unbedingt wirtschaftlicher Unterhaltung die zulässigen Beanspruchungen — bei Wohngebäuden für das 4. und jedes weitere Geschoß — höchstens 80 % der Tafelwerte betragen und außerdem Massivdecken, die geeignet sind als starre Scheiben zu wirken, in sämtlichen Geschossen vorhanden sein.

Im Normblatt DIN 1053 der Ausgabe Dezember 1952 sind außerdem folgende Berichtigungen nachzutragen:

In Abschnitt 8.113 muß es heißen:

„... sind die zulässigen Druckspannungen der Tafel 6, Zeile 2 zugrunde zu legen.“

Die Fußnote in Tafel 5 ändert sich entsprechend.

Statt „Zeile 1“ ist „Zeile 2“ zu schreiben.

Für die Ausführung massiver Brücken gelten DIN 1075 „Massive Brücken — Berechnungsgrundlagen“ — Ausgabe August 1951 —, die hiermit ebenfalls im Geschäftsbereich der Auftragsverwaltungen für Bundesstraßen und Bundesautobahnen als Richtlinie eingeführt werden. Ergänzend sind hierfür, soweit solche Bauwerke oder ihre zugehörigen Bauteile aus künstlichen oder natürlichen Steinen bestehen, aus DIN 1053 in dem jeweils erforderlichen Umfang die Bestimmungen der Ziffern

- 2 Bauvorlagen
- 3 Baustoffe
- 11 Zuschläge
- 1 Verarbeitung künstlicher Steine
- 2 Verarbeitung natürlicher Steine
- 3 Ausführung von Mauerwerk bei Frost

anzuwenden.

Über Erfahrungen mit der Anwendung der neuen Richtlinie DIN 1053 bitte ich mir zum 1. 4. 1954 zu berichten, besonders darüber, ob die im Hinblick auf die dauernde Standsicherheit und lange Lebensdauer empfohlenen Vorichtsmaßnahmen gemildert werden können.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Kunde

(VkB1 1953 Seite 97)

Nr. 70 Versuchsweise Einführung eines Lichtwarnsignals für Glatteis auf der Bundesautobahn Köln—Frankfurt/M.

Bonn, den 5. März 1953
StB 4 — A-Bfs — 20 099 Vm/53

Auf der Strecke Siegburg—Wiesbaden/Niedernhausen der Bundesautobahn Köln—Frankfurt ist versuchsweise ein Lichtwarnsignal für plötzlich auftretendes Glatteis eingeführt worden, um eine schnelle Warnung

der Verkehrsteilnehmer vor der dadurch bedingten Rutschgefahr zu ermöglichen.

Das Signal wird als gelbes Flackerlicht von den Signalen der durchschnittlich im Abstand von 3 km aufgestellten Notrufsäulen ausgestrahlt. Die Warnung erfolgt abschnittsweise. Die Länge eines Flackerabschnitts beträgt durchschnittlich 15 km. Das Verfahren soll sich im einzelnen folgendermaßen abwickeln:

Sobald ein Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn Glatteis festgestellt hat, welches noch nicht durch Flackerlicht angezeigt ist, verständigt er über die nächste Notrufsäule fernmündlich die zuständige Straßenmeisterei. Diese schaltet daraufhin zur Warnung für die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer im betreffenden Abschnitt das Flackerlicht ein. Zur Unterrichtung der Autobahnbenutzer über das neue Warnverfahren werden an den beiden Enden der Versuchsstrecke und an den dazwischen liegenden größeren Anschlußstellen Hinweistafeln mit folgendem Text aufgestellt:

Flackerlicht der Notrufsäulen
bedeutet

„Glatteis gemeldet“

Kraftfahrer, helft mit!

Meldet nichtangezeigtes Glatteis
über die nächste Notrufsäule!

Ausgeschaltet wird das Warnsignal in einem Abschnitt von der Straßenmeisterei erst dann wieder, wenn sie von ihren Bediensteten die fernmündliche Nachricht erhalten hat, daß das Glatteis in diesem Abschnitt entweder abgetaut ist oder durch Streumaßnahmen unwirksam gemacht wurde.

Die Einführung des neuen Glatteiswarnverfahrens auf anderen Bundesautobahnstrecken ist von dem Gelingen dieses ersten Versuches abhängig. Entscheidend hierfür ist, daß die Kraftfahrer im Interesse der Gemeinschaft die kleine Mühe auf sich nehmen, im Bedarfsfalle kurz anzuhalten und das Glatteis der Straßenmeisterei zu melden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr.-Ing. Kunde

(VkBl 1953 Seite 97)

Nr. 71 Bundesautobahn Göttingen — Frankfurt — Karlsruhe; Inbetriebnahme der Bundesautobahntankstelle Pfungstadt-Ost

StB 4 — A-Ht — 20 096 W 53
Bonn, den 11. März 1953

Am 9. Februar 1953 wurde südlich Darmstadt auf der Ostseite der Bundesautobahn Frankfurt—Karlsruhe bei km 526,2 die neuerstellte Bundesautobahntankstelle Pfungstadt dem Verkehr übergeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr.-Ing. Kunde

(VkBl 1953 Seite 98)

Nr. 72 Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 10

Bonn, den 23. Februar 1953
StB 4 — Bas — 20 064 — Stu/53

Das Innenministerium Baden-Württemberg, Abt. Verkehr, in Stuttgart teilt mit:

Die Bundesstraße Nr. 10 ist von der Abzweigung der Bundesstraße 293 in Berghausen bis zur Einmündung in die Bundesstraße 35 bei Illingen wegen Frostschäden für den gesamten Durchgangsverkehr bis auf weiteres gesperrt.

Umleitung über die Autobahn von Karlsruhe-Durlach nach Pforzheim und Stuttgart.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr.-Ing. Kunde

(VkBl 1953 Seite 98)

Nr. 73 Sperrung der Bundesstraße Nr. 10 und 35

Bonn, den 21. Februar 1953
StB 4 — Bas — 20 063 Stu/53

Das Innenministerium Baden-Württemberg, Abteilung Verkehr, in Stuttgart teilt mit:

Die Bundesstraße Nr. 10 und 35 ist zwischen der Autobahnanschlusssstelle Stuttgart-Nord (Strecke Stuttgart—Heilbronn) und der Anschlusssstelle Bruchsal (Strecke Mannheim—Karlsruhe) wegen Frostschäden für den gesamten Durchgangsverkehr bis auf weiteres gesperrt.

Umleitung über die Bundesautobahn von Stuttgart über Pforzheim und Karlsruhe nach Bruchsal.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr.-Ing. Kunde

(VkBl 1953 Seite 98)

Nr. 74 Verkehrsbeschränkung auf der Bundesstraße Nr. 15

Bonn, den 10. März 1953
StB 4 — Bas — 20 129 M 53

Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern in München teilt mit:

In Abänderung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 ist die Bundesstraße Nr. 15 zwischen Marktredwitz und Hof von Schönwald bis Rehau wegen des baulichen Zustandes der Straßenüberführung über die Bundesbahn nördlich Schönwald nunmehr für Fahrzeuge über 12 t Gesamtgewicht bis auf weiteres gesperrt.

Umleitung über L I O Selb (Obfr.)—Weißbach—Großwendern—Marktleuthen—Kirchenlamitz—Schwarzenbach—Rehau.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr.-Ing. Kunde

(VkBl 1953 Seite 98)

Nr. 75 Verkehrsbeschränkung auf der Bundesstraße Nr. 16

Bonn, den 3. März 1953
StB 4 — Bas — 20 104 M/53

Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern in München teilt mit:

Die Bundesstraße Nr. 16 zwischen Günzburg und Dillingen ist von Günzburg bis Gundelfingen wegen des baulichen Zustandes von 4 Holzbrücken nördlich Günzburg für Fahrzeuge über 6 t Gesamtgewicht bis auf weiteres gesperrt.

Umleitung über B 10 Günzburg—Autobahnanschlusssstelle Ulm/Leipheim, Anschlusssstelle Ulm/Leipheim—Anschlusssstelle Ulm/Ost, Anschlusssstelle Ulm/Ost (B 19)—Herbrechtingen und L I O Herbrechtingen—Giengen—Brenz—Gundelfingen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr.-Ing. Kunde

(VkBl 1953 Seite 98)

Nr. 76 Aufhebung einer Sperrung auf der Bundesstraße 67 bzw. 70

Bonn, den 3. März 1953
StB 4 — Bas — 20 113 D/53

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf teilt mit:

Die Sperrung der Bundesstraße Nr. 67 zwischen Bocholt und Coesfeld und Nr. 70 zwischen Stadtlohn und Raesfeld ist nach Beendigung der Bauarbeiten in der Ortslage Borken (Westf.) aufgehoben worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr.-Ing. Kunde

(VkBl 1953 Seite 98)

Nr. 77 Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 270

Bonn, den 2. März 1953
StB 4 — Bas — 20 005 Mz/53

Die Landesregierung Rheinland-Pfalz, Ministerium für Wirtschaft und Verkehr in Mainz, teilt mit:

Die Bundesstraße Nr. 270 zwischen Kaiserslautern und Pirmasens ist von Biebermühle bis Pirmasens wegen Neubau der Brücke über die Rodalb für den Gesamtverkehr bis 31. 5. 1953 gesperrt.

Umleitung über L I O Biebermühle—Rodalben—Pirmasens.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. K u n d e

(VkB1 1953 Seite 99)

Nr. 78 Aufhebung einer Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 292

Bonn, den 25. Februar 1953
StB 4 — Bas — 20 069 — Stu/53

Das Innenministerium Baden-Württemberg, Abteilung Verkehr, in Stuttgart teilt mit:

Die Sperrung der Bundesstraße Nr. 292 zwischen Langenbrücken und Diedesheim ist nach Fertigstellung der Elsenzbrücke bei Sinsheim aufgehoben worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. K u n d e

(VkB1 1953 Seite 99)

Nr. 79 Verkehrsbeschränkung auf der Bundesstraße Nr. 299

Bonn, den 23. Februar 1953
StB 4 — Bas — 20 091 M/53

Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern in München teilt mit:

In Abänderung der Bekanntmachung vom 10. 11. 1952 ist die Bundesstraße Nr. 299 zwischen Neuötting und Altenmarkt von Trostberg bis Altenmarkt wegen Neubau der Alzbrücke in Altenmarkt für Fahrzeuge über 18 t Gesamtgewicht bis 1. 7. 1953 gesperrt.

Umleitung: a) Für Strecke (Traunstein)-Altenmarkt-Trostberg über L I O Stein-Palling und L I I O Palling-Trostberg,

b) für Strecke Trostberg-Altenmarkt-(Traunstein) über L I O Trostberg-Walterham, L I I O Waltersham-Gigling-St. Wolfgang — B 304 und B 304 bis Altenmarkt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. K u n d e

(VkB1 1953 Seite 99)

Nr. 80 Zweite Verordnung zur Änderung der Schifffahrtpolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet

Vom 20. Februar 1953

(Verkündet im Bundesanzeiger Nr. 38
vom 25. Februar 1953)

Auf Grund des § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich in Verbindung mit den Artikeln 89 und 129 Abs. 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland wird verordnet:

Artikel 1

Die Schifffahrtpolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet vom 18. Januar 1939 (Reichsgesetzbl. II S. 41) wird wie folgt geändert:

1. Ziffer II Abs. 1 Buchstabe b der Einführungsverordnung erhält folgende Fassung:

„b) der Neckar

von der Mündung aufwärts bis Gemmrigheim“.

2. § 186 erhält folgende Fassung:

„§ 186

Geltungsbereich

Die §§ 187 bis 205 gelten für die Strecke von der Mündung bis km 133,80 (Gemmrigheim, Papierfabrik) mit Ausnahme des alten Neckars von km 112,36 (Umschlagplatz der Kali-Chemie A.G.) bis 115,06 (Hochwasserabschluß). Für die genannte Strecke des alten Neckars gelten die §§ 206 bis 209.“

3. Die Überschrift des Abschnitts V (vor § 206) erhält folgende Fassung:

„Vorschriften für den alten Neckar in Heilbronn
(km 112,36 bis 115,06)“

4. Dem § 206 Nr. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Für die Zulassung einzelner größerer Fahrzeuge gilt § 187 Nr. 2.“

5. § 208 Nr. 4 erhält folgende Fassung:

„4. Das Ueberholen im Bereich der alten Schleuse Heilbronn ist von 1 km oberhalb bis 1 km unterhalb der Schleusen verboten.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
S e e b o h m

(VkB1 1953 Seite 99)

Nr. 81 Anordnung für die Schifffahrt auf der unteren Hunte; hier: Durchfahren der Eisenbahnbrücke Oldenburg/Drielake. (Vorläufige Regelung.) Vom 23. Dezember 1952*

Auf Grund des § 5 Abs. 2 und 3 der Seeschiffahrtsstraßenordnung (SSchSO) vom 6. Mai 1952 (Bundesgesetzbl. II S. 553) wird unter Aufhebung der Bekanntmachungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Oldenburg vom 22. September 1952 und 1. Oktober 1952 folgendes angeordnet:

§ 1

Die Sperrung der nördlichen Durchfahrtsöffnung der Eisenbahnbrücke Oldenburg/Drielake wegen Bauarbeiten wird wie bisher durch das Sperrsignal nach § 24 Abs. 1 der SSchSO kenntlich gemacht.

§ 2

Die südliche Brückenöffnung, deren Brückenklappe zu bestimmten, besonders bekannt gemachten Zeiten auf Anfordern der Schifffahrt (2 lange Töne) geöffnet werden kann, ist weiterhin für die Durchfahrt von Schiffen freigegeben. Sie darf jedoch nur bei vollständig geöffneter Brücke oder — wenn diese geschlossen — bei genügender Durchfahrts Höhe (Brückenpegel beachten!) durchfahren werden; während der Bewegung der Brücke ist das Durchfahren verboten.

§ 3

(1) Um Begegnungen von Schiffen im Bereich der engen Brückenöffnung zu vermeiden, wird in der Zeit von 05.00 Uhr bis 21.00 Uhr durch einen auf dem südlichen Brückenwiderlager postierten Wahrschauer wechselseitig die eine oder die andere Richtung für die Durchfahrt freigegeben. Während der übrigen Zeit dürfen Schiffe die Brücke nur durchfahren, wenn sich die Schiffsführer einwandfrei überzeugt haben, daß im Bereich der Brückenstrecke keine Begegnung mit anderen Schiffen eintreten kann.

(2) Die Sperrung und Freigabe der jeweiligen Durchfahrtsrichtung in der südlichen Brückenöffnung geschieht von 05.00 Uhr bis 21.00 Uhr durch Zeigen bzw. Löschen des Lichtsignals nach § 24 Abs. 2 Nr. 1 der SSchSO als Richtungs-Sperrsignal: rot-weiß-rot untereinander = Durchfahrt verboten. Diese Signale sind an den Pfosten der stromauf- und stromabwärts auf dem südlichen Widerlager stehenden Signalmasten angebracht.

(3) Auf den Wechsel der Durchfahrtsrichtung, d. h. auf das Umschalten dieser Signale, wird durch Glockenzeichen aufmerksam gemacht.

* Verkündet im Bundesanzeiger Nr. 4 vom 8. 1. 1953.

§ 4

Bewegung und geöffnete Stellung der südlichen Brückenklappe werden während aller Öffnungszeiten der Brücke von 00.01 bis 24.00 Uhr durch Lichtsignale kenntlich gemacht, die an den Querbalken der Signalmasten jeweils in der freigegebenen Fahrtrichtung erscheinen und folgende Form und Bedeutung haben:

Brückensignale:

1 rotes Licht

Brückenklappe in Bewegung
(Öffnungs- u. Schließvorgang)**Durchfahrt verboten!**2 grüne Lichter in 1,5 m
Abstand nebeneinanderBrückenklappe geöffnet
Durchfahrt erlaubt!

Erscheint jedoch neben „2 Grün“ das Richtungs-Sperrsignal nach § 3 Abs. 2, dann ist die Durchfahrt verboten. Bei Ausfall der elektrischen Signale wird die Brückenklappe nicht geöffnet.

§ 5

Alle ankommenden Schiffe, die bei geschlossener Brückenklappe nicht genügend Durchfahrthöhe vorfinden, haben an den Liegestellen oberhalb und unterhalb der Brücke festzumachen. Schleppzüge haben an beiden Liegestellen an den ersten 6 Dalben zur Brücke hin festzulegen. Liegen bei Freigabe der Öffnung mehrere Schiffe an den Liegestellen zur Durchfahrt bereit, so gilt für die Abfahrt folgende Reihenfolge:

- a) Bei einreihiger Belegung fahren die Schiffe zuerst ab, die der Brücke am nächsten liegen.
- b) Bei mehrreihiger Belegung fahren jeweils zuerst die zum Fahrwasser liegenden, danach die landwärts in der nächsten Reihe liegenden Schiffe ab. In jeder Reihe fährt zuerst das der Brücke am nächsten liegende Schiff.
- c) Ankommende Schiffe haben sich als letzte anzuschließen.
- d) Für Tankschiffe, die vorschriftsgemäß außerhalb der normalen Liegestelle gesondert festmachen müssen, kann der Wahrschauerposten entsprechend ihrer Ankunftszeit an der Liegestelle eine bevorzugte Durchfahrt zulassen.

Bergwärts fahrende Schiffe, die die Brücke passiert haben, müssen — soweit irgend möglich — bis zum unteren Vorhafen der Schleuse Oldenburg durchfahren.

§ 6

Die Schiffer haben beim Durchfahren der Brückenstrecke ganz besondere Aufmerksamkeit zu üben und Rücksicht aufeinander zu nehmen.

§ 7

Den besonderen Anordnungen des mit einer blau-weißen Armbinde ausgewiesenen Wahrschauers ist Folge zu leisten.

§ 8

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung werden gemäß § 286 der SSchSO mit einer Geldstrafe bis zu 150 DM bestraft.

§ 9

Diese Anordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft. Sie gilt bis zum Widerruf, jedoch nicht über den 31. Dezember 1954 hinaus.

Bremen, den 23. Dezember 1952.
9462/52 W 3.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen
Dr.-Ing. Walther

(VkB1 1953 Seite 99)

Nr. 82 Beschlüsse des Frachenausschusses für den Rhein vom 23. Februar 1953

Auf Grund von bestätigten Beschlüssen des Frachenausschusses für den Rhein ist mit Wirkung ab 1. März 1953 folgender Tarif festgesetzt worden:

FTB Reg. A 507/7 Nachtrag zu FTB Reg. A 507/5

Kies

Ab Niederrheinstationen

nach: 5. Dortmund-Ems-Kanal-Stationen

6. Stationen oberhalb Bergeshövede

7. Mittelland-Kanal-Stationen

Der volle Wortlaut der obengenannten Beschlüsse ist im FTB-Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 10 vom 7. März 1953 veröffentlicht worden, der von dem Verlag für Wirtschaftsschrifttum Otto K. Krausskopf, Wiesbaden, Bahnhofstraße 61, zu beziehen ist. 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.

Frachenausschuß für den Rhein

Der Vorsitzende

Dr. W. Geile

(VkB1 1953 Seite 100)

Nr. 83 Berichtigung

Im Verkehrsblatt Nr. 24/1952, Seite 450, Zeile 8, **Bekanntmachung des Wortlautes des Straßenverkehrsgesetzes**, muß es statt „geltende“ richtig heißen „geltenden“.

Schriftleitung des VkB1.

(VkB1 1953 Seite 100)