

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkB1 1972	Seite	Nr.	Dat.	VkB1 1972	Seite
Allgemeine Angelegenheiten							
254	12. 7. 1972	Wechsel des Bundesministers für Verkehr	442	269	2. 7. 1972	Verlustanzeige eines Schifffahrtabgabenbelegs	532
255	30. 6. 1972	Verordnung PR Nr. 5/72 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 9/66 über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen (Kundensatzverordnung 1966)	442	270	4. 7. 1972	Verlustanzeige für Schifffahrtabgabenbelege	532
Straßenverkehr							
256	12. 7. 1972	Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung	442	271	4. 7. 1972	Auflösung der Schifferbetriebsverbände für die Elbe und für die Unterelbe . .	532
257	28. 6. 1972	Wegfall des Erfordernisses der Vorlage des Warenbegleitscheins bei der Zulassung oder Umschreibung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, die aus Berlin (West) in das Bundesgebiet und aus dem Bundesgebiet nach Berlin (West) überführt wurden	462	Luftfahrt			
258	30. 6. 1972	Nationalitätszeichen im internationalen Kraftfahrzeugverkehr; hier: 2. Berichtigung der Übersicht über ausländische Nationalitätszeichen	462	272	6. 7. 1972	Einrichtung und Betrieb von Fluglärm-Meßanlagen für Verkehrsflughäfen . .	533
259	29. 5. 1972	Abmessungen der Verkehrszeichen nach der StVO einschließlich ihrer Varianten	462	Straßenbau			
260	7. 7. 1972	Bekanntmachung über Sonderabmachungen nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68	498	273	26. 5. 1972	Merkblatt Detektoren für den Straßenverkehr — Ausgabe 1972 —	533
Binnenschifffahrt							
261	19. 6. 1972	Zusammenstellung der am 1. April/1. Mai 1972 gültigen Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen	506	274	10. 7. 1972	Merkblatt über Hochofenschlacke für Tragschichten, Unterbau und Untergrundverbesserung im Straßenbau — Ausgabe 1972 —	534
262	22. 6. 1972	Schifffahrtspolizeiliche Verordnung über die Verminderung des Ankergewichts bei neuartigen Ankern	529	Aufgebote			
263	26. 6. 1972	Schifffahrtspolizeiliche Verordnung für die Rheinschifffahrt über die Änderung von Bezugnahmen	529	274a	31. 7. 1972	Aufbietung verlorener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	
264	29. 6. 1972	Verordnung Nr. 9/72 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 8. Juni 1972	529	274b	31. 7. 1972	Aufbietung verlorener Führerscheine	
265	15. 7. 1972	Schifffahrtspolizeiliche Verordnung über die Regelung der Ein- und Ausfahrt an den Mündungen der Häfen und Nebenwasserstraßen	531	274c	31. 7. 1972	Aufbietung von verlorenen Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	540a—540nnnn
266	21. 6. 1972	Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents	532	Nichtamtlicher Teil			
267	21. 6. 1972	Verlustanzeige eines Schifffahrtabgabenbelegs	532	Zeitschriftenschau			
268	22. 6. 1972	Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents	532	Übersicht 535			
				Auslese 537			
				Bücherschau			
				Neuerscheinungen 538			
				Buchbesprechung 538			
				Rechtsprechung 539			

26. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Juli 1972

Heft 14

AMTLICHER TEIL

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 254 Wechsel des Bundesministers für Verkehr

Bonn, den 12. Juli 1972
Z 6/00.01.03

Der Herr Bundespräsident hat am 7. Juli 1972 den Bundesminister für Städtebau und Wohnungswesen, Herrn Dr. Lauritz Lauritzen, zum

Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen und Bundesminister für Städtebau und Wohnungswesen ernannt. Dieser leitet das Bundesverkehrsministerium, das Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen und das Bundesministerium für Städtebau und Wohnungswesen in Personalunion. Die drei Bundesministerien bestehen als selbständige oberste Bundesbehörden unter ihren bisherigen Bezeichnungen weiter.

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Hesse

(VkB1 1972 S. 442)

Nr. 255 Verordnung PR Nr. 5/72 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 9/66 über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen (Kundensatzverordnung 1966)

Bonn, den 30. Juni 1972
A 5/28.40.36 - 25

Nachstehend wird der Wortlaut der Verordnung PR Nr. 5/72 vom 22. Juni 1972 bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 117 vom 28. Juni 1972 verkündet.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Neupert

Verordnung PR Nr. 5/72
zur Änderung der Verordnung PR Nr. 9/66 über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen (Kundensatzverordnung 1966)

Vom 22. Juni 1972

Auf Grund der §§ 2 und 3 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (Gesetz- und Verordnungsblatt des Wirtschaftsrates des Vereinigten Wirtschaftsgebietes S. 27), zuletzt geändert durch § 37 des Gesetzes über die Investitionshilfe der gewerblichen Wirtschaft vom 7. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 7), wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr verordnet:

Artikel 1

Die Verordnung PR Nr. 9/66 über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen (Kundensatzverordnung 1966) vom 21. September 1966 (Bundesanzeiger Nr. 181 vom 27. September 1966), zuletzt geändert durch die Verordnung PR Nr. 2/72 vom 13. März 1972 (Bundesanzeiger Nr. 52 vom 15. März 1972), wird wie folgt geändert:

§ 8 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Diese Verordnung tritt am 30. Juni 1974 außer Kraft.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 22. Juni 1972

Der Bundesminister für Wirtschaft und Finanzen
In Vertretung
Dr. Schöllhorn

(VkB1 1972 S. 442)

Straßenverkehr

Nr. 256 Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Bonn, den 12. Juli 1972
StV 2/36.05.05-2

Nachstehend gebe ich die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 14. Juli 1972 (BGBl. I S. 1209) nebst Begründung bekannt. Die Verordnung enthält unter anderem die Einführung eines neuen Fahrzeugscheins (Muster 2a und 2b zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung).

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Linder

Verordnung
zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
Vom 14. Juli 1972

Auf Grund des § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Juni 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 1001), wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 897), zuletzt geändert durch die Verordnung über Beschäftigungszeiten im Straßenverkehr vom 28. Oktober 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 1729), wird wie folgt geändert:

1. In allen Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (einschließlich Anlagen und Muster) werden jeweils
 - a) die Worte „Kraftfahrzeugbrief“, „Anhängerbrief“, „Kraftfahrzeug- und Anhängerbrief“ oder „Kraftfahrzeug- oder Anhängerbrief“ durch das Wort „Fahrzeugbrief“ und
 - b) die Worte „Kraftfahrzeugschein“, „Anhängerschein“, „Kraftfahrzeug- und Anhängerschein“ oder „Kraftfahrzeug- oder Anhängerschein“ durch das Wort „Fahrzeugschein“ ersetzt.
2. In folgenden Vorschriften werden jeweils die Worte „20 km/h“ durch die Worte „25 km/h“ ersetzt:
 - a) § 5 Abs. 1 Satz 1 im Halbsatz nach Klasse 4,
 - b) § 18 Abs. 2 Nr. 6 Buchstaben a, d, e und o,
 - c) § 35,
 - d) § 35 c,
 - e) § 35 e Abs. 3 Satz 1,
 - f) § 36 a Satz 1 und 2,
 - g) § 41 Abs. 4, Abs. 9 Satz 2 und 6, Abs. 10 Satz 2, Abs. 15 Satz 6 Nr. 1 und 3,
 - h) § 50 Abs. 3 Satz 2,
 - i) § 53 Abs. 2 Satz 2,
 - k) § 56 Abs. 2,
 - l) § 57 Abs. 1.
3. In § 8 wird nach Absatz 2 folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Der Antragsteller hat die Erteilung eines Führungszeugnisses zur Vorlage bei der Verwaltungsbehörde nach den Vorschriften des Bundeszentralregistergesetzes zu beantragen.“
4. Nach § 11 wird folgender § 11 a eingefügt:

„§ 11 a

Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Kraftfahrzeuge mit automatischer Kraftübertragung

(1) Die Fahrerlaubnis ist auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit automatischer Kraftübertragung zu beschränken, wenn das bei der Prüfungsfahrt verwendete Kraftfahrzeug (§ 11 Abs. 1 Satz 2) mit automatischer Kraftübertragung ausgestattet war. Bei einem Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse 3 gilt Satz 1 nicht, wenn der Antragsteller durch eine

schriftliche Erklärung einer Fahrschule, die von ihm durch Unterschrift zu bestätigen ist, nachweist, daß er mindestens 6 Fahrstunden zu je 45 Minuten auf einem Kraftfahrzeug der Klasse 3 mit Schaltgetriebe ausgebildet worden ist.

(2) Beantragt der Inhaber einer nach Absatz 1 Satz 1 beschränkten Fahrerlaubnis der Klasse 3 die Aufhebung der Beschränkung, so gilt Absatz 1 Satz 2 entsprechend."

5. In § 13 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 2 Buchstabe a wird jeweils das Wort „Zwanzig“ durch das Wort „Vierzig“ ersetzt

6. § 15 d wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 erhält folgende Fassung:
„2. eine Kraftdroschke, einen Mietwagen oder einen Krankenkraftwagen führt oder“.
- b) Absatz 1 Satz 2 wird durch folgenden Absatz 1 a ersetzt:
„(1 a) Der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bedarf es nicht für
 1. Dienstfahrzeuge der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes, der Polizei, des Zolldienstes, der Truppe und des zivilen Gefolges der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes,
 2. Dienstfahrzeuge des Katastrophenschutzes, wenn sie für dessen Zwecke verwendet werden,
 3. Krankenkraftwagen der Berufsfeuerwehren sowie der freiwilligen Feuerwehren, soweit die Fahrzeuge mit hauptberuflichen Kräften besetzt sind, und Krankenkraftwagen der öffentlichen Gebietskörperschaften.“

7. § 15 e wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 2 erhält folgende Fassung:
„2. das 23. — bei Beschränkung des Ausweises auf Kraftdroschken oder Mietwagen das 21., bei Beschränkung auf Krankenkraftwagen das 19. — Lebensjahr vollendet hat und keine Bedenken gegen seine persönliche Zuverlässigkeit bestehen,“.
 - bb) Nummer 3 erhält folgende Fassung:
„3. seine geistige und körperliche Eignung nachweist
 - a) durch ein amtsärztliches Zeugnis oder das Zeugnis eines hauptamtlich angestellten Betriebsarztes oder
 - b) — bei Beschränkung des Ausweises auf Krankenkraftwagen — durch ein Zeugnis eines im Dienst des Arbeiter-Samariter-Bundes Deutschland, des Deutschen Roten Kreuzes, der Johanniter-Unfallhilfe oder des Malteser-Hilfsdienstes stehenden Arztes oder
 - c) auf Verlangen der Behörde durch ein fachärztliches Zeugnis oder das Gutachten einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle,“.
 - cc) Nummer 4 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Buchstabe a erhält folgende Fassung:
„a) innerhalb der letzten 5 Jahre 2 Jahre lang ein Fahrzeug der Klasse 2 oder — bei Beschränkung des Ausweises auf Fahrzeuge mit nicht mehr als 14 Fahrgastplätzen — der Klasse 3 geführt hat oder“.
 - bbb) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe b eingefügt:
„b) — bei Beschränkung des Ausweises auf Krankenkraftwagen — innerhalb der letzten 5 Jahre ein Jahr lang ein Fahrzeug der Klasse 3 geführt hat oder“.
 - ccc) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c.

dd) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

- „5. in einer Prüfung durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr nachweist, daß er bezüglich der Kraftfahrzeuge, für die die beantragte Erlaubnis gelten soll,
 - a) gründliche Kenntnisse der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften hat,
 - b) mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist,
 - c) über die zur sicheren Führung der Kraftfahrzeuge im Verkehr erforderlichen technischen Kenntnisse verfügt und hinreichende Fahrfähigkeit besitzt und
 - d) — falls die Erlaubnis für andere Fahrzeuge als Kraftdroschken, Mietwagen oder Krankenkraftwagen gelten soll — über die nötigen Kenntnisse und Handfertigkeiten zur Beseitigung einfacher Störungen verfügt.“
- ee) In Nummer 8 werden die Worte „für Mietwagen“ durch die Worte „für Mietwagen oder Krankenkraftwagen“ ersetzt.
- b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:
„(2) Liegen keine Tatsachen vor, die befürchten lassen, daß der Bewerber die in Absatz 1 Nr. 5 Buchstaben a bis c genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so unterbleibt die Prüfung durch den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr, wenn
 1. der Bewerber während der letzten 5 Jahre vor der Stellung des Antrags eine entsprechende deutsche Erlaubnis oder eine von der Bundeswehr erteilte Fahrerlaubnis der Klasse D besessen hat oder
 2. die Erlaubnis auf Kraftdroschken, Mietwagen oder Krankenkraftwagen beschränkt werden soll.“
- c) In Absatz 3 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt; folgender Halbsatz wird angefügt:
„dies gilt nicht für die Erlaubnis zum Führen von Krankenkraftwagen.“

8. § 15 f Abs. 2 erhält folgende Fassung:

- „(2) Die Geltungsdauer der Erlaubnis wird auf Antrag des Inhabers jeweils bis zu 3 Jahren verlängert, wenn
 1. der Inhaber seine geistige und körperliche Eignung nachweist
 - a) durch ein amtsärztliches Zeugnis oder das Zeugnis eines hauptamtlich angestellten Betriebsarztes oder
 - b) — bei Beschränkung des Ausweises auf Krankenkraftwagen — durch ein Zeugnis eines im Dienst des Arbeiter-Samariter-Bundes Deutschland, des Deutschen Roten Kreuzes, der Johanniter-Unfallhilfe oder des Malteser-Hilfsdienstes stehenden Arztes oder
 - c) auf Verlangen der Behörde durch ein fachärztliches Zeugnis oder das Gutachten einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle,
 2. kein Anlaß zur Annahme besteht, daß eine der aus § 15 e Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Nr. 2 Halbsatz 2 und Nr. 5 bis 8 ersichtlichen Voraussetzungen fehlt.“

9. § 15 g erhält folgende Fassung:

„§ 15 g

Meldung der Einstellung von
Kraftdroschken-, Mietwagen- und
Krankenkraftwagenführern

Wer einen Kraftfahrer zum Führen einer Kraftdroschke oder in einem Ort mit 50 000 Einwohnern oder mehr zum Führen eines Mietwagens oder Krankenkraftwagens einstellt, hat dies der örtlich zuständigen Verwaltungsbehörde zu melden, wenn die Fahrerlaub-

- nis zur Fahrgastbeförderung von einer anderen Behörde erteilt worden ist. Bei der Meldung sind Name, Vorname und Geburtsort des Kraftfahrers sowie das Datum seines Führerscheins zur Fahrgastbeförderung und die ausstellende Behörde anzugeben."
10. In § 15 h Satz 2 werden die Worte „ein Mietwagenführer“ durch die Worte „ein Führer eines Mietwagens oder eines Krankenkraftwagens“ ersetzt.
11. § 19 wird wie folgt geändert:
- Absatz 1 erhält folgende Fassung:
„(1) Die Betriebserlaubnis ist zu erteilen, wenn das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung, den zu ihrer Ausführung erlassenen Anweisungen des Bundesministers für Verkehr und den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 vom 20. Juli 1970 (Amtsblatt Nr. L 164 vom 27. Juli 1970) entspricht.“
 - Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:
„(3) Werden an Fahrzeugen von Fahrzeugherstellern, die Inhaber einer Betriebserlaubnis für Typen sind, im Sinne des Absatzes 2 Teile verändert, so bleibt die Betriebserlaubnis wirksam, solange die Fahrzeuge ausschließlich zur Erprobung verwendet werden; insoweit ist auch § 27 Abs. 1 nicht anzuwenden. Satz 1 gilt nur, wenn die Zulassungsstelle im Fahrzeugschein bestätigt hat, daß ihr das Fahrzeug als Erprobungsfahrzeug gemeldet worden ist.“
12. In § 21 Satz 3 wird
- der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und
 - folgender Halbsatz angefügt:
„hat der amtlich anerkannte Sachverständige dies nicht im Brief, sondern in einem besonderen Gutachten bescheinigt, so genügt die Übertragung des Gutachtens in den Brief, wenn ein amtlich anerkannter Sachverständiger bescheinigt hat, daß die Eintragungen im Brief mit dem Gutachten übereinstimmen.“
13. In § 22 a wird nach Absatz 5 folgender Absatz 6 eingefügt:
„(6) Die Absätze 2 und 5 gelten entsprechend für Einrichtungen, die einer EWG-Bauartgenehmigung bedürfen.“
14. § 23 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
- In Satz 3 wird das Wort „Wasserzeichen“ durch die Worte „wasserzeichenähnlichen Sicherheitsmerkmal“ ersetzt.
 - Satz 4 Nr. 1 erhält folgende Fassung:
„1. Vorname, Name, gegebenenfalls auch Geburtsname, Geburtstag, genaue Angabe von Beruf oder Gewerbe (Wirtschaftszweig) und Anschrift dessen, für den das Fahrzeug zugelassen werden soll, sowie den regelmäßigen Standort des Fahrzeugs; die Richtigkeit dieser Angaben ist der Zulassungsstelle auf Verlangen nachzuweisen.“
15. In § 24 Satz 1 erhält der erste Halbsatz folgende Fassung:
„Auf Grund der Betriebserlaubnis und nach Zuteilung des Kennzeichens wird der Fahrzeugschein (Muster 2 a oder 2 b) ausgefertigt und ausgehändigt;“.
16. § 26 wird wie folgt geändert:
- Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - In Satz 1 werden die Worte „Kraftfahrzeuge und Anhänger“ durch das Wort „Fahrzeuge“ ersetzt; das Wort „je“ wird gestrichen.
 - Satz 2 erhält folgende Fassung:
„Die Karteikarte ist nach dem vom Kraftfahrt-Bundesamt bestimmten Vordruck auf Grund des Fahrzeugbriefs zu fertigen.“
 - Absatz 4 Satz 2 erhält folgende Fassung:
„Aus der Kartei müssen hervorgehen: Vorname, Name, gegebenenfalls auch Geburtsname, Geburtstag, genaue Angabe von Beruf oder Gewerbe (Wirtschaftszweig) und Anschrift dessen, für den das Kennzeichen dem Fahrzeug zugeteilt worden ist, ferner Art, Hersteller, Typ und regelmäßiger Standort des Fahrzeugs, Fahrgestellnummer und Tag der ersten Zuteilung eines Kennzeichens sowie zusätzlich bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und einachsigen Zugmaschinen Antriebsart, zulässiges Gesamtgewicht und Zahl der Achsen, bei Kranwagen auch die Kranlast.“
- c) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4 a eingefügt:
„(4 a) Der Nachweis nach Absatz 1 oder 4 kann statt durch eine Kartei durch maschinellen Datenträger in einer Datei erfolgen. Die Erfassung der Daten und ihre Übermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt sind nach einem von diesem bestimmten Datenmeldesatz vorzunehmen. Im übrigen sind die Absätze 2 und 3 entsprechend anzuwenden.“
17. § 27 wird wie folgt geändert:
- In Absatz 1 Satz 1 werden die Worte „in der Kartei (§ 26 Abs. 4)“ durch die Worte „in der Kartei oder Datei (§ 26 Abs. 4 oder 4 a)“ ersetzt.
 - Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - Satz 3 wird gestrichen.
 - Im bisherigen Satz 4 werden die Worte „den Pflichten nach Satz 2 und 3 dieses Absatzes“ durch die Worte „diesen Pflichten“ ersetzt.
18. § 28 Abs. 1 Satz 3 erhält folgende Fassung:
„Für die mit roten Kennzeichen versehenen Fahrzeuge sind besondere Fahrzeugscheine (Muster 3) mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.“
19. § 40 Abs. 2 Satz 2 wird gestrichen.
20. § 47 Abs. 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:
„Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, auf die sich die Anlage XIV bezieht, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens bei verschiedenen Betriebszuständen den Vorschriften der Anlage XIV über die Prüfung Typ I und hinsichtlich der Kurbelgehäuseentlüftung den Vorschriften der Anlage XIV über die Prüfung Typ III entsprechen. Sie müssen ferner hinsichtlich ihres Gehalts an Kohlenmonoxyd im Abgas bei Leerlauf im Verfahren auf Erteilung einer Betriebserlaubnis den Anforderungen der Anlage XIV über die Prüfung Typ II, sonst der Anlage XI genügen.“
21. In § 52 Abs. 3 Nr. 4 und Abs. 5 Satz 1 wird jeweils das Wort „Krankenwagen“ durch das Wort „Krankenkraftwagen“ ersetzt.
22. § 57 a wird wie folgt geändert:
- Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:
„§ 57 a
Fahrtsschreiber und Kontrollgerät“.
 - Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:
„(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 vom 20. Juli 1970 (Amtsblatt Nr. L 164 vom 27. Juli 1970) ausgerüstet ist. Das Kontrollgerät ist nach den Artikeln 15 bis 18 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 zu betreiben.“
- c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.
23. Nach § 57 a wird folgender § 57 b eingefügt:
„§ 57 b
Prüfung der Fahrtsschreiber und Kontrollgeräte
(1) Halter, deren Kraftfahrzeuge mit einem Fahrtsschreiber nach § 57 a Abs. 1 oder mit einem Kontrollgerät nach § 15 a Abs. 8 oder § 57 a Abs. 3 oder nach § 6 der Verordnung zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 22. August 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 1307, ber. 1791) ausgerüstet sind, haben auf ihre Kosten die Fahrtsschreiber oder die Kontrollgeräte nach jedem Einbau, jeder Reparatur oder jeder Änderung der Wegdrehzahl oder des wirksamen Reifenumfanges des Kraftfahrzeugs, sonst mindestens einmal innerhalb von 2 Jahren seit der letzten Prüfung durch einen hierfür amtlich anerkannten Hersteller für Fahrtsschreiber oder Kontrollgeräte oder durch eine von diesem ermächtigte Werkstatt prüfen zu lassen, daß Einbau, Zustand, Meßgenauigkeit und Arbeitsweise vorschriftsmäßig sind; ausgenommen sind Kraftfahrzeuge der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes.“

Bestehen keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit, so hat der Hersteller oder die Werkstatt auf dem Fahrtschreiber oder dem Kontrollgerät gut sichtbar und dauerhaft ein Einbauschild anzubringen; das Schild muß plombiert sein und folgende Angaben enthalten:

1. Name, Anschrift oder Firmenzeichen des Herstellers oder der Werkstatt,
2. Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs,
3. wirksamer Reifenumfang des Kraftfahrzeugs,
4. Datum der Prüfung.

(2) Wird der Fahrtschreiber oder das Kontrollgerät vom Fahrzeughersteller eingebaut, so hat dieser, sofern er hierfür amtlich anerkannt ist, die nach dem Einbau vorgesehene Prüfung vorzunehmen und das Einbauschild nach den Vorschriften des Absatzes 1 anzubringen und zu plombieren. Das Einbauschild hat anstelle der nach Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 geforderten Angaben über den Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller Name, Anschrift oder Firmenzeichen des Fahrzeugherstellers zu enthalten.

(3) Der Halter hat dafür zu sorgen, daß das Einbauschild die vorgeschriebenen Angaben enthält, plombiert sowie vorschriftsmäßig angebracht und weder verdeckt noch verschmutzt ist.

(4) Für die Anerkennung der Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller oder der Fahrzeughersteller ist die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Behörde zuständig.

(5) Die Anerkennung kann erteilt werden

1. zur Vornahme der Prüfungen durch den Antragsteller selbst,
2. zur Ermächtigung von Werkstätten, die die Prüfungen vornehmen.

(6) Die Anerkennung wird erteilt, wenn

1. der Antragsteller, bei juristischen Personen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Personen, zuverlässig sind;
2. der Antragsteller, falls er die Prüfungen selbst vornimmt, nachweist, daß er über die erforderlichen Fachkräfte sowie über die notwendigen dem Stand der Technik entsprechenden Prüfgeräte und sonstigen Einrichtungen und Ausstattungen verfügt;
3. der Antragsteller, falls er die Prüfungen durch von ihm ermächtigte Werkstätten vornehmen läßt, nachweist, daß er durch entsprechende Überwachungs- und Weisungsbefugnisse sichergestellt hat, daß bei den Werkstätten die Voraussetzungen nach Nummer 2 vorliegen und die Durchführung der Prüfungen ordnungsgemäß erfolgt.

(7) Wird die Anerkennung nach Absatz 5 Nr. 2 ausgesprochen, so hat der Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller die von ihm ermächtigten Werkstätten der Anerkennungsbehörde mitzuteilen.

(8) Die Anerkennung kann mit Auflagen verbunden werden, die erforderlich sind, um sicherzustellen, daß die Prüfungen ordnungsgemäß durchgeführt werden; sie ist nicht übertragbar. Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der Voraussetzungen nach Absatz 6 nicht vorgelegen hat; von der Rücknahme kann abgesehen werden, wenn der Mangel nicht mehr besteht. Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn nachträglich eine der Voraussetzungen nach Absatz 6 weggefallen oder wenn die Prüfung wiederholt nicht ordnungsgemäß durchgeführt oder wenn sonst gegen die Pflichten aus der Anerkennung oder gegen Auflagen gröblich verstoßen worden ist.

(9) Die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Behörde übt die Aufsicht über die Inhaber der Anerkennung aus. Die Aufsichtsbehörde kann selbst prüfen oder durch von ihr bestimmte Sachverständige prüfen lassen, ob insbesondere die Voraussetzungen für die Anerkennung noch gegeben sind, ob die Prüfungen ordnungsgemäß durchgeführt und ob die sich sonst aus der Anerkennung oder den Auflagen ergebenden Pflichten erfüllt werden.

(10) Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bundespost können die Prüfungen der Fahrtschreiber oder Kontrollgeräte an ihren Kraftfahrzeugen selbst durchführen. Bezüglich des Einbauschildes ist Absatz 1 Satz 2 entsprechend anzuwenden mit der Maßgabe, daß unter Nummer 1 Name und Anschrift der prüfenden Stelle anzugeben sind."

24. § 59 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„§ 59
Fabrikschilder und Fahrgestellnummern“.

- b) Die Worte „Fabriknummer des Fahrgestells“ und das Wort „Fabriknummer“ werden jeweils durch das Wort „Fahrgestellnummer“ ersetzt.

25. § 69 a wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 4 a eingefügt:

„4 a. entgegen § 7 Abs. 1 Nr. 5 ein Kraftfahrzeug, für dessen Führung eine Fahrerlaubnis nicht erforderlich ist, vor Vollendung des 15. Lebensjahres führt;“.

- bb) In Nummer 10 werden die Worte „Kraftdroschke oder einen Mietwagen“ durch die Worte „Kraftdroschke, einen Mietwagen oder einen Krankenkraftwagen“ ersetzt.

- cc) In Nummer 12 werden die Worte „Kraftdroschkenführers oder Mietwagenführers“ durch die Worte „Kraftdroschken-, Mietwagen- oder Krankenkraftwagenführers“ ersetzt.

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 7 werden nach den Worten „§ 22 a Abs. 2 Satz 1“ die Worte „oder Abs. 6“ eingefügt.

- bb) In Nummer 8 werden die Worte „§ 21 a Abs. 3 Satz 1 oder § 22 a Abs. 5 Satz 1“ durch die Worte „§ 21 a Abs. 3 Satz 1 oder § 22 a Abs. 5 Satz 1 oder Abs. 6“ ersetzt.

- cc) In Nummer 8 werden die Worte „§ 21 a Abs. 3 Satz 2 oder § 22 a Abs. 5 Satz 2“ durch die Worte „§ 21 a Abs. 3 Satz 2 oder § 22 a Abs. 5 Satz 2 oder Abs. 6“ ersetzt.

- dd) In Nummer 12 werden die Worte „§ 27 Abs. 3 Satz 1 bis 3“ durch die Worte „§ 27 Abs. 3 Satz 1 und 2“ und die Worte „§ 27 Abs. 3 Satz 5 Halbsatz 1“ durch die Worte „§ 27 Abs. 3 Satz 4 Halbsatz 1“ ersetzt.

- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- aa) Nach Nummer 25 wird folgende Nummer 25 a eingefügt:

„25 a. des § 57 a Abs. 3 Satz 2 über das Kontrollgerät nach der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 vom 20. Juli 1970;“.

- bb) In Nummer 26 wird das Wort „Fabriknummern“ durch das Wort „Fahrgestellnummern“ ersetzt.

- d) In Absatz 5 werden nach der Nummer 6 folgende Nummern 6 a und 6 b eingefügt:

„6 a. als Halter gegen eine Vorschrift des § 57 a Abs. 3 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 16 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 vom 20. Juli 1970 über die Aushändigung, Aufbewahrung oder Vorlage von Schaublättern verstößt;

6 b. als Halter gegen eine Vorschrift des § 57 b Abs. 1 Satz 1 über die Pflicht, Fahrtschreiber oder Kontrollgeräte prüfen zu lassen, oder des § 57 b Abs. 3 über die Pflichten bezüglich des Einbauschildes verstößt;“.

26. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

- a) Nach der Übergangsvorschrift zu § 11 Abs. 2 Nr. 2 wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

„§ 11 a (Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Kraftfahrzeuge mit automatischer Kraftübertragung) tritt am 1. November 1972 in Kraft.“

- b) Die Übergangsvorschrift zu § 15 d erhält folgende Fassung:

„§ 15 d (Erlaubnispflicht und Ausweispflicht) gilt für Krankenwagenführer, soweit sie vor dem 20. Juli 1972 einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nicht bedurften, erst vom 1. November 1972 an. Auf Mietwagen beschränkte Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung, die vor dem 20. Juli 1972 erteilt worden sind, berechtigen auch zum Führen von Krankenkraftwagen.“

- c) Nach der Übergangsvorschrift zu § 15 e wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

„§ 15 f Abs. 2 Nr. 1 (Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung)

gilt für Kraftdroschken-, Mietwagen- und Krankenkraftwagenführer erst vom 1. November 1972 an.“

- d) Die Übergangsvorschrift zu § 15 h erhält folgende Fassung:

„§ 15 h (Nachweis der Ortskenntnisse beim Ortswechsel)

gilt für Krankenkraftwagenführer, soweit sie vor dem 20. Juli 1972 einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nicht bedurften, erst vom 1. November 1972 an.“

- e) Nach der Übergangsvorschrift zu § 18 Abs. 6 Satz 2 wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

„§ 19 Abs. 2 (Betriebserlaubnis und Bauartgenehmigung nach Änderung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit)

Soweit für eine Zugmaschine oder für einen Anhänger im Sinne des § 18 Abs. 2 Nr. 6 Buchstaben a, d, e, oder o, die vor dem 20. Juli 1972 in den Verkehr gekommen sind, eine Betriebserlaubnis oder für eine Einrichtung an den vorgenannten Fahrzeugen eine Bauartgenehmigung für eine Höchstgeschwindigkeit im Bereich von 18 bis weniger als 25 km/h erteilt ist, gilt ab 20. Juli 1972 die Betriebserlaubnis oder die Bauartgenehmigung als für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h erteilt.

Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein brauchen erst berichtet zu werden, wenn sich die Zulassungsstelle aus anderem Anlaß mit den Papieren befaßt.“

- f) Nach der Übergangsvorschrift zu § 40 Abs. 1 Satz 1 wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

„§ 40 Abs. 2 (Scheibenwischer)

Bei Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h, die vor dem 20. Juli 1973 erstmals in den Verkehr gekommen sind, genügen Scheibenwischer, die von Hand betätigt werden.“

- g) Die Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 1 Satz 2 hinsichtlich der Kurbelgehäuseentlüftung erhält folgende Fassung:

„§ 47 Abs. 1 Satz 2 und Anlage XIV über die Prüfung Typ III (Kurbelgehäuseentlüftung)

gilt für Fahrzeuge, die auf Grund einer Allgemeinen Betriebserlaubnis erstmals in den Verkehr kommen, ab 1. Oktober 1970 und tritt am 20. April 1973 für die Fahrzeuge in Kraft, die auf Grund einer Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen.

Fahrzeuge, deren Betriebserlaubnis sich auf Anlage XII in der vor dem 20. Juli 1972 geltenden Fassung bezieht, gelten insoweit weiterhin als vorschriftsmäßig.“

- h) Die Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 1 Satz 2 hinsichtlich der Abgase bei verschiedenen Betriebszuständen erhält folgende Fassung:

„§ 47 Abs. 1 Satz 2 und Anlage XIV über die Prüfung Typ I (Abgase bei verschiedenen Betriebszuständen)

gilt für Fahrzeuge, die auf Grund einer Allgemeinen Betriebserlaubnis erstmals in den Verkehr kommen, ab 1. Oktober 1971 und tritt am 20. April 1973 für

die Fahrzeuge in Kraft, die auf Grund einer Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen.

Fahrzeuge, deren Betriebserlaubnis sich auf Anlage XIII in der vor dem 20. Juli 1972 geltenden Fassung bezieht, gelten insoweit weiterhin als vorschriftsmäßig.“

- i) Die Übergangsvorschrift zu § 52 Abs. 3 wird durch folgende Übergangsvorschrift ersetzt:

„§ 52 Abs. 3 Nr. 4 (Kennleuchten für blaues Blinklicht für Krankenkraftwagen)

Soweit Kraftfahrzeuge nach § 52 Abs. 3 Nr. 4 nach dem Kraftfahrzeugschein als „Krankenkraftwagen“ anerkannt sind, braucht ihre Bezeichnung nicht in „Krankenkraftwagen“ geändert zu werden.“

- k) Die Übergangsvorschrift zu § 53 Abs. 7 wird wie folgt geändert:

aa) Das Datum „1. März 1972“ wird durch das Datum „1. Januar 1975“ ersetzt.

bb) Das Datum „31. Dezember 1972“ wird durch das Datum „31. Dezember 1975“ ersetzt.

- l) Nach der Übergangsvorschrift zu § 57 a Abs. 2 Satz 3 wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

„§ 57 b Abs. 1 bis 3, 10 (Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte)

tritt am 1. Juli 1973 in Kraft. Für die im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge, deren Fahrtschreiber oder Kontrollgerät noch kein Einbauschild hat, wird die erstmalige Prüfung spätestens einen Monat vor der nächsten vorgeschriebenen Hauptuntersuchung fällig (Nr. 2 der Anlage VIII).“

- m) Nach der Übergangsvorschrift zu § 57 b Abs. 1 bis 3, 10 wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

„§ 57 b Abs. 4 bis 9 (Anerkennung der Fahrtschreiber-, Kontrollgeräte- und Fahrzeughersteller)

tritt am 1. Januar 1973 in Kraft.“

- n) Die Übergangsvorschrift zu § 58 erhält folgende Fassung:

„§ 58 (Geschwindigkeitsschilder)

Soweit Fahrzeuge am 20. Juli 1972 ein Geschwindigkeitsschild (§ 58 Abs. 1) mit der Aufschrift „20 km“ führen, weil davon bisher die Gewährung von Vergünstigungen abhing (z. B. in § 18 Abs. 2 Nr. 6 Buchstaben a, d, e oder o in der vor dem 20. Juli 1972 geltenden Fassung), dürfen sie dieses Schild statt eines solchen mit der Aufschrift „25 km“ noch längstens bis zum 1. November 1972 führen, ohne daß dadurch die Gewährung der künftig an eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h gebundenen Vergünstigungen entfällt.“

- o) In der Übergangsvorschrift zu § 59 Abs. 2 wird jeweils das Wort „Fabriknummer“ durch das Wort „Fahrgestellnummer“ ersetzt.

- p) Nach der Übergangsvorschrift zu Nummer 2 der Anlage VIII wird folgende Übergangsvorschrift zu Nummer 3.2. der Anlage VIII eingefügt:

„Nummer 3.2. der Anlage VIII (Durchführung der Untersuchungen)

Satz 2 der Nummer 3.2. tritt am 1. Juli 1973 in Kraft.“

- q) Nach der Übergangsvorschrift zu Muster 2 und 3 (Kraftfahrzeug- und Anhängerscheine) wird folgende Übergangsvorschrift zu Muster 2 a und 2 b (Fahrzeugscheine) eingefügt:

„Muster 2 a und 2 b (Fahrzeugscheine)

Kraftfahrzeug- und Anhängerscheine, die den Mustern 2 a, 2 b oder 3 in der vor dem 20. Juli 1972 geltenden Fassung entsprechen, dürfen weiter verwendet werden. Solche Scheine dürfen noch bis 31. Dezember 1973 ausgefertigt werden.

Fahrzeugscheine mit dem Format DIN A 5, deren Vorderseite dem Muster 2 a entspricht, deren Rückseite jedoch die Seiten 2 und 3 der Muster 2 a, 2 b oder 3 in der vor dem 20. Juli 1972 geltenden Fassung enthält, sind zulässig.“

- r) Die Übergangsvorschrift zu Muster 4 und 5 (Kraftfahrzeug- und Anhängerscheine in den Fällen des § 28) wird durch folgende Übergangsvorschrift ersetzt:
- „Muster 3 (Fahrzeugschein in den Fällen des § 28) Kraftfahrzeug- und Anhängerscheine für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen, die den Mustern 4 oder 5 in der vor dem 20. Juli 1972 geltenden Fassung entsprechen, dürfen bis zum 31. Dezember 1975 verwendet werden.“
27. Anlage I erhält die aus dem Anhang 1 dieser Verordnung ersichtliche Fassung.
28. Anlage IV wird in Abschnitt I wie folgt geändert:
- a) Der Klammersatz nach „DB Deutsche Bundesbahn“ erhält folgende Fassung:
„(Auskunft: Zentrale Transportleitung — Kraftwagendienst —, Frankfurt a. M. 70).“
- b) Der Zusatz nach dem Unterscheidungszeichen „HB“ erhält folgende Fassung:
„Hansestadt Bremen Senat und Bürgerschaft, Zulassungsstelle Bremen, Stadt“.
- c) Der Zusatz nach dem Unterscheidungszeichen „HH“ erhält folgende Fassung:
„Hansestadt Hamburg Senat und Bürgerschaft, Zulassungsstelle Hamburg, Stadt“.
29. Die Anlage VIII wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 2.1.2. werden die Worte „als Krankenwagen“ mit den dazugehörigen Angaben gestrichen.
- b) Die Nummer 2.1.8. erhält folgende Fassung:
„2.1.8. Fahrzeuge die nicht unter
2.1.1. bis 2.1.7. fallen 24 — —
jedoch Krankenkraftwagen
mit nicht mehr als
8 Fahrgastplätzen 12 — —
mit mehr als 8 Fahrgast-
plätzen 12 3 12“.
- c) In Nummer 3.2. wird nach Satz 1 folgender Satz 2 eingefügt:
„Die Durchführung der Hauptuntersuchung ist ferner abzulehnen, wenn das nach § 57 b vorgeschriebene Einbauschild nicht vorhanden ist oder seine Angaben nicht eindeutig erkennbar sind oder wenn aus dem Einbauschild hervorgeht, daß der Zeitpunkt für die nächste vorgeschriebene Prüfung des Fahrtschreibers oder des Kontrollgeräts überschritten worden ist.“
30. Absatz 1 der Anlage XI (Anwendungsbereich) erhält folgende Fassung:
„(1) Anwendungsbereich
Diese Anlage gilt für Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, die mindestens 4 Räder, ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 400 kg und eine durch die Bauart bestimmte Geschwindigkeit von mindestens 50 km/h haben. Sie gilt nicht für Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen.“
31. Die Anlagen XII und XIII werden aufgehoben.
32. Die Muster werden wie folgt geändert:
- a) Im Muster 1 c (§ 15 d Abs. 2) werden die Worte „oder einen Mietwagen“ durch die Worte „einen Mietwagen“) — oder einen Krankenkraftwagen“)“ ersetzt.
- b) Die Muster 2 a, 2 b, 3, 4 und 5 werden durch die aus dem Anhang 2 dieser Verordnung ersichtlichen Muster 2 a, 2 b und 3 ersetzt.
- Artikel 2**
- Soweit in anderen auf § 6 des Straßenverkehrsgesetzes beruhenden Rechtsvorschriften als der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
1. die Worte „Kraftfahrzeugbrief“, „Anhängerbrief“, „Kraftfahrzeug- und Anhängerbrief“ oder „Kraftfahrzeug- oder Anhängerbrief“ enthalten sind, werden sie jeweils durch das Wort „Fahrzeugbrief“ ersetzt,

2. die Worte „Kraftfahrzeugschein“, „Anhängerschein“, „Kraftfahrzeug- und Anhängerschein“ oder „Kraftfahrzeug- oder Anhängerschein“ enthalten sind, werden sie jeweils durch das Wort „Fahrzeugschein“ ersetzt.

Artikel 3

In Artikel 4 der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 16. November 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1615) werden die Worte „§ 15 d Abs. 1 Satz 2“ durch die Worte „§ 15 d Abs. 1 a Nr. 1“ ersetzt.

Artikel 4

(1) Eintragungen von rechtskräftigen Entscheidungen der Verwaltungsbehörden nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und der Gerichte nach § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung werden in dem Verkehrszentralregister getilgt, wenn gegen den Betroffenen keine höhere Geldbuße als 40 Deutsche Mark festgesetzt worden ist. Das gleiche gilt für rechtskräftige Entscheidungen der Strafgerichte nach Artikel 159 Abs. 1 des Einführungsgesetzes zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503), wenn keine höhere Geldstrafe als 40 Deutsche Mark verhängt worden ist.

(2) Entscheidungen der Verwaltungsbehörden und der Gerichte nach Absatz 1 Satz 1 sind abweichend von § 13 b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung dem Kraftfahrt-Bundesamt nicht mehr mitzuteilen.

Artikel 5

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 33 Abs. 2 des Kostenermäßigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805) auch im Land Berlin.

Artikel 6

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft; jedoch treten Artikel 1 Nr. 5 und Artikel 4 Abs. 1 am 1. September 1972 in Kraft.

Bonn, den 14. Juli 1972

Der Bundesminister für Verkehr
Lauritzen

Anhang 1

Anlage I (§ 23 Abs. 2)

Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke *)

a) Gültige Unterscheidungszeichen

A	Augsburg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppen I und III a **)
AA	Aalen Württemberg, Land
AB	Aschaffenburg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
AC	Aachen (Stadt, Anl. II, Gruppen I und III a Land, Anl. II, Gruppe II)
AH	Ahaus, Land
AIB	Bad Aibling, Land **)
AIC	Aichach, Land **)
AK	Altenkirchen Westerwald, Land
ALF	Alfeld Leine, Land
ALS	Alsfeld Oberhessen, Land
ALZ	Alzenau Unterfranken, Land **)
AM	Amberg Oberpfalz (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)

*) Ortsnamen in halbfetter Schrift bezeichnen den Sitz der Zulassungsstelle. Bei gleichem Unterscheidungszeichen für Stadt- und Landkreis oder Zuteilung besonderer Nummerngruppen für Verwaltungsstellen, die auf Grund landesrechtlicher Bestimmungen die Aufgaben einer unteren Verwaltungsbehörde selbständig wahrnehmen, sind die zugeordneten Fahrzeugerkennungsnummern besonders angegeben.

**) Siehe auch Gruppe c)

AN	Ansbach Mittelfranken (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	CLP	Cloppenburg, Land
AO	Altötting, Land	CLZ	Clausthal- Zellerfeld , Land
AR	Arnsberg Westfalen, Land	CO	Coburg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
ASD	Aschendorf-Hümmling in Aschendorf Ems , Land	COC	Cochem-Zell in Cochem , Land
AUR	Aurich, Land	COE	Coesfeld, Westfalen, Land
AW	Ahrweiler, Land	CR	Crailsheim, Land
AZ	Alzey-Worms in Alzey , Land	CUX	Cuxhaven, Stadt
B	Berlin	CW	Calw, Land
BA	Bamberg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	D	Düsseldorf (Stadt, Anl. II, Gruppe II) Düsseldorf Land in Mettmann (Anl. II, Gruppen I und III a)
BAD	Baden-Baden, Stadt	DA	Darmstadt (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II Gruppe I)
BB	Böblingen Württemberg, Land	DAH	Dachau, Land
BC	Biberach Riß, Land	DAN	Dannenberg Elbe in Lüchow , Land
BCH	Buchen Odenwald, Land	DAU	Daun, Land
BE	Beckum Bz. Münster, Land	DEG	Deggendorf (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b)
BEI	Beilngries, Land **)	DEL	Delmenhorst, Stadt
BF	Steinfurt in Burgsteinfurt , Land	DGF	Dingolfing, Land **)
BGD	Berchtesgaden **) (Land, Anl. II, Gruppe I b, Außenstelle BGD in Bad Reichenhall, Anl. II, Gruppe I a)	DH	Grafschaft Diepholz in Diepholz , Land
BH	Bühl Baden, Land	DI	Dieburg, Land
BI	Bielefeld (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppen I und III a)	DIL	Dillkreis in Dillenburg , Land
BID	Biedenkopf, Land	DIN	Dinslaken Niederrhein, Land
BIR	Birkenfeld Nahe (Stadt Idar-Oberstein Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppe I b)	DKB	Dinkelsbühl, Land **)
BIT	Bitburg — Prüm in Bitburg , Land	DLG	Dillingen, Donau (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) (Land, Anl. II, Gruppe I b)
BK	Backnang, Land	DN	Düren, Land
BL	Balingen Württemberg, Land	DO	Dortmund, Stadt
BLB	Wittgenstein in Berleburg , Land	DON	Donauwörth, Land **)
BM	Bergheim Erft, Land	DS	Donaueschingen, Land
BN	Bonn, Stadt	DT	Detmold, Land
BO	Bochum, Stadt	DU	Duisburg, Stadt
BOG	Bogen, Land **)	DUD	Duderstadt, Land
BOH	Bocholt, Stadt	DUW	Bad Dürkheim, Weinstraße, Land
BOR	Borken Westfalen, Land	E	Essen, Stadt
BOT	Bottrop, Stadt	EBE	Ebersberg bei München, Land
BR	Bürchsäl, Land	EBN	Ebern, Land **)
BRA	Wesermarsch in Brake Unterweser , Land	EBS	Ebermannstadt, Land **)
BRI	Brilon, Land	ED	Erding, Land
BRK	Brückenaue, Land **)	EG	Eggenfelden, Land **)
BRL	Blankenburg in Braunlage Harz , Land	EHI	Ehingen Donau, Land
BRV	Bremervörde, Land	EIH	Eichstätt Bayern (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b)
BS	Braunschweig (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	EIN	Einbeck, Land
BSB	Bersenbrück, Land	EM	Emmendingen, Land
BT	Bayreuth (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	EMD	Emden, Stadt
BU	Burgdorf Hannover, Land	EMS	Rhein-Lahn-Kreis in Bad Ems (Land Anl. II, Gruppen Ia und Ib von AA bis UZ, Stadt Lahnstein Anl. II, Gruppe Ib von VA bis ZZ)
BUD	Büdingen Oberhessen, Land	EN	Ennepe-Ruhr-Kreis in Schwelm , Land
BUL	Burglengenfeld, Land **)	ERB	Erbach Odenwald, Land
BUR	Büren Westfalen, Land	ER	Erlangen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
BUS	Konstanz, Land, Gemeinde Büsingen am Hochrhein	ES	Eßlingen Neckar, Land
CAS	Castrop-Rauxel, Stadt	ESB	Eschenbach Oberpfalz, Land **)
CE	Celle (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	ESW	Eschwege, Land
CHA	Cham Oberpfalz, Land	EU	Euskirchen, Land
		F	Frankfurt Main, Stadt

FAL	Fallingbostal, Land	HB	Hansestadt Bremen, Anl. II, Gruppe II
FB	Friedberg Hessen, Land		Bremen Nord in Bremen Vegesack , Anl. II, Gruppe I
FD	Fulda (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)		Bremerhaven, Stadt Anl. II, Gruppe III a
FDB	Friedberg bei Augsburg, Land **)	HCH	Hechingen, Land
FDS	Freudenstadt, Land	HD	Heidelberg (Stadt, Anl. II, Gruppen I und III a Land, Anl. II, Gruppe II)
FEU	Feuchtwangen, Land **)	HDH	Heidenheim Brenz, Land
FFB	Fürstenfeldbruck, Land	HE	Helmstedt, Land
FH	Main-Taunuskreis in Frankfurt Main-Höchst , Land	HEB	Hersbruck, Land **)
FKB	Frankenberg Eder, Land	HEF	Bad Hersfeld, Land
FL	Flensburg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	HEI	Dithmarschen in Heide Holstein , Land
FO	Forchheim Oberfranken (Stadt, Anl. II, Gruppe Ia **) Land, Anl. II, Gruppe Ib)	HER	Herne, Stadt
FR	Freiburg, Breisgau (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppen I und IIIa)	HF	Herford, Land
FS	Freising (Stadt, Anl. II, Gruppe I **) Land, Anl. II, Gruppe II)	HG	Obertaunuskreis in Bad Homburg vor der Höhe , Land
FT	Frankenthal Pfalz, Stadt	HH	Hansestadt Hamburg Anl. II, Gruppen II und III b Hamburg-Bergedorf Anl. II, Gruppen I a und III a U 1000—Z 9999 Hamburg-Harburg Anl. II, Gruppen I b und III a A 1000—S 9999
FU	Fürth Bayern (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	HI	Hildesheim (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
FUS	Füssen, Land **)	HIP	Hilpoltstein Mittelfranken, Land **)
FZ	Fritzlar-Homberg in Fritzlar , Land	HL	Hansestadt Lübeck
GAN	Bad Gandersheim, Land	HM	Hameln (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land Hameln-Pyrmont Anl. II, Gruppe II)
GAP	Garmisch-Partenkirchen, Land	HMU	Hann. Münden, Land
GD	Schwäbisch-Gmünd, Land	HN	Heilbronn, Neckar (Stadt, Anl. II, Gruppen I und III a Land, Anl. II, Gruppe II)
GE	Gelsenkirchen, Stadt	HO	Hof Saale (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
GEL	Geldern, Land	HOG	Hofgeismar, Land
GEM	Gemünden Main, Land **)	HOH	Hofheim Unterfranken, Land **)
GEO	Gerolzhofen, Land **)	HOL	Holzminden, Land
GER	Germersheim, Land	HOM	Homburg, Land
GF	Gifhorn, Land	HOR	Horb Neckar, Land
GG	Groß-Gerau, Land	HOS	Höchstadt Aisch, Land **)
GI	Gießen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	HP	Bergstraße in Heppenheim Bergstraße , Land
GL	Rheinisch-Bergischer Krs. in Bergisch Gladbach	HS	Heinsberg in Erkelenz , Land
GLA	Gladbeck Westfalen, Stadt	HU	Hanau (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
GM	Oberbergischer Kreis in Gummersbach , Land	HUN	Hünfeld, Land
GN	Gelnhausen, Land	HW	Halle Westfalen, Land
GÖ	Göttingen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	HX	Höxter, Land
GP	Göppingen, Land	IGB	St. Ingbert, Land
GRA	Grafenau, Land **)	ILL	Illertissen, Land **)
GRI	Griesbach Rottal, Land **)	IN	Ingolstadt Donau (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II **)
GS	Goslar (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppe I b)	IS	Iserlohn (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
GUN	Gunzenhausen Mittelfranken, Land **)	IZ	Steinburg in Itzehoe , Land
GV	Grevenbroich, Land	JEV	Friesland in Jever , Land
GZ	Günzburg (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b **)	K	Köln (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppen I und III a)
H	Hannover (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppen I und III a)	KA	Karlsruhe Baden (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppen I und III a)
HA	Hagen Westfalen, Stadt	KAR	Karlstadt, Land **)
HAB	Hammelburg, Land **)		
HAM	Hamm Westfalen, Stadt		
HAS	Hassfurt, Land **)		

KC	Kronach, Land	LM	Limburg Lahn, Land
KE	Kempten Allgäu (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II) **)	LÖ	Lörrach, Land
KEH	Kelheim, Land	LOH	Lohr Main, Land **)
KEL	Kehl, Land	LP	Lippstadt, Land
KEM	Kemnath, Land **)	LR	Lahr Schwarzwald, Land
KF	Kaufbeuren (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppe I b) **)	LU	Ludwigshafen Rhein (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
KG	Bad Kissingen (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b)	LUD	Lüdenscheid, Land
KH	Bad Kreuznach (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppe I b)	LUN	Lünen, Stadt
KI	Kiel, Stadt	M	München (Stadt, Anl. II, Gruppen II und III b Land, Anl. II, Gruppen I und III a)
KIB	Donnersbergkreis in Kirchheimboladen , Land	MA	Mannheim (Stadt, Anl. II, Gruppe II; Land, Anl. II, Gruppen I und III a, und zwar Hauptstelle der Zulassungsstelle Mannheim, Land, in Mannheim, die Nummerngruppen A 1 — N 999, AA 1 — NZ 99 und A 1000 — N 9999, Nebenstelle der Zulassungsstelle Mannheim, Land, in Weinheim (Bergstraße) die Nummerngruppen P 1 — Z 999, PA 1 — ZZ 99 und P 1000 — Z 9999)
KK	Kempen -Krefeld, Land	MAI	Mainburg Bayern, Land **)
KL	Kaiserslautern (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	MAK	Marktrechwitz, Stadt **)
KLE	Kleve, Land	MAL	Mallersdorf, Land **)
KN	Konstanz, Land	MAR	Marktheidenfeld, Land **)
KO	Koblenz (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	MB	Miesbach, Land
KON	Königshofen Grabfeld, Land **)	MEG	Melsungen, Land
KOZ	Kötzing, Land **)	MEL	Melle, Land
KR	Krefeld, Stadt	MEP	Meppen, Land
KRU	Krumbach Schwaben, Land **)	MES	Meschede, Land
KS	Kassel (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	MET	Mellrichstadt, Land **)
KT	Kitzingen (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b)	MG	Mönchengladbach, Stadt
KU	Kulmbach (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b)	MGH	Bad Mergentheim, Land
KUN	Künzelsau Württemberg, Land	MH	Mülheim Ruhr, Stadt
KUS	Kusel, Land	MI	Minden Westfalen, Land
LA	Landshut Bayern (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	MIL	Miltenberg, Land
LAN	Landau Isar, Land **)	MM	Memmingen (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppe I b) **)
LAT	Lauterbach Hessen, Land	MN	Mindelheim, Land
LAU	Lauf Pegnitz, Land	MO	Moers, Land
LB	Ludwigsburg, Land	MOD	Markt Oberdorf, Land
LD	Landau Pfalz (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Landau-Bad Bergzabern in Landau , Land Anl. II, Gruppen I b und II)	MOS	Mosbach Baden, Land
LE	Lemgo, Land	MR	Marburg Lahn (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
LEO	Leonberg Württemberg, Land	MS	Münster Westfalen (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
LER	Leer Ostfriesland, Land	MT	Unterwesterwaldkreis in Montabaur , Land
LEV	Leverkusen, Stadt	MU	Mühldorf Oberbayern, Land
LF	Laufen Oberbayern, Land **)	MUB	Münchberg Oberfranken, Land **)
LG	Lüneburg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	MUL	Müllheim Baden, Land
LH	Lüdinghausen, Land	MUN	Münsingen Württemberg, Land
LI	Lindau im Bodensee (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b)	MY	Mayen (Land, Anl. II, Gruppen I a und II Stadt Andernach, Anl. II, Gruppe I b)
LIF	Lichtenfels, Land	MZ	Mainz (Stadt Mainz, Anlage II, Gruppe II Mainz-Bingen, Land in Mainz Anlage II, Gruppe I a Gruppe I b von AA 1 — XZ 99 Gruppe III a von S 1000 — Z 9999 Mainz-Bingen, Land in Bingen Anlage II, Gruppe I b von YA 1 — ZZ 99 Gruppe III a von A 1000 — R 9999)
LIN	Lingen Ems, Land	MZG	Merzig-Wadern, Land
LK	Lübbecke Westfalen, Land	N	Nürnberg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I **)
LL	Landsberg Lech (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b)		

NAB	Nabburg, Land **)	PI	Pinneberg, Land
NAI	Naila, Land **)	PLO	Plön Holstein, Land
ND	Neuburg Donau (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b)	PS	Pirmasens (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppe I b)
NE	Neuss, Stadt	R	Regensburg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
NEA	Neustadt Aisch, Land	RA	Rastatt, Land
NEC	Neustadt bei Coburg, Stadt **)	RD	Rendsburg-Eckernförde in Rendsburg , Land
NEN	Neunburg vorm Wald, Land **)	RE	Recklinghausen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
NES	Bad Neustadt Saale, Land	REG	Regen, Land
NEU	Hochschwarzwald in Neustadt im Schwarz- wald, Land	REH	Rehau, Land **)
NEW	Neustadt Waldnaab, Land	REI	Bad Reichenhall, Stadt **)
NF	Nordfriesland in Husum , Land	RI	Grafschaft Schaumburg in Rinteln , Land
NI	Nienburg Weser, Land	RID	Riedenburg Bayern, Land **)
NK	Neunkirchen Saar, Stadt	RO	Rosenheim (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe III)
NM	Neumarkt Oberpfalz (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b)	ROD	Roding, Land **)
NMS	Neumünster, Stadt	ROF	Rotenburg Fulda, Land
NO	Nördlingen (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b **)	ROW	Rotenburg Wümme, Land
NOH	Grafschaft Bentheim in Nordhorn , Land	ROL	Rottenburg Laaber, Land **)
NOM	Northem Hannover, Land	ROT	Rothenburg ob der Tauber (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b **)
NOR	Norden, Land	RS	Reimscheid, Stadt
NR	Neuwied Rhein (Stadt, Anl. II, Gruppen I a und III a Land, Anl. II, Gruppen I b und II)	RT	Reutlingen, Land
NRU	Neustadt am Rübenberge, Land	RUD	Rheingaukreis in Rüdesheim Rhein , Land
NT	Nürtingen, Land	RV	Ravensburg, Land
NU	Neu-Ulm Donau (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b **)	RW	Rottweil, Land
NW	Neustadt Weinstraße, Stadt	RY	Rheydt, Stadt
OB	Oberhausen Rheinland, Stadt	RZ	Herzogtum Lauenburg in Ratzeburg , Land
OBB	Obernburg Unterfranken, Land **)	S	Stuttgart, Stadt
OCH	Ochsenfurt, Land **)	SAD	Schwandorf, Stadt **)
OD	Stormarn in Bad Oldesloe , Land	SÄK	Säckingen, Land
OE	Olpe, Land	SAN	Stadtsteinach, Land **)
OF	Offenbach Main (Stadt, Anl. II, Gruppen I und III a Land, Anl. II, Gruppe II)	SB	Saarbrücken (Stadt, Anl. II, Gruppen I und III a Land, Anl. II, Gruppe II)
OG	Offenburg Baden, Land	SC	Schwabach (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppe II **)
OH	Ostholstein in Eutin , Land	SE	Segeberg in Bad Segeberg , Land
OHA	Osterode Harz, Land	SEF	Scheinfeld, Land **)
OHR	Oehringen, Land	SEL	Selb, Stadt **)
OHZ	Osterholz in Osterholz Scharmbeck , Land	SF	Sonthofen, Land **)
OL	Oldenburg Oldenburg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	SG	Solingen, Stadt
OP	Rhein-Wupperkreis in Opladen , Land	SHA	Schwäbisch Hall, Land
OS	Osnabrück (Stadt, Anl. II, Gruppen I und III a Land, Anl. II, Gruppe II)	SI	Siegen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
OTT	Land Hadeln in Otterndorf Niederelbe , Land	SIG	Sigmaringen, Land
OTW	Ottweiler, Land	SIM	Rhein-Hunsrück-Kreis in Simmern , Land
OVI	Oberviechtach, Land **)	SL	Schleswig, Land
PA	Passau (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppe I b)	SLG	Saulgau Württemberg, Land
PAF	Pfaffenhofen Ilm, Land	SLS	Saarlouis, Land
PAN	Pfarrkirchen Niederbayern, Land **)	SLU	Schlüchtern, Land
PAR	Parsberg, Land **)	SMU	Schwabmünchen, Land **)
PB	Paderborn, Land	SNH	Sinsheim Elsenz, Land
PE	Peine, Land	SO	Soest, Land
PEG	Pegnitz, Land **)	SOB	Schrobenhausen, Land **)
PF	Pforzheim (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	SOG	Schongau, Land **)
		SOL	Soltau Hannover, Land
		SP	Speyer, Stadt
		SPR	Springe Deister, Land

SR	Straubing (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppe I b) **)	WIT	Witten, Stadt
STA	Starnberg, Land	WIZ	Witzenhausen, Land
STD	Stade, Land	WL	Harburg in Winsen Luhe , Land
STE	Staffelstein, Land **)	WM	Weilheim Oberbayern, Land
STH	Schaumburg-Lippe in Stadthagen , Land	WN	Waiblingen, Land
STO	Stockach Baden, Land	WND	St. Wendel, Land
SU	Rhein-Sieg-Kreis in Siegburg , Land	WO	Worms, Stadt
SUL	Sulzbach-Rosenberg, Land **)	WOB	Wolfsburg, Stadt
SW	Schweinfurt (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II	WOH	Wolfhagen Bz. Kassel, Land
SWA	Untertaunuskreis in Bad Schwalbach Taunus , Land	WOL	Wolfach, Land
SY	Grafschaft Hoya in Syke , Land	WOR	Wolfratshausen, Land **)
SZ	Salzgitter, Stadt	WOS	Wolfstein, Land **)
TBB	Tauberbischofsheim, Land	WS	Wasserburg Inn, Land **)
TE	Tecklenburg, Land	WST	Ammerland in Westerstede , Land
TIR	Tirschenreuth, Land	WT	Waldshut, Land
TOL	Bad Tölz, Land	WTL	Wittlage, Land
TR	Trier (Stadt, Anl. II, Gruppe I Trier-Saarburg in Trier Land, Anl. II, Gruppe II)	WTM	Wittmund, Land
TS	Traunstein Oberbayern (Stadt, Anl. II, Gruppen I a und II **) Land, Anl. II, Gruppe I b)	WU	Würzburg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
TT	Tettnang, Württemberg, Land	WUG	Weißenburg, Bayern (Stadt, Anl. II, Gruppe I a **) Land, Anl. II, Gruppe I b)
TU	Tübingen, Land	WUM	Waldmünchen, Land **)
TUT	Tuttlingen, Land	WUN	Wunsiedel, Land
UB	Überlingen Bodensee, Land	WZ	Wetzlar, Land
UE	Uelzen, Land	ZIG	Ziegenhain Bz. Kassel, Land
UFF	Uffenheim, Land **)	ZW	Zweibrücken (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppe I b)
UL	Ulm Donau (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)		
UN	Unna, Land		
USI	Usingen Taunus, Land		
VAI	Vaihingen Enz, Land		
VEC	Vechta, Land		
VER	Verden Aller, Land		
VIB	Vilsbiburg, Land **)		
VIT	Viechtach, Land **)		
VK	Völklingen, Stadt		
VOF	Vilshofen Niederbayern, Land **)		
VOH	Vohenstrauß, Land **)		
VS	Villingen-Schwenningen, Land		
W	Wuppertal, Stadt		
WA	Waldeck in Korbach , Land		
WAF	Warendorf, Land		
WAN	Wanne-Eickel, Stadt		
WAR	Warburg Westfalen, Land		
WAT	Wattenscheid, Stadt		
WD	Wiedenbrück, Land		
WEB	Oberwesterwaldkreis in Westerburg Westerwald , Land		
WEG	Wegscheid Niederbayern, Land **)		
WEL	Oberlahnkreis in Weilburg , Land		
WEM	Wesermünde in Bremerhaven , Land		
WEN	Weiden Oberpfalz, Stadt		
WER	Wertingen, Land **)		
WES	Rees in Wesel , Land		
WF	Wolfenbüttel, Land		
WG	Wangen Allgäu, Land		
WHV	Wilhelmshaven Nordseebad, Stadt		
WI	Wiesbaden, Stadt		
WIL	Bernkastel-Wittlich in Wittlich , Land		

b) **Noch gültige Unterscheidungszeichen, die — bedingt durch Gebiets- oder Verwaltungsreformen — nicht mehr zugeteilt werden und künftig auslaufen**

AL	Altena Westfalen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Lüdenscheid)
BIN	Bingen Rhein, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Bingen)
BKS	Bernkastel in Bernkastel-Kues, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Bernkastel-Kues)
BZA	Bergzabern, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Landau)
DIZ	Unterlahnkreis in Diez, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Bad Ems)
ECK	Eckernförde, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Rendsburg)
ERK	Erkelenz, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Erkelenz)
EUT	Eutin, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Eutin)
GK	Geilenkirchen-Heinsberg, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Erkelenz)
GOA	Sankt Goar, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Simmern)
GOH	Sankt Goarshausen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Bad Ems)
HUS	Husum, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Husum)
JUL	Jülich, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Düren)
MED	Süderdithmarschen in Meldorf Holstein, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Heide, Holstein)

MON	Monschau Rheinland, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Aachen, Land)				1) ab 1. Juli 1972 zuständiges Landratsamt
NIB	Süd-Tondern in Niebüll Schleswig, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Husum)				2) ab 1. Januar 1973 zuständiges Landratsamt
OLD	Oldenburg Holstein, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Eutin)	EBS	Ebermannstadt, Land	1) Forchheim	
PRU	Prüm Eifel, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Prüm)	EG	Eggenfelden, Land	1) Rottal in Pfarrkirchen	
ROH	Rotenburg Hannover, Land geändert in ROW = Rotenburg Wümme (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Rotenburg Wümme)	EIH	Eichstätt Bayern, Stadt	2) Eichstätt	
ROK	Rockenhausen Land, (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Rockenhausen)	ESB	Eschenbach Oberpfalz, Land	1) Neustadt a. d. Waldnaab	
SAB	Saarburg Bz. Trier, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Saarburg)	FDB	Friedberg bei Augsburg, Land	1) Augsburg-Ost in Aichach	
SLE	Schleiden Eifel, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Euskirchen)	FEU	Feuchtwangen, Land	1) Ansbach	
TON	Eiderstedt in Tönning Nordseebad, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Husum)	FO	Forchheim Oberfranken, Stadt	2) Forchheim	
VIE	Viersen, Stadt (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Kempen Niederrhein)	FS	Freising, Stadt	2) Freising	
VL	Villingen Schwarzwald, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Villingen-Schwenningen)	FUS	Füssen, Land	1) Marktoberdorf	
ZEL	Zell Mosel, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle in Cochem)	GEM	Gemünden Main, Land	1) Mittelm Main in Lohr a. Main	
		GEO	Gerolzhofen, Land	1) Schweinfurt	
		GRA	Grafenau, Land	1) Freyung	
		GRI	Griesbach Rottal, Land	1) Passau	
		GUN	Gunzenhausen, Land	1) Weißenburg i. Bay.	
		GZ	Günzburg, Stadt	2) Günz Kreis in Günzburg	
			Günzburg, Land	1) Günz Kreis in Günzburg	
		HAB	Hammelburg, Land	1) Bad Kissingen	
		HAS	Haßfurt, Land	1) Haßberg-Kreis in Haßfurt	
		HEB	Hersbruck, Land	1) Lauf a. d. Pegnitz	
		HIP	Hilpoltstein Mittelfranken, Land	1) Roth bei Nürnberg	
		HOH	Hofheim Unterfranken, Land	1) Haßberg-Kreis in Haßfurt	
		HOS	Höchstädt Aisch, Land	1) Erlangen	
		ILL	Illertissen, Land	1) Iller Kreis in Neu-Ulm	
		IN	Ingolstadt Donau, Land	1) Eichstätt	
		KAR	Karlstadt, Land	1) Mittelm Main in Lohr a. Main	
		KE	Kempten Allgäu, Land	1) Oberallgäu in Sonthofen	
		KEM	Kemnath, Land	1) Tirschenreuth	
		KF	Kaufbeuren, Land	1) Marktoberdorf	
		KG	Bad Kissingen, Stadt	2) Bad Kissingen	
		KON	Königshofen Grabfeld, Land	1) Bad Neustadt a. d. Saale	
		KOZ	Kötzting, Land	1) Cham	
		KRU	Krumbach Schwaben, Land	1) Günz Kreis in Günzburg	
		KT	Kitzingen, Stadt	2) Kitzingen	
		KU	Kulmbach, Stadt	2) Kulmbach	
		LAN	Landau Isar, Land	1) Untere Isar in Dingolfing	
		LF	Laufen Oberbayern, Land	1) Bad Reichenhall	
		LI	Lindau im Bodensee, Stadt	2) Lindau (Bodensee)	
		LL	Landsberg Lech, Stadt	2) Landsberg a. Lech	

c) Gültige Unterscheidungszeichen aus der Gruppe a) mit geändertem Verwaltungssitz (Auswirkungen der Gebietsreform in Bayern)

Unterscheidungszeichen	bisheriger Verwaltungsbezirk	1) ab 1. Juli 1972 zuständiges Landratsamt	2) ab 1. Januar 1973 zuständiges Landratsamt
A	Augsburg, Land	1) Augsburg-West in Augsburg	
AIB	Bad Aibling, Land	1) Rosenheim	
AIC	Aichach, Land	1) Augsburg-Ost in Aichach	
ALZ	Alzenau Unterfranken, Land	1) Aschaffenburg	
BEI	Beilngries, Land	1) Eichstätt	
BGD	Berchtesgaden, Land	1) Bad Reichenhall	
BOG	Bogen, Land	1) Straubing-Bogen in Straubing	
BRK	Brückenau, Land	1) Bad Kissingen	
BUL	Burglengenfeld, Land	1) Schwandorf i. Bay.	
DEG	Deggendorf, Stadt	2) Deggendorf	
DGF	Dingolfing, Land	1) Untere Isar in Dingolfing	
DKB	Dinkelsbühl, Land	1) Ansbach	
DLG	Dillingen Donau, Stadt	2) Dillingen a. d. Donau	
DON	Donauwörth, Land	1) Nördlingen-Donauwörth in Nördlingen	
EBN	Ebern, Land	1) Haßberg-Kreis in Haßfurt	

Unter- schei- dungs- zeichen	bisheriger Verwaltungsbezirk	1) ab 1. Juli 1972 zu- ständiges Landrats- amt 2) ab 1. Januar 1973 zu- ständiges Landrats- amt	Unter- schei- dungs- zeichen	bisheriger Verwaltungsbezirk	1) ab 1. Juli 1972 zu- ständiges Landrats- amt 2) ab 1. Januar 1973 zu- ständiges Landrats- amt
LOH	Lohr Main, Land	1) Mittelm Main in Lohr a. Main	SMU	Schwabmünchen, Land	1) Augsburg-West in Augsburg
MAI	Mainburg Bayern, Land	1) Kelheim	SOB	Schrobenhausen, Land	1) Neuburg a. d. Donau
MAK	Marktrechwitz, Stadt	2) Wunsiedel	SOG	Schongau, Land	1) Weilheim in OB.
MAL	Mallersdorf, Land	1) Straubing-Bogen in Straubing	SR	Straubing, Land	1) Straubing-Bogen in Straubing
MAR	Marktheidenfeld, Land	1) Mittelm Main in Lohr a. Main	STE	Staffelstein, Land	1) Lichtenfels
MET	Mellrichstadt, Land	1) Bad Neustadt a. d. Saale	SUL	Sulzbach-Rosenberg, Land	1) Amberg
MM	Memmingen, Land	1) Mindelheim	TS	Traunstein Ober- bayern, Stadt	2) Traunstein
MUB	Münchberg Ober- franken, Land	1) Hof	UFF	Uffenheim, Land	1) Neustadt a. d. Aisch
N	Nürnberg, Land	1) Lauf a. d. Pegnitz	VIB	Vilsbiburg, Land	1) Landshut
NAB	Nabburg, Land	1) Schwandorf i. Bay.	VIT	Viechtach, Land	1) Regensburg
NAI	Naila, Land	1) Hof	VOF	Vilshofen Nieder- bayern, Land	1) Passau
ND	Neuburg Donau, Stadt	2) Neuburg a. d. Donau	VOH	Vohenstrauß, Land	1) Neustadt a. d. Waldnaab
NEC	Neustadt bei Coburg, Stadt	2) Coburg	WEG	Wegscheid Nieder- bayern, Land	1) Passau
NEN	Neunburg vorm Wald, Land	1) Schwandorf i. Bay.	WER	Wertingen, Land	1) Dillingen a. d. Donau
NM	Neumarkt Ober- pfalz, Stadt	2) Neumarkt i. d. Opf.	WOR	Wolfratshausen, Land	1) Bad Tölz
NO	Nördlingen, Stadt	2) Nördlingen-Donau- wörth in Nördlingen	WOS	Wolfstein, Land	1) Freyung
	Nördlingen, Land	1) Nördlingen, Donau- wörth in Nördlingen	WS	Wasserburg Inn, Land	1) Rosenheim
NU	Neu-Ulm Donau, Stadt	2) Illerkreis in Neu-Ulm	WUM	Waldmünchen, Land	1) Cham
	Neu-Ulm Donau, Land	1) Illerkreis in Neu-Ulm	WUG	Weißenburg Bayern, Stadt	2) Weißenburg i. Bay.
OBB	Obernburg Unter- franken, Land	1) Miltenberg			
OCH	Ochsenfurt, Land	1) Würzburg			
OVI	Oberviechtach, Land	1) Schwandorf i. Bay.			
PAN	Pfarrkirchen Nieder- bayern, Land	1) Rottal in Pfarr- kirchen			
PAR	Parsberg, Land	1) Neumarkt i. d. Opf.			
PEG	Pegnitz, Land	1) Bayreuth			
REH	Rehau, Land	1) Hof			
REI	Bad Reichenhall, Stadt	2) Bad Reichenhall			
RID	Riedenburg Bayern, Land	1) Kelheim			
ROD	Roding, Land	1) Cham			
ROL	Rottenburg Laaber, Land	1) Landshut			
ROT	Rothenburg ob der Tauber, Stadt	2) Ansbach			
	Rothenburg ob der Tauber, Land	1) Ansbach			
SAD	Schwandorf, Stadt	2) Schwandorf i. Bay.			
SAN	Stadtsteinach, Land	1) Kulmbach			
SC	Schwabach, Land	1) Roth b. Nürnberg			
SEF	Scheinfeld, Land	1) Neustadt a. d. Aisch			
SEL	Selb, Stadt	2) Wunsiedel			
SF	Sonthofen, Land	1) Oberallgäu in Sonthofen			

Anhang 2

Muster 2a und 2b (§ 24)

Vorbemerkungen

Breite 210 mm, Höhe 105 mm; zweimal faltbar auf Format DIN A 7, Farbe weiß, olivgrüne Raster, olivgrüner Druck (Typendruck).

Aus glattem Leinwandpapier oder papierartigen Stoffen, die hinsichtlich der Gebrauchsfähigkeit, insbesondere der Reißlänge, der Bruchdehnung, der Naßfestigkeit, der Abriebfestigkeit und der Doppelfalzzahl, mindestens dem Leinwandpapier entsprechen und gut bedruckt und beschriftet werden können.

Muster 2a (allgemeine Ausführung)

Die Vorder- und Rückseite ist drucktechnisch so zu gestalten, daß der Schein mit den nach § 26 auszufertigenden Karteikarten im Durchschreibeverfahren erstellt werden kann.

Es dürfen auch Fahrzeugscheine verwendet werden, deren Rückseite durch Ablichtung der Seite 2 Feld A des Fahrzeugbriefs angefertigt ist. In solchen Fällen müssen Stempel und Unterschrift auf der Vorderseite des Scheins von Hand angebracht sein; Stempel und Unterschrift dürfen nicht in schwarzer Farbe ausgeführt sein.

(Vorderseite)

Zur Beachtung!

Jede Veränderung, Außerbetriebsetzung und Veräußerung des umstehend bezeichneten Fahrzeugs sowie Änderungen des Namens und der Anschrift des Fahrzeughalters sind der Zulassungsstelle für Kraftfahrzeuge unverzüglich anzuzeigen. Mit der Anzeige sind Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief (bei Außerbetriebsetzung zusätzlich die Kennzeichenschilder zur Entstempelung) vorzulegen; bei Änderungen der Anschrift des Fahrzeughalters innerhalb des Zulassungsbezirks genügt es, wenn mit der Anzeige nur der Fahrzeugschein vorgelegt wird.

Bei Veräußerung des Fahrzeugs ist statt des Scheins und Briefs, die dem Erwerber auszuhändigen sind, dessen Empfangsbescheinigung (mit Name und Anschrift) vorzulegen.

Beim Wechsel der Versicherungsgesellschaft sollte der Halter in seinem eigenen Interesse noch vor Beendigung des bisherigen Versicherungsverhältnisses eine neue Versicherungsbestätigungskarte der Zulassungsstelle einreichen, um die kostenpflichtige Einleitung von Maßnahmen zur Stilllegung des Fahrzeugs zu vermeiden.

Unterlassung der durch Verordnung vorgeschriebenen Meldung (Abmeldung, Umschreibung bei Erwerb oder Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk, Meldung anderer Veränderungen) kann empfindliche Geldbußen nach sich ziehen und weitere Nachteile (Steuer, Versicherung, ggf. Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs) zur Folge haben.

(Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen)

Anmeldung zur nächsten

HU im

Anmeldung zur nächsten

HU im

Fahrzeugschein

Das vorstehende amtliche Kennzeichen ist
Vorname, Name (ggf. auch Geburtsname), Firma

geb. am

Postleitzahl, Wohnort/Firmensitz, Straße und Haus-Nr.

ggf. Postleitzahl, Standort, Straße und Haus-Nr.

für das umstehend beschriebene Fahrzeug zugeteilt worden.
Ort und Datum

Name der Verwaltungsbehörde

Unterschrift

(Rückseite)

1	Fahrzeug- und Aufbauart	2	Fahrzeughalter	3	Typ und Ausführung	4	Fahrgestellnummer	5	Antriebsart	6	Hochgeschwindigkeit km/h	7	Leistung PS bei U/min	8	Hubraum cm³	9	Nutz- oder Auflast kg	10	Rauminhalt des Tanks m³	11	Steh-/Liegeplätze	12	Stützpunkte einachs. Fahrgest. u. Note	13	Maße über alles mm	14	Längengewicht kg	15	Zul. Gesamtgewicht kg	16	Zul. Achslast kg	17	Räder und/oder Gleisketten	18	Zahl der Achsen	19	davon angetriebene Achsen	20	Einleitungs- bremse	21	an	22	Zweitritts- bremse	23	an	24	Einleitungs- bremse	25	an	26	Anhängerkuppel- Prüfzeichen	27	Anhängelast kg bei Anhängern mit Bremse	28	Standgeräusch dB (A)	29	Tag der ersten Zulassung	30	Bemerkungen
---	-------------------------	---	----------------	---	--------------------	---	-------------------	---	-------------	---	--------------------------	---	-----------------------	---	-------------	---	-----------------------	----	-------------------------	----	-------------------	----	--	----	--------------------	----	------------------	----	-----------------------	----	------------------	----	----------------------------	----	-----------------	----	---------------------------	----	---------------------	----	----	----	--------------------	----	----	----	---------------------	----	----	----	-----------------------------	----	---	----	----------------------	----	--------------------------	----	-------------

Bei Kraftfahrzeugen entfallen die Ziffern 9, 10, 11, 13, 16, 17, 18, 19, 24, 25 u. 26. — Zu: 4) Nur Ziffern und Buchstaben, also ohne Sonder- oder Satzzeichen und auf die rechten 14 Stellen gekürzt. Umlaute Ä, Ö, Ü hier als A, O, U wiedergegeben. — 7) Bei Elektromotor kW bei U/min. — 8) Abgerundeter Wert von 0,78 für $\frac{1}{2}$; Hub und Bohrung auf $\frac{1}{2}$ mm, das Ergebnis auf volle cm nach unten abgerundet; bei Rotationskolbenmotor keine Angabe. — 9) Bei Lastkraftwagen und -anhängern Nutzlast, Sattelzugmaschinen Auflast, Kranwagen größte Ausladung in m mit dafür größter Kranlast in t, PKW (Kombi) Laderaum m³. — 14) Nicht bei Wohnanhängern und fahrbaren Gebäuden. — 14) u. 15) Bei Kraftfahrzeugen Angaben für Betrieb ohne Beiwagen, Angaben für Betrieb mit Beiwagen ggf. unter Ziff. 33. — 16) Bei Sattelanhängern statt Achslast vorn Sattelast. — 17) 1 = Räder, 2 = Gleisketten, 3 = Räder und Gleisketten, 4 = Räder oder Gleisketten, 5 = Dreiradfahrrad. — 20) u. 21) Wenn selbsttätig, bauartgenehmigt und DIN 74051 oder 74052 entspr.: Form u. Größe, in and. Fällen: Prüfzeichen. — 30) u. 31) Ggf. D = DIN-phon.

Muster 2b

(für Ausfüllung im Rahmen maschineller Datenverarbeitung durch Zulassungsstelle)

(Vorderseite)

Fahrzeugschein

Das vorstehende amtliche Kennzeichen ist
Vorname, Name (ggf. auch Geburtsname), Firma

geb. am

Postleitzahl, Wohnort, Firmensitz, Straße und Haus-Nr.

ggf. Postleitzahl, Standort, Straße und Haus-Nr.

für das nebenstehend beschriebene Fahrzeug
zugeteilt worden.

— Anmeldung zur nächsten HU im

Ort und Datum

Name der Verwaltungsbehörde

Unterschrift

Schlüsselnummern			zu 1	zu 2	zu 3
1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36
37	38	39	40	41	42
43	44	45	46	47	48
49	50	51	52	53	54
55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66
67	68	69	70	71	72
73	74	75	76	77	78
79	80	81	82	83	84
85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96
97	98	99	100	101	102
103	104	105	106	107	108
109	110	111	112	113	114
115	116	117	118	119	120
121	122	123	124	125	126
127	128	129	130	131	132
133	134	135	136	137	138
139	140	141	142	143	144
145	146	147	148	149	150
151	152	153	154	155	156
157	158	159	160	161	162
163	164	165	166	167	168
169	170	171	172	173	174
175	176	177	178	179	180
181	182	183	184	185	186
187	188	189	190	191	192
193	194	195	196	197	198
199	200	201	202	203	204
205	206	207	208	209	210
211	212	213	214	215	216
217	218	219	220	221	222
223	224	225	226	227	228
229	230	231	232	233	234
235	236	237	238	239	240
241	242	243	244	245	246
247	248	249	250	251	252
253	254	255	256	257	258
259	260	261	262	263	264
265	266	267	268	269	270
271	272	273	274	275	276
277	278	279	280	281	282
283	284	285	286	287	288
289	290	291	292	293	294
295	296	297	298	299	300
301	302	303	304	305	306
307	308	309	310	311	312
313	314	315	316	317	318
319	320	321	322	323	324
325	326	327	328	329	330
331	332	333	334	335	336
337	338	339	340	341	342
343	344	345	346	347	348
349	350	351	352	353	354
355	356	357	358	359	360
361	362	363	364	365	366
367	368	369	370	371	372
373	374	375	376	377	378
379	380	381	382	383	384
385	386	387	388	389	390
391	392	393	394	395	396
397	398	399	400	401	402
403	404	405	406	407	408
409	410	411	412	413	414
415	416	417	418	419	420
421	422	423	424	425	426
427	428	429	430	431	432
433	434	435	436	437	438
439	440	441	442	443	444
445	446	447	448	449	450
451	452	453	454	455	456
457	458	459	460	461	462
463	464	465	466	467	468
469	470	471	472	473	474
475	476	477	478	479	480
481	482	483	484	485	486
487	488	489	490	491	492
493	494	495	496	497	498
499	500	501	502	503	504
505	506	507	508	509	510
511	512	513	514	515	516
517	518	519	520	521	522
523	524	525	526	527	528
529	530	531	532	533	534
535	536	537	538	539	540
541	542	543	544	545	546
547	548	549	550	551	552
553	554	555	556	557	558
559	560	561	562	563	564
565	566	567	568	569	570
571	572	573	574	575	576
577	578	579	580	581	582
583	584	585	586	587	588
589	590	591	592	593	594
595	596	597	598	599	600
601	602	603	604	605	606
607	608	609	610	611	612
613	614	615	616	617	618
619	620	621	622	623	624
625	626	627	628	629	630
631	632	633	634	635	636
637	638	639	640	641	642
643	644	645	646	647	648
649	650	651	652	653	654
655	656	657	658	659	660
661	662	663	664	665	666
667	668	669	670	671	672
673	674	675	676	677	678
679	680	681	682	683	684
685	686	687	688	689	690
691	692	693	694	695	696
697	698	699	700	701	702
703	704	705	706	707	708
709	710	711	712	713	714
715	716	717	718	719	720
721	722	723	724	725	726
727	728	729	730	731	732
733	734	735	736	737	738
739	740	741	742	743	744
745	746	747	748	749	750
751	752	753	754	755	756
757	758	759	760	761	762
763	764	765	766	767	768
769	770	771	772	773	774
775	776	777	778	779	780
781	782	783	784	785	786
787	788	789	790	791	792
793	794	795	796	797	798
799	800	801	802	803	804
805	806	807	808	809	810
811	812	813	814	815	816
817	818	819	820	821	822
823	824	825	826	827	828
829	830	831	832	833	834
835	836	837	838	839	840
841	842	843	844	845	846
847	848	849	850	851	852
853	854	855	856	857	858
859	860	861	862	863	864
865	866	867	868	869	870
871	872	873	874	875	876
877	878	879	880	881	882
883	884	885	886	887	888
889	890	891	892	893	894
895	896	897	898	899	900
901	902	903	904	905	906
907	908	909	910	911	912
913	914	915	916	917	918
919	920	921	922	923	924
925	926	927	928	929	930

(Rückseite)

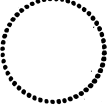
(Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen) Anmeldung zur nächsten HU im Anmeldung zur nächsten HU im 	Zur Beachtung! Jede Veränderung, Außerbetriebsetzung und Veräußerung des umstehend bezeichneten Fahrzeugs sowie Änderungen des Namens und der Anschrift des Fahrzeughalters sind der Zulassungsstelle für Kraftfahrzeuge unverzüglich anzuzeigen. Mit der Anzeige sind Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief (bei Außerbetriebsetzung zusätzlich die Kennzeichenschilder zur Entstempelung) vorzulegen; bei Änderungen der Anschrift des Fahrzeughalters innerhalb des Zulassungsbezirks genügt es, wenn mit der Anzeige nur der Fahrzeugschein vorgelegt wird. Bei Veräußerung des Fahrzeugs ist statt des Scheins und Briefs, die dem Erwerber auszuhandigen sind, dessen Empfangsbescheinigung (mit Name und Anschrift) vorzulegen. Beim Wechsel der Versicherungsgesellschaft sollte der Halter in seinem eigenen Interesse noch vor Beendigung des bisherigen Versicherungsverhältnisses eine neue Versicherungsbestätigungskarte der Zulassungsstelle einreichen, um die kostenpflichtige Einleitung von Maßnahmen zur Stilllegung des Fahrzeugs zu vermeiden. Unterlassung der durch Verordnung vorgeschriebenen Meldung (Abmeldung, Umschreibung bei Erwerb oder Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk, Meldung anderer Veränderungen) kann empfindliche Geldbußen nach sich ziehen und weitere Nachteile (Steuer, Versicherung, ggf. Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs) zur Folge haben.	Bei Kraftködern entfallen die Ziffern 9, 10, 11, 13, 16, 17, 18, 19, 24, 25 und 26. — Zu: 4) Nur Ziffern und Buchstaben, also ohne Sonder- oder Satzzeichen und auf die rechten 14 Stellen gekürzt, Umlaute Ä, Ö, Ü hier als A, O, U wiedergegeben. — 7) Elektromotor kW bei U/min. — 8) Abgerundeter Wert von 0,78 für $\frac{\pi}{4}$ Hub und Bohrung auf 1/2 mm, das Ergebnis auf volle ccm nach unten abgerundet; bei Rotationskolbenmotor keine Angabe. — 9) Bei: Lastkraftwagen und -anhängern Nutzlast, Sattelzugmaschinen Aufliege- last, Kranwagen größte Ausladung in m mit dafür größter Kranlast in t, PKW (Kombi) Ladefläche m ² . — 14) Nicht bei Wohnanhängern und fahrbaren Bau- buden. — 14) und 15) Bei Kraftködern Angaben für Betrieb ohne Beiwagen; Angaben für Betrieb mit Bei- wagen ggf. unter Ziff. 33. — 16) Bei Sattelanhängern statt Achslast vorn Sattelast. — 17) 1 = Räder, 2 = Gleisketten, 3 = Räder und Gleisketten, 4 = Räder oder Gleisketten, 5 = Dreiradfahzeug; — 26) und 27) Wenn selbsttätig, bauartgenehmigt und DIN 74051 oder 74052 entsprechend; Form und Größe, in anderen Fällen: Prüfzeichen. — 30) und 31) Ggf. D = DIN-phon.
--	---	---

Muster 3 (§ 28)

Breite 74 mm, Höhe 105 mm, Farbe hellrot, schwarzer Druck (Typendruck).

Zwei- oder mehrseitig, auf Seite 3 und den folgenden Seiten derselbe Vor- druck wie auf Seite 2. Mit Ausnahme von Seite 1 darf jede Seite Angaben über nur ein Fahrzeug enthalten.

(Seite 1)

Fahrzeugschein für Fahrzeug mit rotem Kennzeichen	
gültig vom	bis
	
Das (eines der) vorstehende(n) rote(n) Kennzeichen ist	
Vorname, Name, Firma	
Postleitzahl, Wohnort/Firmensitz, Straße u. Haus-Nr.	
für das umseitig beschriebene Fahrzeug zu Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten zugeteilt worden.	
Dieser Schein gilt nur, wenn die umstehende Beschreibung vom Inhaber in dauerhafter Schrift ausgefüllt und unterschrieben ist.	
Ort und Datum	
Name der Verwaltungsbehörde	
	
Unterschrift	

(Seite 2)

1	Fahrzeugart
2	Fahrzeughersteller
3	Fahrgestellnummer
4	Hubraum cm ³ (nur bei Kraftködern)
5	Tag der ersten Zulassung ¹⁾
6	Zul. Gesamtgewicht kg
	(bei Kraftködern:) mit Beiwagen kg
7	Zul. Achslast (nicht bei PKW, Kraftködern und Wohn- anhängern) ²⁾
	vorn kg
	mitten kg
	hinten kg
8	Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn (nur wenn sie 60 km/h nicht überschreitet) km/h
Ort und Datum	
Unterschrift des Inhabers	
¹⁾ Entfällt z. B. bei fabrikneuen Fahrzeugen. ²⁾ Bei Sattelanhängern ist hier die zul. Aufliege- last. (Sattelast) einzutragen.	

Begründung**I.****Allgemeines****1. Die Verordnung enthält im wesentlichen folgende Regelungen:**

- Die Einführung eines neuen Fahrzeugscheins — in Zusammenhang mit der Einführung eines neuen Fahrzeugbriefs — für alle Fahrzeuge anstelle des bisher jeweils gesonderten Scheins für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger. In diesem Zusammenhang wird die Anpassung einer Reihe von Einzelvorschriften erforderlich;
- die Heraufsetzung der Geschwindigkeitsgrenze von bisher 20 km/h auf 25 km/h bei Führerschein- und Zulassungsbestimmungen sowie bei einer Reihe von Ausrüstungsvorschriften;
- Sondervorschriften für die Ablegung der Fahrerlaubnisprüfung auf Kraftfahrzeugen mit automatischer Kraftübertragung (§ 11 a);
- die Überarbeitung der Vorschriften betreffend die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§ 15 d ff.) im wesentlichen aus Anlaß der Einbeziehung der Krankenkraftwagenführer in diese Regelung;
- die Einführung einer besonderen Vorschrift für sogenannte Erprobungsfahrzeuge (§ 19 Abs. 3);
- Bestimmungen über die Übertragung des Sachverständigengutachtens in den Fahrzeugbrief (§ 21);
- die Erstreckung von Bestimmungen des § 22a auf die EWG-Bauartgenehmigung;
- die Einführung der auf Grund maschineller Datenerfassung erstellten Datei bei Kraftfahrzeugzulassungsstellen (§ 26 Abs. 4a);
- den Wegfall der Sonderregelung für Fahrzeughändler bei den Anzeige- und Mitteilungspflichten nach § 27 Abs. 3;
- die Überarbeitung der Abgasvorschriften (§ 47 und Anlagen XI bis XIV);
- die Berücksichtigung des Kontrollgeräts nach der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 in der StVZO und im Zusammenhang damit der Erlass von Vorschriften über die Prüfung von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten (§§ 57a, 57b);
- die Neufassung der Anlage I über die Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke.

2.1 Mit der Einführung des neuen Fahrzeugscheins (§ 24, Muster 2a und 2b) soll folgendes erreicht werden:

- die verschiedenen bisherigen Kraftfahrzeug- und Anhängerscheine werden zu einem für sämtliche Fahrzeugarten geltenden Fahrzeugschein zusammengefaßt;
- die neuen Muster 2a und 2b berücksichtigen die Notwendigkeiten, die sich aus der maschinellen Datenverarbeitung ergeben, soweit Fahrzeughersteller oder Zulassungsstellen hiermit schon ausgestattet sind;
- der neue Schein wird verkleinert und hat — zusammengefaßt — die Größe des z. Z. geltenden Personalausweises (DIN A 7); damit wird einem wiederholt aus Kreisen der Autofahrer herangetragenen Wunsch nach Einführung eines kleineren und handlicheren Formats entsprochen;
- die Angaben zur Person des Fahrzeughalters sollen künftig eine Verbindung zwischen den sachbezogenen Bestandsaufzeichnungen über Fahrzeuge und den personenbezogenen Eintragungen im Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt ermöglichen;
- die Anordnung der Angaben zur Fahrzeugbeschreibung soll es weiterhin ermöglichen, bei Umschreibungen den neu auszufertigenden Fahrzeugschein hinsichtlich der Fahrzeugbeschreibung im Wege des Kopierverfahrens aus dem Fahrzeugbrief herauszukopieren; dies bedeutet eine wesentliche Arbeitserleichterung bei den Kraftfahrzeugzulassungsstellen, die sich (noch) nicht der maschinellen Datenverarbeitung bedienen.

2.2 Anhebung der Geschwindigkeitsgrenze von 20 km/h auf 25 km/h bei der Führerscheinbestimmung (§ 5 Abs. 1 Satz 1 betreffend Führerschein Klasse 4), einigen Zulassungsbestimmungen (§ 18 Abs. 2 Nr. 6) sowie bei einer Reihe von Ausrüstungsvorschriften (§§ 35 ff.):

Obgleich eine entsprechende Richtlinie der Europäischen Gemeinschaften über die Angleichung der Rechtsvorschriften über die Betriebserlaubnis für landwirtschaftliche Zugmaschinen noch nicht verabschiedet ist, soll — womit auch einem Wunsch der deutschen Landwirtschaft und der Industrie entsprochen wird — für die Bundesrepublik Deutschland die Anhebung von 20 km/h auf 25 km/h in den betreffenden Vorschriften vorweggenommen werden. Das kann geschehen, weil die Mitgliedstaaten der EWG sich darüber einig geworden sind, daß Vergünstigungen künftig einheitlich an eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h geknüpft werden sollen. Obgleich sich die geplante EG-Richtlinie nur auf landwirtschaftliche Zugmaschinen erstreckt, soll die Anhebung in den betreffenden Vorschriften der StVZO nicht nur für die landwirtschaftlichen Zugmaschinen, sondern für die übrigen in Betracht kommenden Fahrzeuge im Interesse einer einheitlichen Handhabung gelten. Die Anhebung der Grenze auf 25 km/h in den betreffenden Vorschriften ist unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit vertretbar.

2.3 Personenkraftwagen mit automatischer Kraftübertragung finden immer mehr Verbreitung. Es werden deshalb zunehmend Fahrschüler auch auf diesen Kraftfahrzeugen ausgebildet und geprüft. Bislang wurde die Fahrerlaubnis ohne Beschränkung auf Automatikfahrzeuge erteilt, selbst wenn die Prüfung lediglich auf einem solchen Fahrzeug erfolgte. Es ist allerdings schon seit längerer Zeit vielfach üblich, daß in diesen Fällen der Fahrschüler während seiner Ausbildung auch einige Fahrstunden auf einem Kraftfahrzeug mit konventioneller Kraftübertragung übt. Die Neuregelung in § 11 a lehnt sich an diese Praxis an und schreibt eine bestimmte Ausbildung auf einem Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe verbindlich vor, falls der Fahrschüler die Fahrerlaubnis ohne Beschränkung auf Automatikfahrzeuge haben will. Weist er hingegen eine solche Ausbildung nicht nach, so wird die Fahrerlaubnis auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit automatischer Kraftübertragung beschränkt.**2.4 Änderung von Bestimmungen über die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§§ 15 d ff.):**

Die Änderungsverordnung vom 21. Juli 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 845) hat die Bestimmungen über die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung auf die Führer von Mietwagen ausgedehnt. Dies gilt auch für die Führer von Krankenkraftwagen, soweit der Krankentransport nach § 49 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes Mietwagenverkehr darstellt. Da aber der Krankentransport teils als Mietwagenverkehr, teils als Hoheitsverkehr ausgestaltet ist, hat die genannte Neuregelung zu sachlich ungerechtfertigten Differenzierungen und Unklarheiten geführt. Es hat sich ferner herausgestellt, daß die insbesondere hinsichtlich des Lebensalters und der nachzuweisenden Fahrpraxis zu erfüllenden Voraussetzungen bei den den Krankentransport in großem Umfang durchführenden Hilfsorganisationen zu Personalschwierigkeiten geführt haben, die eine ordnungsgemäße Erledigung ihrer Aufgaben in Frage stellen können.

Die Neuregelung stellt nunmehr klar, in welchen Fällen der Führer eines Krankenkraftwagens der besonderen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bedarf und mildert, soweit es vertretbar erscheint, die für die Erteilung zu erfüllenden Voraussetzungen, um auch hier eine bundeseinheitliche Handhabung zu gewährleisten.

Schließlich sollen künftig auch die Führer von Kraftdroschken, Mietwagen und Krankenkraftwagen regelmäßigen ärztlichen Wiederholungsuntersuchungen im Abstand von drei Jahren unterzogen werden, wie das bisher schon für die Omnibusfahrer vorgeschrieben war. Die Änderung des § 15 f Abs. 2 stellt dies

sicher. Im Interesse der Sicherheit der zu befördernden Personen ist es geboten, im Rahmen der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung an die Eignung der Führer aller dem Personentransport dienenden Fahrzeuge grundsätzlich die gleichen Anforderungen zu stellen.

2.5 Änderung der Abgasvorschriften (§ 47 und Anlagen XI bis XIV):

Durch die Änderungsverordnung vom 26. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 936) kamen zu den bis dahin geltenden rein nationalen Vorschriften der Anlage XI (Gehalt an Kohlenmonoxyd [CO] im Abgas bei Leerlauf), Anlage XII (Kurbelgehäuseentlüftung) und Anlage XIII (Abgasverhalten bei den verschiedenen Betriebszuständen) die im Rahmen der Europäischen Gemeinschaften harmonisierten Vorschriften der Anlage XIV hinzu.

Da die Anforderungen in den rein nationalen Vorschriften (Anlagen XI, XII und XIII) einerseits und in den harmonisierten Vorschriften (Anlage XIV) andererseits keine wesentlichen Unterschiede enthalten, besteht kein praktisches Bedürfnis mehr für ein Nebeneinander dieser Vorschriften. Fahrzeughersteller, die eine Betriebserlaubnis nach der StVZO beantragen und die danach gefertigten Fahrzeuge im Geltungsbereich der StVZO vertreiben wollen, hatten bislang die Wahl, ob ihre Fahrzeuge den rein nationalen oder den harmonisierten Vorschriften entsprechen sollen. Sie machen jedoch — wie die Entwicklung der letzten Zeit gezeigt hat — bei der Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis kaum mehr von der Möglichkeit Gebrauch, ihr Fahrzeug nach den rein nationalen — statt nach den harmonisierten — Vorschriften prüfen zu lassen. Dies ist auch verständlich, da die deutschen Hersteller wegen des Exports ihrer Fahrzeuge an der Erfüllung nicht der nationalen, sondern der harmonisierten Vorschriften interessiert sind.

Deshalb werden die rein nationalen Vorschriften der Anlagen XII und XIII aufgehoben. Die nationale Vorschrift der Anlage XI wird auf die Fälle des Nachprüfverfahrens (vor allem im Rahmen der technischen Fahrzeugüberwachung nach § 29) beschränkt. Für die Erteilung der Betriebserlaubnis (sowohl der Allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 20 als auch der Einzelbetriebserlaubnis nach § 21) gelten somit künftig für die Prüfung des Abgasverhaltens bei verschiedenen Betriebszuständen, der Kurbelgehäuseentlüftung und des Gehalts an Kohlenmonoxyd im Abgas bei Leerlauf nur noch die harmonisierten Vorschriften der Anlage XIV.

2.6 EWG-Kontrollgerät und Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte (§§ 57 a, 57 b, Anlage VIII Nr. 3.2):

Mit der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 vom 20. Juli 1970 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 164 vom 27. Juli 1970) hat der Rat der Europäischen Gemeinschaften für zur Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und für Kraftomnibusse ein Kontrollgerät eingeführt. Nach Artikel 4 dieser EWG-Verordnung wird das Kontrollgerät ab 1. Januar 1975 für die Neufahrzeuge und für die bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge, die gefährliche Güter befördern, verbindlich vorgeschrieben. Ab 1. Januar 1978 ist das Kontrollgerät für die anderen Fahrzeuge obligatorisch.

Soweit das Kontrollgerät nach der EWG-Verordnung verbindlich vorgeschrieben ist, gelten für Bauart, Einbau, Betrieb und Prüfung die Vorschriften der EWG-Verordnung. Unter die nationale Vorschrift über Fahrtschreiber (§ 57 a) fallen nach 1975 bzw. 1978 nur noch die Fahrzeuge, die von der EWG-Verordnung ausgenommen sind.

Durch die nunmehr erfolgte Ergänzung des § 57 a wird dem Halter — und zwar bereits jetzt — die Möglichkeit eingeräumt, für sein Fahrzeug anstelle des vorgeschriebenen Fahrtschreibers nationaler Bauart das Kontrollgerät nach der EWG-Verordnung zu verwenden.

Das Kontrollgerät bedarf einer EWG-Bauartgenehmigung. Eine entsprechende Verordnung, wonach EWG-Bauartgenehmigungen für das Kontrollgerät

erteilt werden können, ist am 15. Dezember 1971 erlassen worden (Bundesgesetzblatt I S. 2023).

In dem neu eingeführten § 57 b wird die Überprüfung, insbesondere die periodische Nachprüfung, des Fahrtschreibers und Kontrollgeräts im einzelnen geregelt. Die Neuregelung lehnt sich an die bereits seit Jahren übliche Praxis bei der Überprüfung von Fahrtschreibern durch Kundendienstwerkstätten an, übernimmt jedoch auch andererseits die Prüfvorschriften der EWG-Verordnung.

II.

Zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1 Nr. 1

In einer ganzen Reihe von Vorschriften spricht die StVZO vom „Kraftfahrzeugbrief“, „Anhängerbrief“, „Kraftfahrzeugschein“ und „Anhängerschein“. Da es künftig nur noch einen „Fahrzeugbrief“ und einen „Fahrzeugschein“ gibt, müssen die betreffenden Vorschriften der StVZO an diese beiden neuen Begriffe angepaßt werden.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 5 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz nach Klasse 4, § 18 Abs. 2 Nr. 6 Buchst. a, d, e, o, §§ 35, 35 c, § 35 e Abs. 3 Satz 1, § 36 a Satz 1 und 2, § 41 Abs. 4, Abs. 9 Satz 2 und 6, Abs. 10 Satz 2, Abs. 15 Satz 6 Nr. 1 und 3, § 50 Abs. 3 Satz 2, § 53 Abs. 2 Satz 2, § 56 Abs. 2, § 57 Abs. 1)

Die Anhebung der Geschwindigkeitsgrenze von 20 km/h auf 25 km/h erfolgt auf verschiedenen Gebieten: bei der Führerscheinbestimmung für den Führerschein Klasse 4 (§ 5 Abs. 1 Satz 1), bei den Zulassungsbestimmungen (§ 18 Abs. 2 Nr. 6) sowie bei einer Reihe von technischen Vorschriften (§§ 35 ff.).

In § 18 Abs. 4 (Pflicht zur Führung von amtlichen Kennzeichen) soll keine Anhebung von 20 auf 25 km/h erfolgen. Bei dieser Vorschrift hat nämlich die Kennlichmachung und die Identifizierung des Fahrzeugs Vorrang. Beim heutigen Massenverkehr und bei der heutigen Verkehrsdichte ist es unerlässlich, daß auch die langsam fahrenden Fahrzeuge möglichst einfach und rasch (insbesondere bei Unfällen und Verkehrsverstößen) identifiziert werden können.

Bei den betroffenen technischen Vorschriften (§§ 35 ff.) ist die Anhebung der Grenze von 20 auf 25 km/h auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit noch vertretbar. Hinsichtlich der Befreiung von der Ausrüstung mit Bremsleuchten wird jedoch von deutscher Seite bei den Europäischen Gemeinschaften in Brüssel aus Verkehrssicherheitserwägungen anzustreben sein, daß die Befreiung der Fahrzeuge bis 25 km/h ganz aufgegeben wird. Ohnedies werden schon heute vielfach bei einer Reihe von landwirtschaftlichen Zugmaschinen — unabhängig von ihrer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit — von den Fahrzeugherstellern Bremsleuchten mitgeliefert.

Wegen der Weitergeltung der Betriebserlaubnis bei Inanspruchnahme der erhöhten Geschwindigkeitsgrenze vgl. die Übergangsbestimmung in § 72 Abs. 2.

Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 8 Abs. 3)

Bislang wurde über den betreffenden Fahrerlaubnisbewerber für die Beurteilung seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ein Strafregisterauszug eingeholt. Nach dem Bundeszentralregistergesetz übernimmt nunmehr das Führungszeugnis die Funktion des Strafregisterauszugs. Die neue Vorschrift des § 8 Abs. 3 schreibt die Einholung des Führungszeugnisses in der Weise vor, wie sie nach § 28 des Bundeszentralregistergesetzes gefordert wird.

Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 11 a)

§ 11 a schreibt vor, daß Fahrschüler, die ihre Fahrprüfung auf einem Kraftfahrzeug mit automatischer Kraftübertragung ablegen, gleichwohl aber eine Fahrerlaubnis ohne Beschränkung auf solche Fahrzeuge haben wollen, eine Ausbildung von mindestens 6 Fahrstunden zu je 45 Minuten auf einem Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe durch eine Fahrschule nachweisen müssen. Wird dieser Nachweis nicht geführt, so wird die Fahrerlaubnis auf Kraftfahrzeuge mit automatischer Kraftübertragung beschränkt.

Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 13 Abs. 1)

Die Änderung der Grenze von 20 auf 40 DM ist die Folge der Änderung des § 28 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes durch das Gesetz vom 28. Juni 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 1001).

Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 15 d)

In § 15 d Abs. 1 Nr. 2 wird klargestellt, daß auch die Führer von Krankenkraftwagen grundsätzlich der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bedürfen.

Der Begriff „Krankenkraftwagen“ anstelle der bisher in der StVZO (z. B. in § 52 Abs. 3 Nr. 4) verwendeten Bezeichnung „Krankenwagen“ wurde mit Rücksicht auf die DIN-Norm 75 080 eingeführt. Diese DIN-Norm kennt 2 Arten von Krankenkraftwagen: den Rettungswagen (zum Herstellen und Aufrechterhalten der Transportfähigkeit von Notfallpatienten vor und während der Beförderung) und den Krankentransportwagen (zur Beförderung von Nicht-Notfallpatienten).

Im Krankentransport- und Rettungswesen werden heute in der Regel Krankenkraftwagen verwendet, die der vorgenannten DIN-Norm entsprechen. Daneben gibt es auch vereinzelt noch Kraftfahrzeuge, die für Zwecke des Krankentransports und der Unfallrettung eingesetzt werden und nicht der DIN-Norm entsprechen. Auch diese letzteren fallen unter den Begriff Krankenkraftwagen im Sinne der StVZO.

Durch den neuen Absatz 1a in § 15 d werden die Führer von Krankenkraftwagen der Berufsfeuerwehren wie bisher (da kein Mietwagenverkehr im Sinne des § 49 Abs. 4 PBefG vorliegt) vom Erfordernis einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung freigestellt. Angesichts der dienstrechtlichen und disziplinarrechtlichen Situation kann dieser Personenkreis ohne Einbuße für die Verkehrssicherheit den ebenfalls schon bisher befreiten Führern von Bundeswehr-, Polizeifahrzeugen, etc. (Abs. 1a Nr. 1 und 2) gleichgestellt werden. *)

Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 15 e)

Durch die neue Regelung in § 15 e Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 wird bestimmt, daß das vorgeschriebene Mindestalter von 21 Jahren, das für das Führen von Kraftdroschken und Mietwagen gilt, für die Führer von Krankenkraftwagen nicht zutreffen soll. Das hier vorgesehene Mindestalter von 19 Jahren erscheint wegen der von den Haltern solcher Fahrzeuge (insbesondere Deutsches Rotes Kreuz und andere Hilfsorganisationen) an die Zuverlässigkeit der Fahrzeugführer gestellten besonderen Anforderungen ausreichend. Damit wird im übrigen auch eine wesentliche Voraussetzung dafür geschaffen, daß Ersatzdienstpflichtige als Führer von Krankenkraftwagen eingesetzt werden können.

§ 15 e Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 wird zunächst redaktionell neu gefaßt. An sachlicher Regelung ist neu, daß die Untersuchung der geistigen und körperlichen Eignung von Bewerbern um die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung zum Führen von Krankenkraftwagen auch von funktionell im Dienst der großen Hilfsorganisationen stehenden Ärzten durchgeführt werden kann.

Durch die Neufassung von § 15 e Abs. 1 Satz Nr. 4 wird für die Führer von Krankenkraftwagen eine mindestens einjährige Fahrpraxis innerhalb der letzten 5 Jahre vor der Erteilung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung verlangt. Dies erscheint unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten notwendig aber auch ausreichend.

Die Neufassung von § 15 e Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 bringt die Terminologie der Prüfungsanforderungen sprachlich in Einklang mit § 11 Abs. 2 und stellt darüber hinaus klar, daß an den Bewerber um die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung strengere Anforderungen zu stellen sind als an den Bewerber um die allgemeine Fahrerlaubnis. Die Änderungen in § 15 e Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 sowie der Absätze 2 und 3 sind eine Folge der Änderungen des § 15 e Abs. 1.

Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 15 f Abs. 2)

Entsprechend der Änderung in § 15 e Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 können auch die Wiederholungsuntersuchungen von

*) Die Befreiung auch der hauptberuflich tätigen Krankenkraftwagenführer der freiwilligen Feuerwehren sowie der Führer von Krankenkraftwagen der öffentlich-rechtlichen Gebietskörperschaften geht auf eine Initiative des Bundesrates zurück.

Krankenkraftwagenführern durch Ärzte der Hilfsorganisationen vorgenommen werden. Die bisherige Befreiung der Kraftdroschken- und Mietwagenführer von der für die Inhaber einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung grundsätzlich vorgeschriebenen ärztlichen Wiederholungsuntersuchung wird im Interesse der Verkehrssicherheit aufgehoben.

Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 15 g)

§ 15 g wird sprachlich an die Änderung des § 15 d angepaßt. Die Meldepflicht kann auf die Fälle beschränkt werden, in denen die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung von einer anderen Behörde erteilt worden ist, weil die Ortskenntnisse des Inhabers der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bereits vor der Erteilung von der ausstellenden Behörde überprüft worden sind.

Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 15 h)

Hier handelt es sich lediglich um eine redaktionelle Änderung als Folge der Änderung des § 15 d.

Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 19)

Die Vorschrift des § 19 Abs. 1, die die Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebserlaubnis umschreibt, wird um die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 vom 20. Juli 1970 über das Kontrollgerät ergänzt. Die EWG-Verordnung ist für die Bundesrepublik Deutschland unmittelbar geltendes Recht.

Der neu eingeführte Absatz 3 in § 19 bringt für die Fahrzeughersteller, die Inhaber einer Betriebserlaubnis für Typen sind und deren Zuverlässigkeit damit (§ 20 Abs. 1 Satz 1) überprüft worden ist, hinsichtlich der von ihnen betriebenen Erprobungsfahrzeuge Erleichterungen. Insbesondere wird geregelt, daß bei Veränderung von Fahrzeugteilen, die naturgemäß bei Erprobungsfahrzeugen öfters vorgenommen werden muß, die Betriebserlaubnis nicht erlischt. Auch müssen solche Änderungen, wie dies § 27 Abs. 1 an sich vorschreibt, nicht im Fahrzeugschein eingetragen werden. Allerdings muß das Fahrzeug im Fahrzeugschein als Erprobungsfahrzeug bestätigt sein.

Artikel 1 Nr. 12 (§ 21)

Die Ergänzung des § 21 Satz 3 bedeutet eine vertretbare Arbeitsentlastung für die amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr. Künftig soll nicht mehr erforderlich sein, daß der amtlich anerkannte Sachverständige sein Gutachten nach § 21 StVZO unbedingt selbst im Fahrzeugbrief unterschreiben muß. Stattdessen soll zulässig sein, daß sein Gutachten mit seinem Namen in den Brief übernommen wird, wenn ein anderer amtlich anerkannter Sachverständiger die Richtigkeit der Eintragung bescheinigt. Auf diese Weise ist sichergestellt, daß die Übernahme und Eintragung des Gutachtens in den Fahrzeugbrief sachlich richtig ist.

Artikel 1 Nr. 13 (§ 22 a Abs. 6)

In zunehmendem Maße wird für Fahrzeugeinrichtungen durch Rechtsvorschriften (EWG-Verordnungen oder nationale Vorschriften auf Grund von EWG-Richtlinien) eine EWG-Bauartgenehmigung vorgesehen. Durch den neuen Absatz 6 in § 22 a wird sichergestellt, daß die Schutzbestimmungen der Absätze 2 und 5 auch für die EWG-Bauartgenehmigungen gelten.

Artikel 1 Nr. 14 (§ 23 Abs. 1)

Die Änderung in Satz 3 trägt technischen Erfordernissen des neuen Fahrzeugbriefs Rechnung.

Mit der Änderung in Satz 4 wird bestimmt, daß bei der Anmeldung eines Fahrzeugs künftig zu den Halterangaben, die der Zulassungsstelle mitzuteilen sind, ggf. auch der Geburtsname gehört. Diese zusätzliche Angabe dient der besseren Identifizierung des Halters in den Karteien der Zulassungsstellen sowie im Register des Kraftfahrt-Bundesamtes. Hingegen kann die bisher geforderte Angabe des Geburtsortes, da entbehrlich, weggelassen. Außerdem muß künftig auf Verlangen der Zulassungsstelle der Nachweis auch hinsichtlich des regelmäßigen Standorts des Fahrzeugs geführt werden. Im übrigen enthält die Vorschrift redaktionelle Änderungen.

Artikel 1 Nr. 15 (§ 24 Satz 1)

Diese Vorschrift ist redaktionell an den neuen Begriff „Fahrzeugschein“ angepaßt und enthält den Hinweis auf die Muster 2a und 2b des neuen Fahrzeugscheins.

Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 26)

§ 26 Abs. 1 Satz 1 fordert nunmehr nicht mehr die Führung je einer besonderen Kartei für Kraftfahrzeuge einerseits und Anhänger andererseits, da mit Einführung des neuen Einheitsfahrzeugbriefs und -fahrzeugscheins auch die bisher jeweils gesonderte Erfassung in den Karteien und Registern der Zulassungsstellen und des Kraftfahrt-Bundesamtes aufgegeben werden kann. Die Änderung in Satz 2 ist lediglich redaktioneller Art.

§ 26 Abs. 4 Satz 2 enthält für die zulassungsfreien Fahrzeuge die gleiche Änderung für die zu fordernden Angaben, wie dies bereits in § 23 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 geschehen ist (Wegfall des Geburtsorts und zusätzliche Aufnahme ggf. des Geburtsnamens). Sodann wird für erfassungsmäßige Zwecke künftig bei Kranwagen zusätzlich die Angabe der Kranlast gefordert (wegen der verfahrensmäßigen Behandlung siehe VkB1 1972 S. 226, 336). Schließlich werden die Worte „Fabriknummer des Fahrzeugs“ durch das heute hierfür übliche Wort „Fahrzeugstellnummer“ ersetzt.

Der neu eingefügte Absatz 4 a trägt der Tatsache Rechnung, daß die großen Kraftfahrzeugzulassungsstellen beginnen, sich auf maschinelle Datenerfassung umzustellen. Bei zwei Zulassungsstellen (Berlin und München) ist dies bereits geschehen. Weitere Zulassungsstellen werden im Laufe der nächsten Jahre vermutlich folgen. Nach der neuen Vorschrift des Absatzes 4 a können die Fahrzeuge statt durch eine Kartei auch durch maschinelle Datenträger in einer Datei erfaßt werden. Die Erfassung der Daten und ihre Übermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt kann statt durch eine Karteikarte durch einen Datenmeldesatz vorgenommen werden. Um die Bundeseinheitlichkeit des Datenmeldesatzes zu wahren, bestimmt das Kraftfahrt-Bundesamt dessen Inhalt und Anordnung.

Artikel 1 Nr. 17 (§ 27)

In § 27 Abs. 1 Satz 1 kommt zur Kartei die Datei (Folge der Einführung des neuen Absatzes 4 a in § 26).

Durch die Aufhebung von § 27 Abs. 3 Satz 3 wird die bisherige Sonderregelung für Händler hinsichtlich der Melde- und Anzeigepflichten aufgegeben. Von Seiten der Kraftfahrzeugetrfassung (insbesondere des Kraftfahrt-Bundesamtes und der Kraftfahrzeugzulassungsstellen) wurde wiederholt geltend gemacht, daß die Führung einer besonderen Kartei ausschließlich für Fahrzeuge, die sich beim Händler befinden, durch die Verhältnisse überholt ist.

Die Praxis hat gezeigt, daß zum Teil der Händler das Fahrzeug überhaupt nicht selbst erwirbt, sondern nur in Kommission zum Weiterverkauf nimmt und als Erwerber des Fahrzeugs gar nicht auftritt. Zu einem weiteren wesentlichen Teil wird das Fahrzeug nach § 27 StVZO vorübergehend stillgelegt, wenn es der bisherige Eigentümer veräußern möchte, aber nicht sofort einen Käufer findet. Die vorübergehende Stilllegung wird im Fahrzeugbrief vermerkt (§ 27 Abs. 4 a StVZO); in diesem Fall wird der Händler, selbst wenn er das Fahrzeug erwirbt, als solcher nicht im Brief eingetragen. Die vorübergehende Stilllegung kann auch noch vom Händler selbst herbeigeführt werden, ohne daß er als Erwerber im Brief vermerkt wird.

Es besteht deshalb kein praktisches Bedürfnis mehr für die Aufrechterhaltung der bisherigen Sonderregelung für den Händler, so daß sie im Interesse der Vereinfachung bei den Zulassungsstellen aufgehoben werden kann.

Zu Artikel 1 Nr. 18 (§ 28 Abs. 1 Satz 3)

Entsprechend der für den allgemeinen Fahrzeugschein (§ 24) getroffenen Regelung wird auch bei den Scheinen für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen der Unterschied von Kraftfahrzeugschein einerseits und Anhängerschein andererseits aufgegeben und ein einheitlicher Fahrzeugschein für alle Fahrzeugarten eingeführt (vgl. Muster 3).

Artikel 1 Nr. 19 (§ 40 Abs. 2)

In § 40 Abs. 2 Satz 2 wurden bisher für Fahrzeuge bis 20 km/h bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit — statt selbsttätig wirkender — von Hand betätigte Scheibenwischer zugelassen. Durch die nunmehr erfolgte Streichung von Satz 2 wird auch für diese Fahrzeuge ein selbsttätig wirkender Scheibenwischer vorgeschrieben. Die Zulassung von Hand betätigter Scheibenwischer auch

bei langsam fahrenden Fahrzeugen ist bei den heutigen Verkehrs- und Straßenverhältnissen mit der Verkehrssicherheit nicht mehr vereinbar (Übergangsvorschrift siehe in § 72 Abs. 2).

Zu Artikel 1 Nr. 20 (§ 47 Abs. 1 Satz 2)

Durch die Streichung der Anlagen XII und XIII wird sichergestellt, daß im Verfahren auf Erteilung einer Betriebserlaubnis (sowohl der Allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 20, als auch der Einzelbetriebserlaubnis nach § 21) nur noch die harmonisierten Vorschriften der Anlage XIV gelten. Die verbleibenden rein nationalen Vorschriften der Anlage XI für die Prüfung des Gehalts an Kohlenmonoxyd im Abgas bei Leerlauf haben nur noch für die Überwachung der Fahrzeuge, insbesondere im Rahmen der periodischen Prüfung nach § 29, Bedeutung. Bei der Prüfung von Typ I (Abgase bei verschiedenen Betriebszuständen) im Rahmen der Erteilung einer Einzelbetriebserlaubnis (§ 21 StVZO) sind nicht die für die Typprüfung bei Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis geforderten Werte, sondern die dort für die Nachprüfung der laufenden Serie geltenden Werte zugrunde zu legen (Anlage XIV Anhang I Nummer 3.2.2.1.).

Zu Artikel 1 Nr. 21 (§ 52)

Folgeänderung (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 6).

Zu Artikel 1 Nr. 22 (§ 57 a)

Durch die Bestimmungen des neu eingefügten Absatzes 3 wird die Möglichkeit eröffnet, auch Fahrzeuge, die nicht unter die Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 fallen, jedoch nach der nationalen Vorschrift des Absatzes 1 mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet werden müssen, mit einem Kontrollgerät nach der Verordnung (EWG) zu versehen. Für den Betrieb des Kontrollgeräts durch Kraftfahrzeugführer und Halter gelten die Artikel 15 bis 18 der Verordnung (EWG).

Artikel 1 Nr. 23 und 29 (§ 57 b, Anlage VIII Nr. 3.2. Satz 2)

§ 57 b Abs. 1 bestimmt zunächst, daß die dort genannten Fahrzeughalter Fahrtschreiber oder Kontrollgerät in besonderen Fällen (z. B. nach Reparatur), sonst periodisch alle 2 Jahre überprüfen lassen müssen. Die Überprüfung der Fahrtschreiber gehörte bisher zum Gegenstand der Untersuchung nach § 29 StVZO. In der Praxis hat sich jedoch bereits seit Jahren eingebürgert, daß die Untersuchung des Fahrtschreibers nicht durch den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer bei der Technischen Prüfstelle erfolgt, sondern durch eine Kundendienstwerkstatt des betreffenden Fahrtschreiberherstellers vorgenommen wird. Diese Kundendienstwerkstätten verfügen eher über besonders geschulte Fachkräfte und entsprechende technische Einrichtungen als die Technischen Prüfstellen. Der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer bei der Technischen Prüfstelle ließ sich dann eine Bescheinigung der betreffenden Kundendienstwerkstatt vorlegen, wonach der Fahrtschreiber einer Überprüfung unterzogen wurde und als vorschriftsmäßig angesehen wird. Dieses seit längerem in der Praxis eingespielte und bewährte Verfahren wird nunmehr in § 57 b Abs. 1 und Anlage VIII Nr. 3.2. Satz 2 gesetzlich eingeführt.

Neu ist lediglich, daß die Prüfung des Fahrtschreibers nicht mehr nur periodisch in einem bestimmten Turnus erfolgen soll, sondern auch nach jedem Einbau, jeder Reparatur oder jeder Änderung der Wegdrehzahl oder des wirksamen Reifenumfanges des Kraftfahrzeugs vorgenommen werden muß. Neu ist weiterhin, daß die erfolgreiche Prüfung durch ein Einbauschild auf dem Fahrtschreiber oder Kontrollgerät nachzuweisen ist, das nach der Überprüfung von der Werkstatt angebracht wird. Die genannten neuen Regelungen werden in Anlehnung an die Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 (Artikel 14, Anhang I Ziffer V und VI) eingeführt, um ein Nebeneinander von unterschiedlichen Prüfvorschriften zu vermeiden.

Verpflichtet, ihre Fahrtschreiber oder Kontrollgeräte prüfen zu lassen, sind einmal die Halter, deren Fahrzeuge nach § 57 a Abs. 1 oder 3 damit ausgerüstet sind. Verpflichtet sind außerdem die Halter, die ein Kontrollgerät in ihrem Fahrzeug verwenden als Ersatz für ein Kontrollbuch oder für Eintragungen in Tageskontrollblätter (§ 15 a Abs. 8 StVZO, § 6 der Verordnung zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69); die Verpflichtung

tung dieser Halter besteht natürlich nur so lange, wie sie von ihrer Wahlmöglichkeit, ihr Fahrzeug in den genannten Fällen mit einem Kontrollgerät auszurüsten, Gebrauch machen.

Vor Beginn der Hauptuntersuchung nach § 29 wird geprüft, ob das Einbauschild vorhanden und vorschriftsmäßig ist, insbesondere ob der Zeitpunkt für die nächste vorgeschriebene Prüfung des Fahrtschreibers oder Kontrollgeräts eingehalten wurde. Ist dies nicht der Fall, so ist die Vornahme der Hauptuntersuchung abzulehnen (vgl. Anlage VIII Nr. 3.2. Satz 2).

§ 57 b Abs. 2 regelt den speziellen Fall, daß bei Neufahrzeugen der Fahrzeughersteller den Fahrtschreiber oder das Kontrollgerät gleich mit einbaut. In diesem Fall soll der Fahrzeughersteller auch die vorgeschriebene Prüfung beim Einbau vornehmen und das Einbauschild anbringen. Der Einbau sowie die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Einbau und das ordnungsgemäße Funktionieren des Fahrtschreibers lagen bereits bisher beim betreffenden Fahrzeughersteller. Neu hinzugekommen ist lediglich das formalisierte Prüfverfahren in Anlehnung an die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70.

Wegen der Bedeutung des Einbauschildes für die Überwachung sieht § 57 b Abs. 3 vor, daß der Halter für den ordnungsgemäßen Zustand des Schildes zu sorgen hat.

Nach § 57 b Abs. 1 und 2 müssen die Fahrtschreiber- und Kontrollgerätehersteller sowie die Fahrzeughersteller für die Überprüfungsaufgaben nach den genannten Vorschriften amtlich anerkannt sein. Dies ist mit Rücksicht auf die Bedeutung der übertragenen Aufgaben für die Verkehrssicherheit erforderlich. Eine solche amtliche Anerkennung (Zulassung) ist auch in Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 vorgesehen.

Im Interesse einer Verwaltungsvereinfachung erscheint es zweckmäßig und auch vertretbar, daß lediglich die Fahrtschreiber- und Kontrollgerätehersteller, nicht aber auch die einzelnen Werkstätten amtlich anerkannt werden. Demgemäß kann die Anerkennung erteilt werden,

1. zur Vornahme der Prüfungen durch den Antragsteller selbst und/oder
2. zur Ermächtigung von Werkstätten, die die Prüfungen vornehmen (§ 57 b Abs. 5).

Der Antragsteller muß im letzteren Fall durch entsprechende Überwachungs- und Weisungsbefugnisse sichergestellt haben, daß die von ihm ermächtigten Werkstätten personell und sachlich entsprechend ausgestattet sind und daß die Durchführung der Prüfungen ordnungsgemäß erfolgt (vgl. § 57 b Abs. 6).

Für den Fahrzeughersteller wird die Ermächtigung nur zur Vornahme der Prüfungen durch ihn selbst erteilt.

Die in § 57 b Abs. 7 vorgesehene Mitteilung des Geräteherstellers an die Anerkennungsbehörde, welche Werkstätten er ermächtigt hat, dient Kontroll- und Überwachungszwecken.

Im übrigen lehnen sich die Vorschriften über das Anerkennungsverfahren (§ 57 b Abs. 4 bis 9) an die entsprechenden Vorschriften in der Anlage VIII Nr. 6 betreffend die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten, Bremsendienst und Eigenüberwachen an.

Sonderregelungen gelten für die Fahrzeuge von Bundeswehr und Bundesgrenzschutz (§ 57 b Abs. 1) sowie von Bundesbahn und Bundespost (§ 57 b Abs. 10). Die Kraftfahrzeuge der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes unterliegen besonderen Einsatzbedingungen. Deshalb ist es zweckmäßig, daß die Prüfung der Fahrtschreiber (entsprechend der Regelung bei der technischen Fahrzeugüberwachung, vgl. § 29 Abs. 1 StVZO) in eigener Verantwortung von Bundeswehr und Bundesgrenzschutz durchgeführt wird. Für die Fahrzeuge der Bundesbahn und Bundespost sollen die Vorschriften des § 57 b zwar gelten, jedoch kann ihnen in Anlehnung an die technische Fahrzeugüberwachung (Anlage VIII Nr. 8 StVZO) auch bei der Prüfung der Fahrtschreiber eine Eigenüberwachung zugestanden werden.

Zu Artikel 1 Nr. 24 (§ 59)

Die Änderungen sind nur redaktioneller Art. Es wird der Begriff „Fabriknummer des Fahrgestells“ durch den

heute schon weithin üblichen Begriff „Fahrgestellnummer“ ersetzt.

Zu Artikel 1 Nr. 25 (§ 69 a)

Durch die Einfügung der neuen Nummer 4a in Absatz 1 wird die Vorschrift des § 7 Abs. 1 Nr. 5 (Verbot der Führung eines Kraftfahrzeugs, für das eine Fahrerlaubnis nicht erforderlich ist, vor Vollendung des 15. Lebensjahres) bußgeldbewehrt. Das war bisher nicht der Fall; die Praxis hat jedoch gezeigt, daß eine Bewehrung notwendig ist. Im übrigen wird § 69 a an die geänderten oder ergänzten materiellen Bestimmungen der StVZO angepaßt.

Artikel 1 Nr. 26 (§ 72 Abs. 2)

Die Übergangsvorschriften sollen da, wo es notwendig erscheint, die Anpassung an die geänderte Rechtslage erleichtern. Die Fristen tragen den gegebenen Umständen Rechnung. Besonders hervorzuheben ist:

Die Übergangsvorschrift zu § 19 Abs. 2 soll verhindern, daß die Betriebserlaubnis für Zugmaschinen oder für die näher bezeichneten Anhänger dadurch erlischt, daß der Halter von der in Artikel 1 Nr. 2 eingeräumten Anhebung der Geschwindigkeit von 20 auf 25 km/h Gebrauch macht. Gleiches gilt für Bauartgenehmigungen für Teile an solchen Fahrzeugen. Die gesetzliche Fiktion ist aus Verkehrssicherheitserwägungen vertretbar; sie erspart den Haltern, den Technischen Prüfstellen und den Zulassungsstellen vermeidbaren Aufwand. Soweit die Fahrzeugpapiere zu berichtigen sind (z. B. wegen höherer zulässiger Geschwindigkeit), kann dies aufgeschoben werden, bis sich die Zulassungsstelle aus anderem Anlaß mit den Fahrzeugpapieren zu befassen hat.

Die Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 1 Satz 2 und der Anlage XIV gewährt hinsichtlich der Prüfung Typ III (Kurbelgehäuseentlüftung) und der Prüfung Typ I (Abgase bei verschiedenen Betriebszuständen) für die Fahrzeuge, die nicht auf Grund einer Allgemeinen Betriebserlaubnis erstmals in den Verkehr kommen, eine Übergangsfrist von 9 Monaten.

Außerdem wird in der Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 1 Satz 2 klargestellt, daß Fahrzeuge, deren Allgemeine Betriebserlaubnis sich auf die aufgehobenen Vorschriften der Anlagen XII und XIII bezieht, insoweit weiterhin als vorschriftsmäßig gelten.

Die durch die Änderungsverordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1615) seinerzeit eingefügte Übergangsvorschrift zu § 53 Abs. 7 wird geändert, weil sich inzwischen herausgestellt hat, daß die damals vorgesehenen Übergangsfristen (bis 29. Februar 1972 für Neufahrzeuge, bis 31. Dezember 1972 für im Verkehr befindliche Fahrzeuge) zu kurz sind. Die Übergangsvorschriften werden entsprechend verlängert (bis 31. Dezember 1974 für Neufahrzeuge und bis 31. Dezember 1975 für im Verkehr befindliche Fahrzeuge).

Die Vorschriften des neu eingefügten § 57 b Abs. 1 bis 3, 10 sowie der Anlage VIII Nr. 3.2. Satz 2 über die Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte treten am 1. Juli 1973 in Kraft. Die bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge, die noch kein Einbauschild haben, sollen nach und nach im Zusammenhang mit der fälligen Hauptuntersuchung nach § 29 und Anlage VIII in den Prüfungsturnus eingeführt werden.

Die Vorschriften des § 57 b Abs. 4 bis 9 über das Anerkennungsverfahren für Geräte- und Fahrzeughersteller treten bereits 6 Monate früher, nämlich am 1. Januar 1973, in Kraft. Innerhalb dieses Zeitraums können dann die erforderlichen Anerkennungen beantragt und erteilt werden.

Die Übergangsvorschrift zu § 58 gewährt den Haltern der Fahrzeuge, die von der Anhebung der Geschwindigkeitsgrenze von 20 km/h auf 25 km/h betroffen werden, eine angemessene Übergangsvorschrift von etwa 3 Monaten für das Auswechseln des Geschwindigkeitsschildes.

Die Übergangsvorschriften zu Muster 2 a und 2 b sowie zu Muster 3 enthalten Übergangsregelungen für die weitere Ausfertigung und Verwendung der bisherigen Kraftfahrzeug- und Anhängerscheine.

Zu Artikel 1 Nr. 27 (Anlage I)

Die Neufassung der Anlage I berücksichtigt die inzwischen eingetretenen Änderungen. Der Abschnitt b) führt die noch gültigen Unterscheidungszeichen auf, die durch

Gebiets- oder Verwaltungsreformen künftig auslaufen. Der Abschnitt c) enthält eine Zwischenlösung für Bayern, die auf die dort durchgeführte Gebietsreform zurückgeht (vgl. auch die Verlautbarungen des Bundesministers für Verkehr, VkB1 1972 S. 227 und S. 334).

Zu Artikel 1 Nr. 28 (Anlage IV)

Enthält redaktionelle Überarbeitungen.

Zu Artikel 1 Nr. 29 (Anlage VIII)

In der Anlage VIII Nr. 2.1.2. waren die Krankenkraftwagen bislang unter der Bezeichnung „Krankenkraftwagen“ in die Gruppe der Personenkraftwagen eingegliedert. Zwar fallen Krankenkraftwagen in der Regel unter den Begriff der Personenkraftwagen. Vereinzelt können jedoch großräumige Krankenkraftwagen wegen der Zahl ihrer Fahrgastplätze unter die Gruppe der Kraftomnibusse fallen. Es erscheint deshalb zweckmäßig, die Krankenkraftwagen aus der Gruppe der Personenkraftwagen herauszunehmen und sie — auch im Hinblick auf ihre spezielle Ausstattung und Verwendung — in die Gruppe der Sonderfahrzeuge nach Nr. 2.1.8. aufzunehmen.

Die bisherige Frist von 12 Monaten für die periodische Hauptuntersuchung soll für die Krankenkraftwagen bis zu 8 Fahrgastplätzen auch künftig gelten. Für solche mit mehr als 8 Fahrgastplätzen wurde in Nr. 2.1.8. die gleiche Regelung wie für Kraftomnibusse eingeführt (vgl. Nr. 2.1.3.).

Wegen der Regelung in Nr. 3.2. wird auf die Begründung zu Artikel 1 Nr. 23 verwiesen.

Zu Artikel 1 Nr. 30 (Anlage XI)

Geändert wird lediglich der Anwendungsbereich der Anlage XI, der nunmehr dem Anwendungsbereich der Anlage XIV entspricht.

Zu Artikel 1 Nr. 31 (Anlagen XII und XIII)

Mit der Aufhebung der rein nationalen Vorschriften der Anlagen XII und XIII wird das Nebeneinander dieser Vorschriften mit den harmonisierten Vorschriften der Anlage XIV beseitigt. Wegen der Einzelheiten wird auf die Begründung in Teil I zu Nr. 2.5. sowie in Teil II zu Artikel 1 Nr. 20 verwiesen.

Zu Artikel 1 Nr. 32 (Muster 1 c, 2 a, 2 b und 3)

Die Änderung im Muster 1 c (§ 15 d) stellt lediglich eine Folge der Änderung von § 15 d dar.

Mit den neuen Mustern 2 a und 2 b wird der neue Einheitsfahrzeugschein eingeführt. Es wird auf die Begründung in Teil I zur Nr. 2.1. sowie in Teil II zu Artikel 1 Nr. 15 verwiesen. Im übrigen ist zu bemerken, daß bei der technischen Fahrzeugbeschreibung (Muster 2 a, Rückseite; Muster 2 b, Vorderseite) einige Angaben — weil entbehrlich — weggelassen und einige weitere Angaben zusammengefaßt sind. Die Anordnung der Beschreibung wird geringfügig geändert.

Der Fahrzeugschein wird in zwei Ausführungen eingeführt: Das Muster 2 a enthält die allgemeine Ausführung, während das Muster 2 b für die Ausfüllung im Rahmen maschineller Datenverarbeitung durch die Kraftfahrzeug-Zulassungsstelle vorgesehen ist.

Das neue Muster 3 enthält den angeglichenen Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit roten Kennzeichen. Das Format dieses Fahrzeugscheins wurde dem Format des allgemeinen Fahrzeugscheins (Muster 2 a und 2 b) angeglichen. Die Farbe soll hellrot sein mit schwarzem Druck. Außer der Änderung der Geschwindigkeitsangabe in Spalte 8 enthält der neue Fahrzeugschein gegenüber dem früheren Schein keine sachlichen Änderungen.

Die bisherigen Muster 2 a, 2 b, 3, 4 und 5 werden aufgehoben.

Zu Artikel 2

Da die Begriffe „Kraftfahrzeugbrief“ und „Anhängerbrief“ sowie „Kraftfahrzeugschein“ und „Anhängerschein“ nicht nur in der StVZO vorkommen, sondern auch in weiteren auf § 6 des Straßenverkehrsgesetzes beruhenden Rechtsvorschriften, müssen auch letztere entsprechend bereinigt werden.

Zu Artikel 3

Enthält eine notwendige redaktionelle Anpassung.

Zu Artikel 4

Die vorzeitige Tilgung bestimmter Eintragungen im Verkehrszentralregister (Absatz 1) und der Verzicht auf

die Mitteilung bestimmter Entscheidungen (Absatz 2) folgen aus der Änderung des § 28 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes durch das Gesetz vom 28. Juni 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 1001).

Zu Artikel 5

Enthält die übliche Berlinklausel.

Zu Artikel 6

Soweit in § 72 Abs. 2 nicht besondere Vorschriften für das Inkrafttreten enthalten sind, soll diese Verordnung am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft treten. Artikel 1 Nr. 5 und Artikel 4 Abs. 1 hängen vom Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 28. Juni 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 1001) ab und treten deshalb zugleich mit diesem Gesetz in Kraft.

(VkB1 1972 S. 442)

Nr. 257 Wegfall des Erfordernisses der Vorlage des Warenbegleitscheins bei der Zulassung oder Umschreibung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, die aus Berlin (West) in das Bundesgebiet und aus dem Bundesgebiet nach Berlin (West) überführt wurden

Bonn, den 28. Juni 1972
StV 2/36.15.00

Nach Inkrafttreten des Transitverkehrsabkommens ist es nicht mehr erforderlich, daß bei der Zulassung oder Umschreibung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, die wegen Standortwechsels aus Berlin (West) in das Bundesgebiet oder aus dem Bundesgebiet nach Berlin (West) überführt wurden, Warenbegleitscheine vorgelegt werden.

Meine Verlautbarungen im Verkehrsblatt 1957 S. 298 und im Verkehrsblatt 1961 S. 90 werden hiermit aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1972 S. 462)

Nr. 258 Nationalitätszeichen im internationalen Kraftfahrzeugverkehr; hier: 2. Berichtigung der Übersicht über ausländische Nationalitätszeichen

Bonn, den 30. Juni 1972
StV 2/37.03.01-1

Nach Mitteilung des Rechtsberaters der Vereinten Nationen hat die Regierung von Fidschi das Nationalitätszeichen „FJI“ gewählt.

Ich stelle anheim, meine Verlautbarung im Verkehrsblatt 1967 S. 359 dahingehend zu ergänzen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1972 S. 462)

Nr. 259 Abmessungen der Verkehrszeichen nach der StVO einschließlich ihrer Varianten

Bonn, den 29. Mai 1972
StV 4/36.42.39

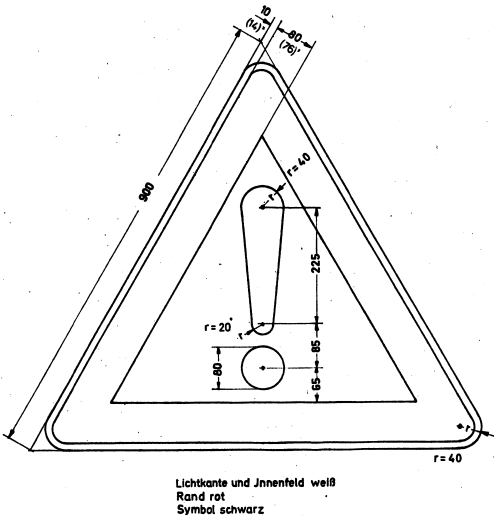
In Vollzug der Vorschriften nach II. und III. 1. und 3. zu §§ 39 — 43 VwV-StVO gebe ich nachstehend die amtlichen Verkehrszeichen mit Ihren Abmessungen bekannt. Für die Varianten der in der StVO abgebildeten Verkehrszeichen wurden teilweise die vorhandenen Leernummern benutzt.

Wenn in Ausnahmefällen von den nachstehend angegebenen Maßen abgewichen werden muß, ist nach III 3 zu §§ 39 — 43 VwV-StVO das Verhältnis der vorgeschriebenen Maße bei Übergrößen oder Verkleinerungen einzuhalten.

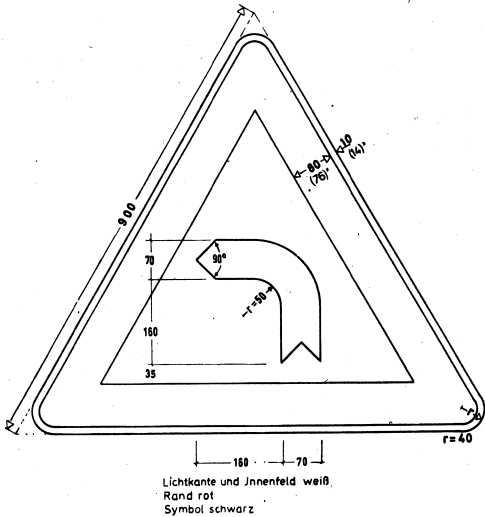
Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Beike

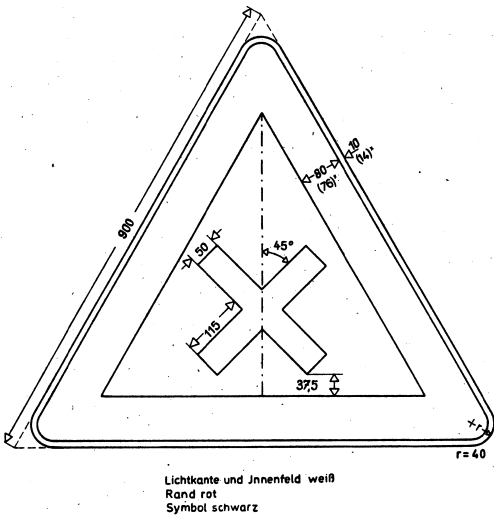
Zeichen 101 Gefahrstelle



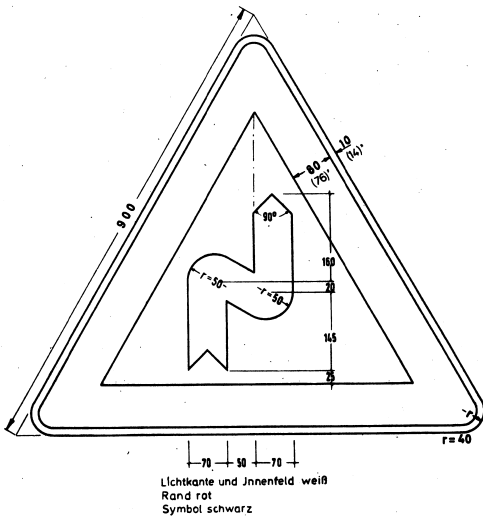
Zeichen 104 Kurve (links)



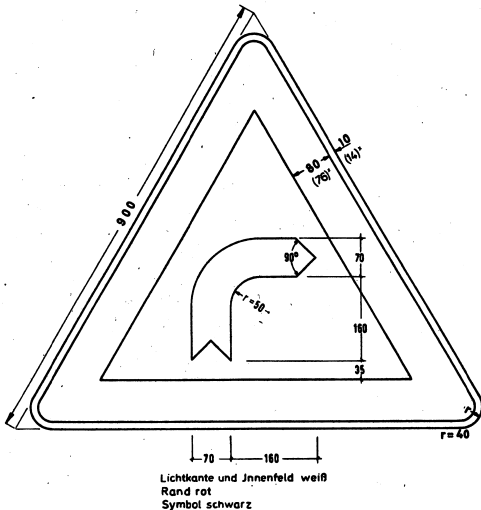
Zeichen 102 Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts



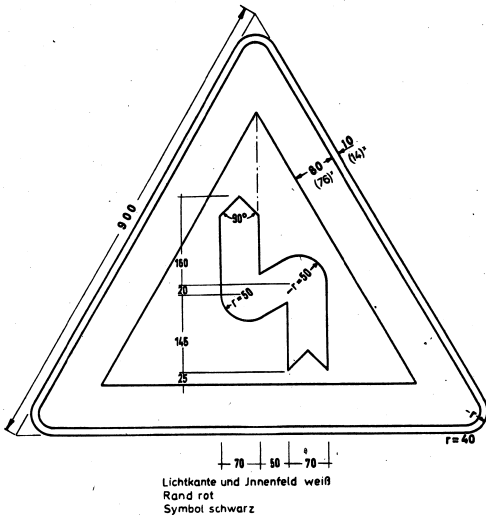
Zeichen 105 Doppelkurve (zunächst rechts)



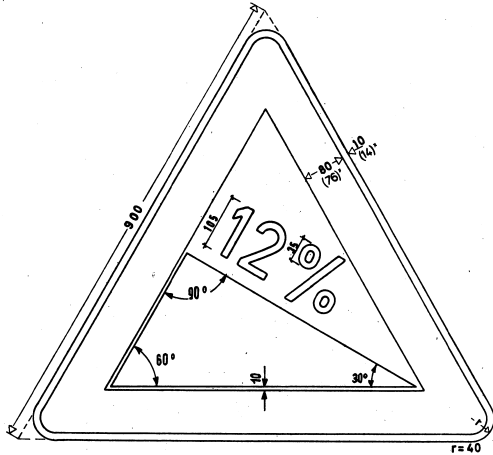
Zeichen 103 Kurve (rechts)



Zeichen 106 Doppelkurve (zunächst links)

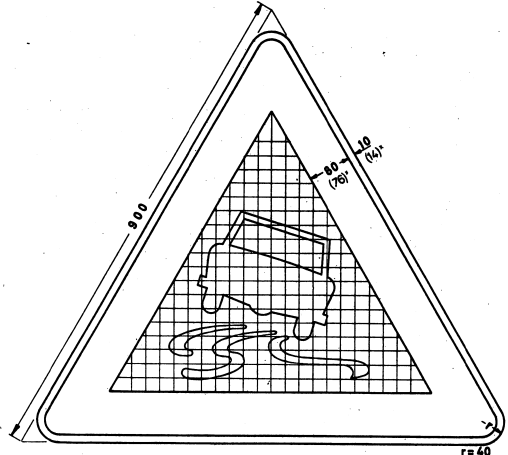


Zeichen 108 Gefälle



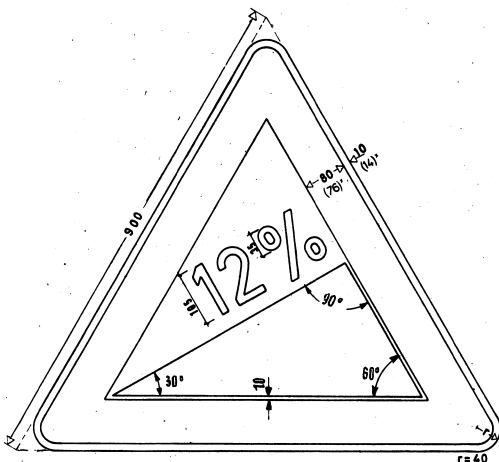
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 114 Schleudergefahr bei Nässe oder Schmutz



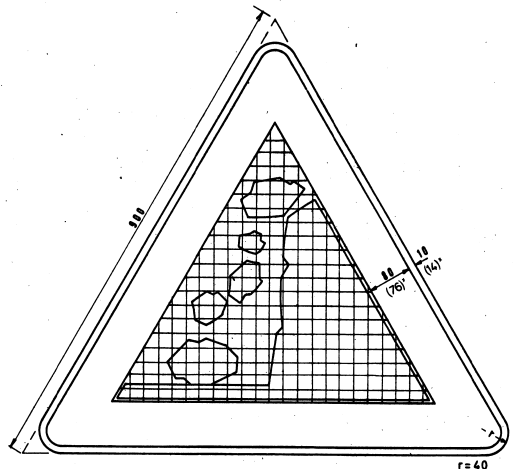
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 110 Steigung



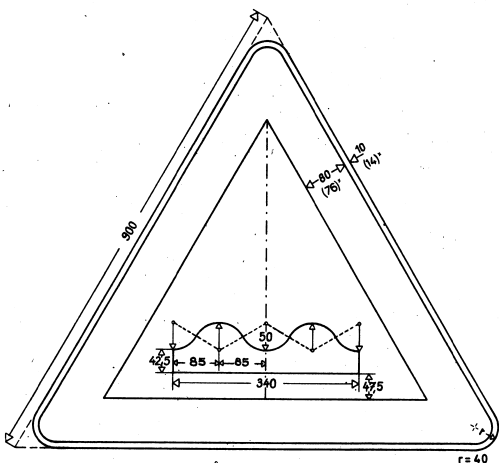
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 115 Steinschlag



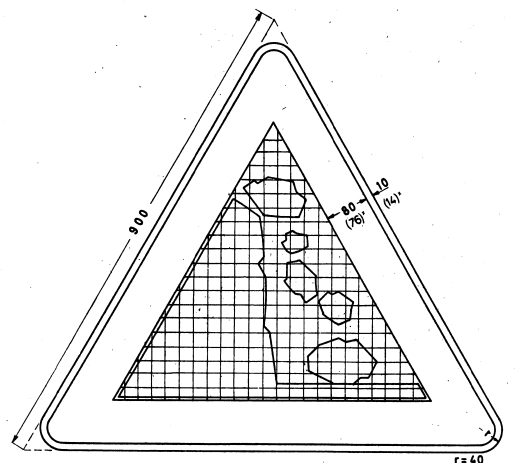
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 112 Unebene Fahrbahn



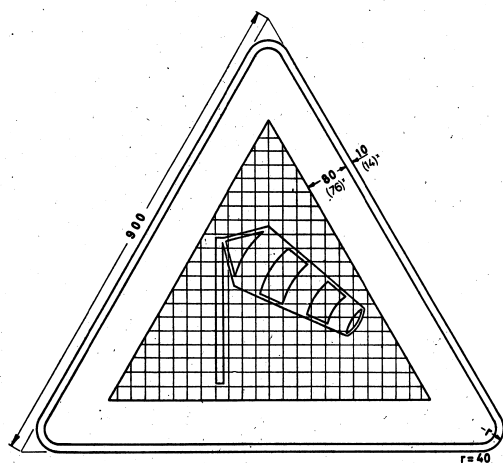
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 116 Steinschlag (spiegelbildlich)



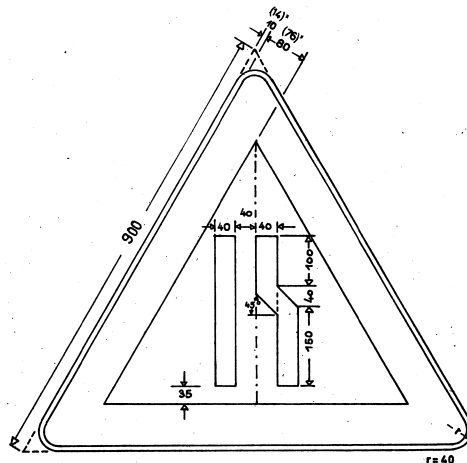
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 117 Seitenwind



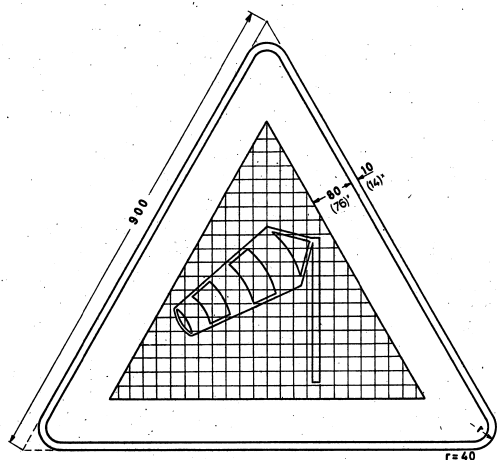
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 121 Einseitig (rechts) verengte Fahrbahn



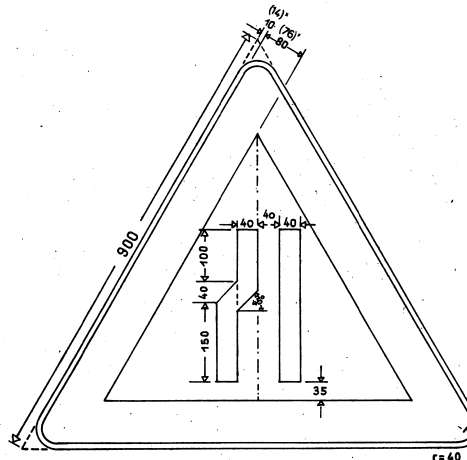
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 118 Seitenwind (spiegelbildlich)



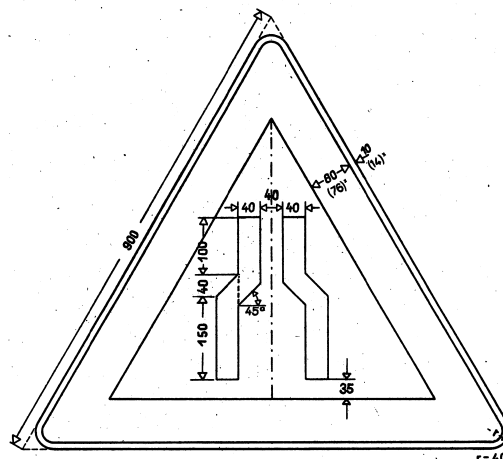
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 122 Einseitig (links) verengte Fahrbahn



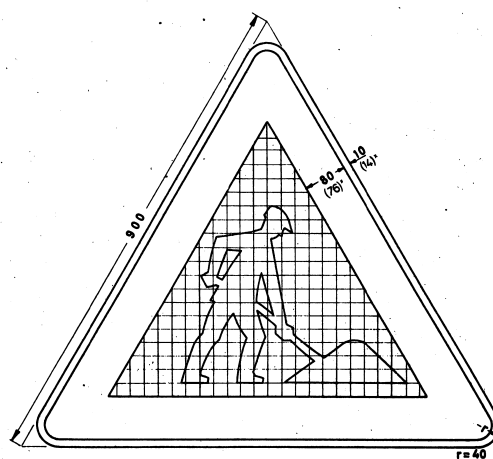
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 120 Verengte Fahrbahn



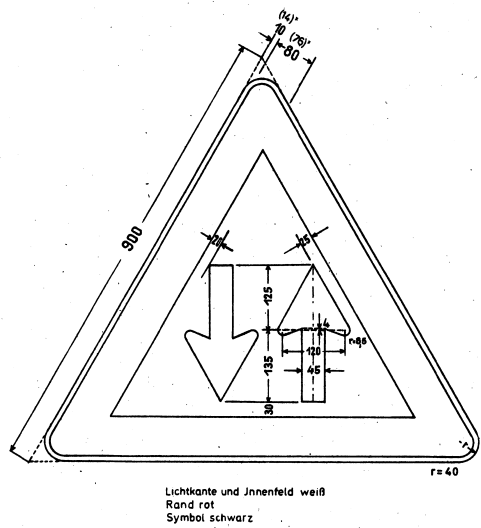
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 123 Baustelle



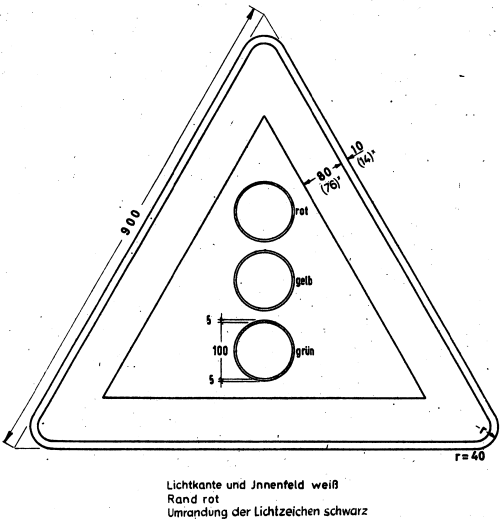
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 125 Gegenverkehr



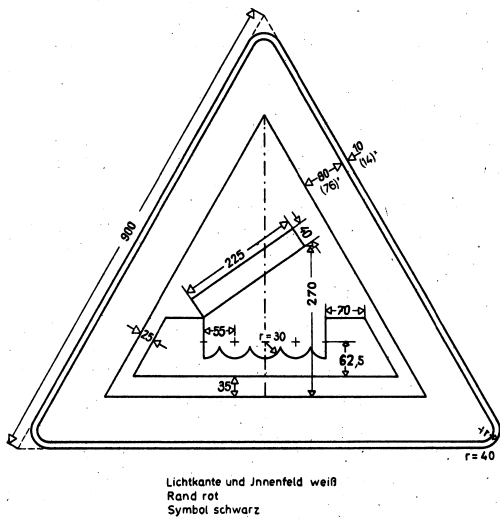
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 131 Lichtzeichenanlage



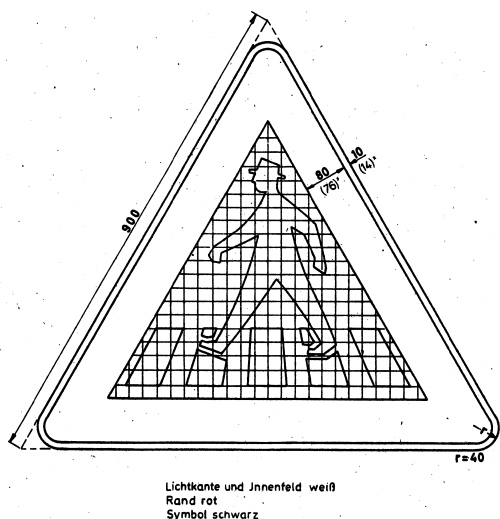
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Umrandung der Lichtzeichen schwarz

Zeichen 128 Bewegliche Brücke



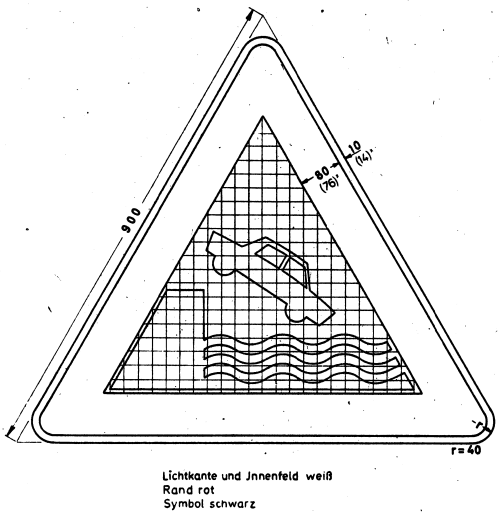
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 134 Fußgängerüberweg



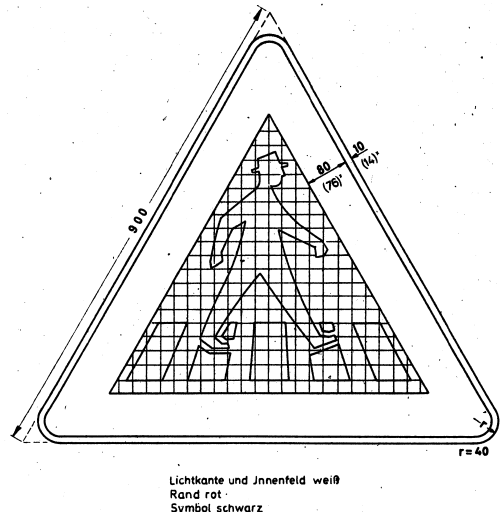
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 129 Ufer



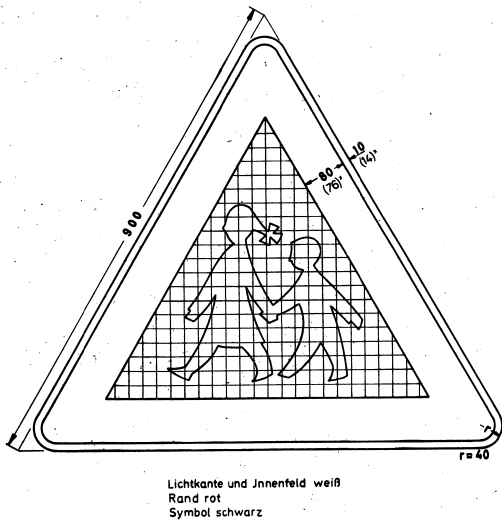
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 135 Fußgängerüberweg (spiegelbildlich)

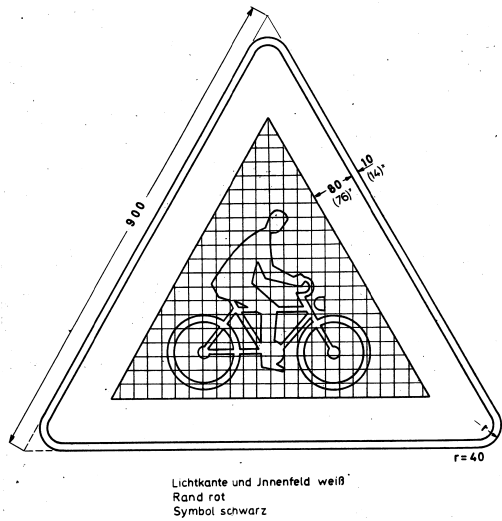


Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

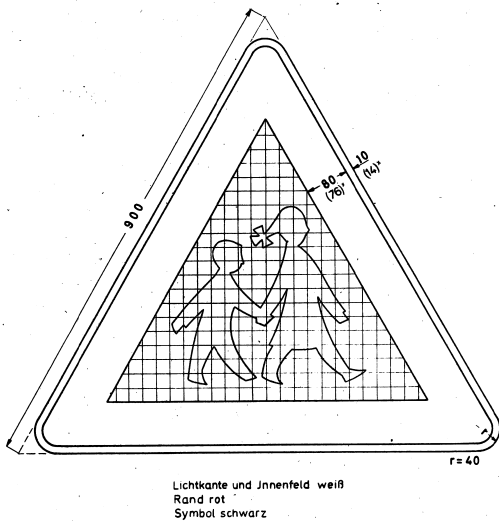
Zeichen 136 Kinder



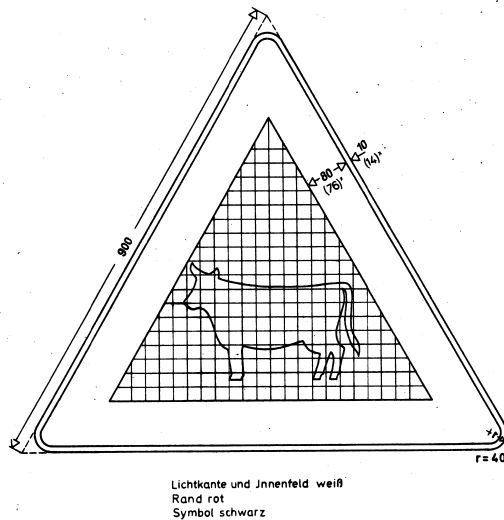
Zeichen 139 Radfahrer kreuzen (spiegelbildlich)



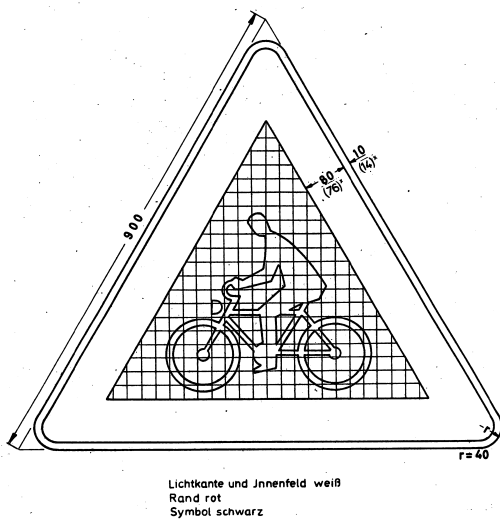
Zeichen 137 Kinder (spiegelbildlich)



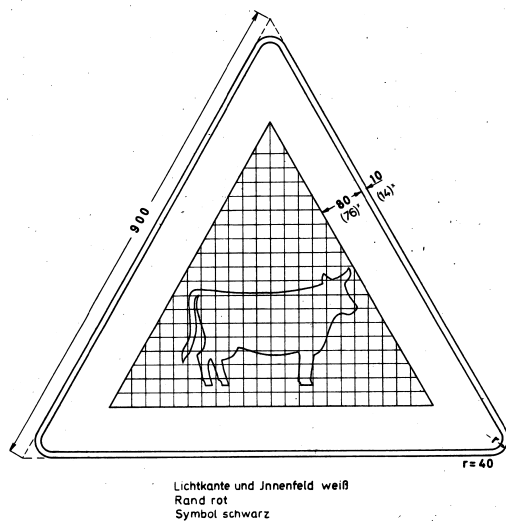
Zeichen 140 Tiere



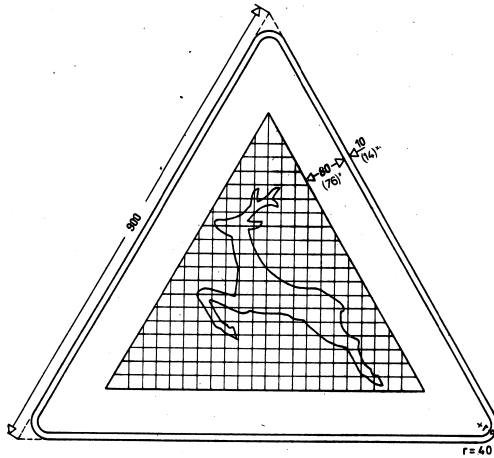
Zeichen 138 Radfahrer kreuzen



Zeichen 141 Tiere (spiegelbildlich)

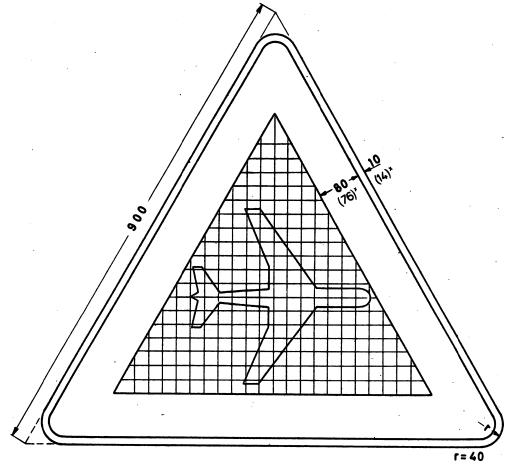


Zeichen 142 Wildwechsel



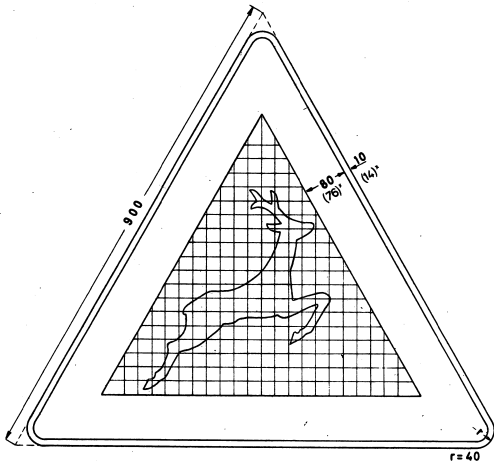
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 145 Flugbetrieb (spiegelbildlich)



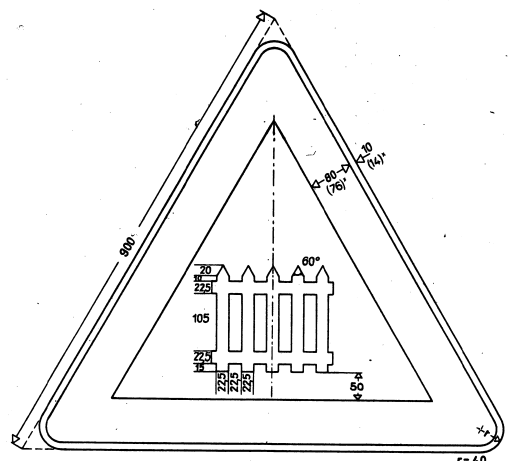
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 143 Wildwechsel (spiegelbildlich)



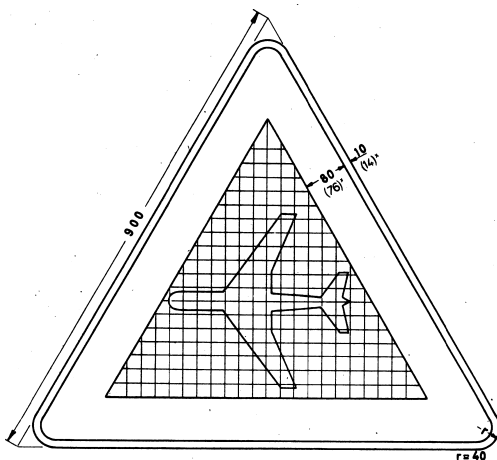
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 150 Bahnübergang mit Schranken oder Halbschranken



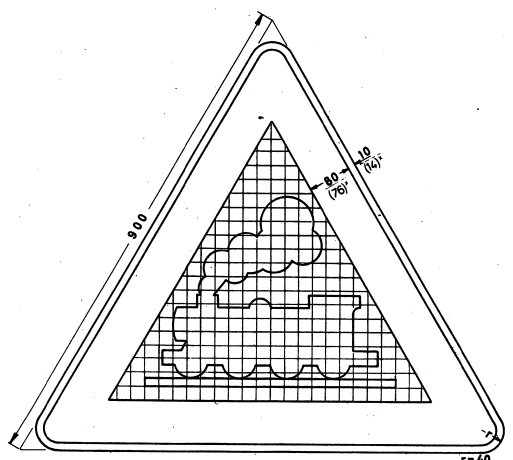
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 144 Flugbetrieb



Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

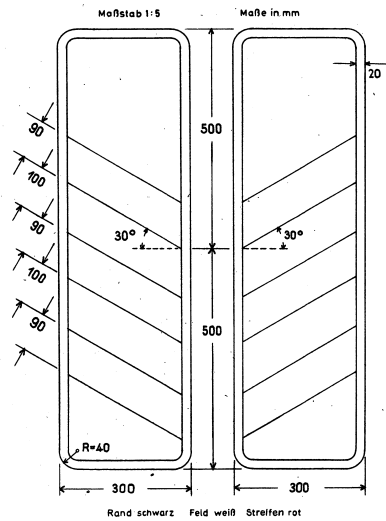
Zeichen 151 Unbeschränkter Bahnübergang



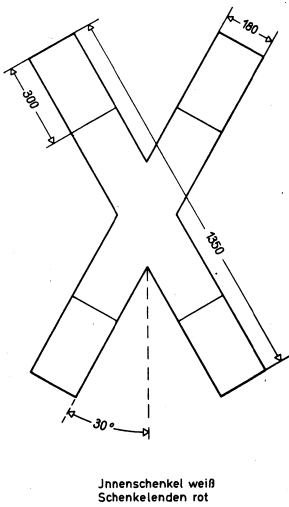
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 157 Dreistreifige Bake (links)

Zeichen 158 Dreistreifige Bake (rechts)

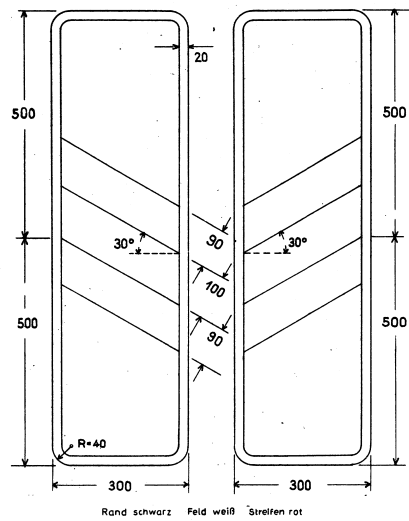


Zeichen 201 Andreaskreuz

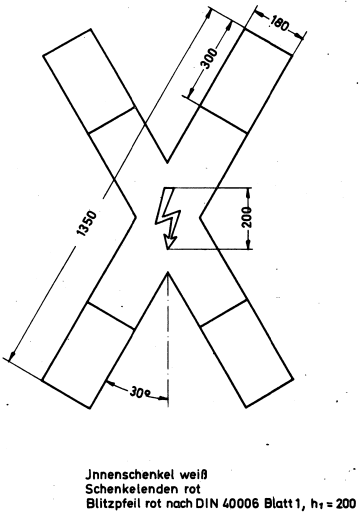


Zeichen 159 Zweistreifige Bake (links)

Zeichen 160 Zweistreifige Bake (rechts)

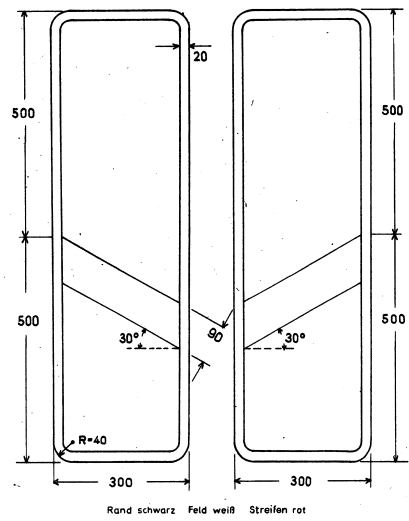


Zeichen 202 Andreaskreuz mit Blitzpfeil

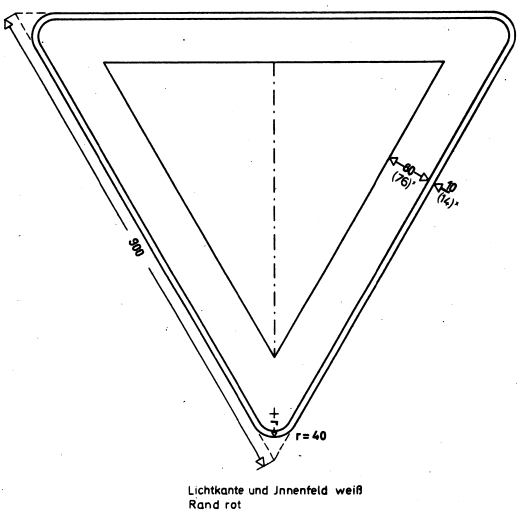


Zeichen 161 Einstreifige Bake (links)

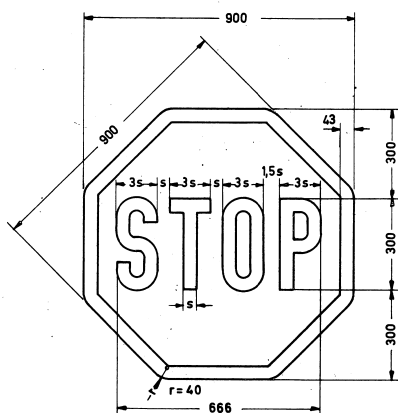
Zeichen 162 Einstreifige Bake (rechts)



Zeichen 205 Vorfahrt gewähren!



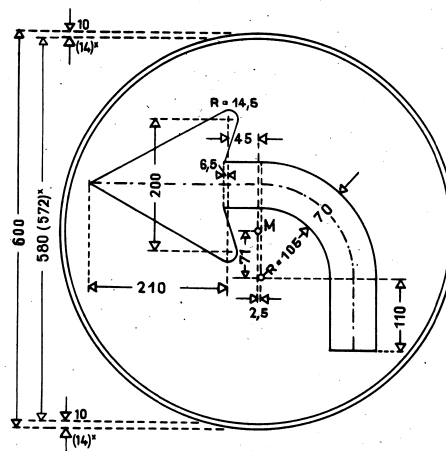
Zeichen 206 Halt! Vorfahrt gewähren!



Innenfeld rot
Schrift und Rand weiß
Strichstärke $s = 43 \text{ mm}$

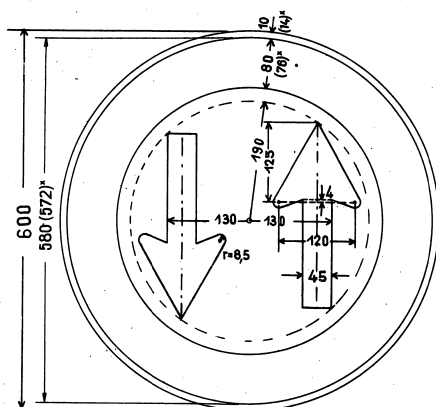
Bei profilverstärkter Ausführung werden etwa 4 mm vom Rand durch das Profil verdeckt.

Zeichen 210 **Vorgeschriebene Fahrtrichtung links**



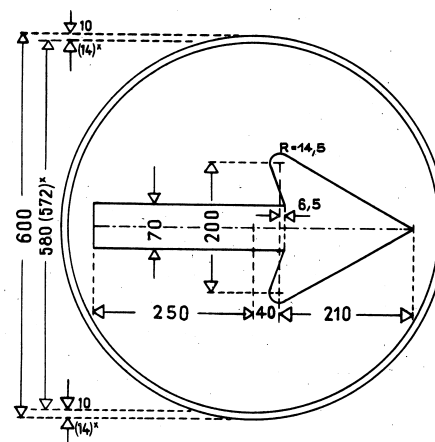
Lichtkante und Pfeil weiß
Grund blau

Zeichen 208 Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren!



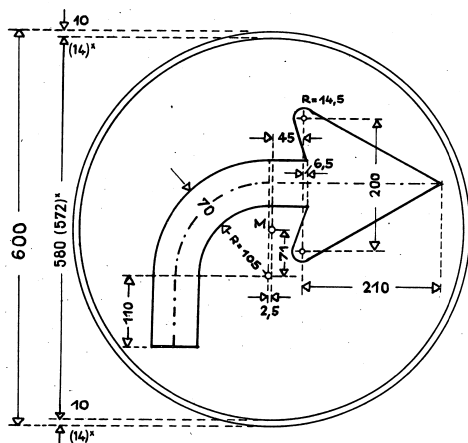
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand und rechter Pfeil rot
linker Pfeil schwarz

Zeichen 211 **Vorgeschriebene Fahrtrichtung hier rechts**



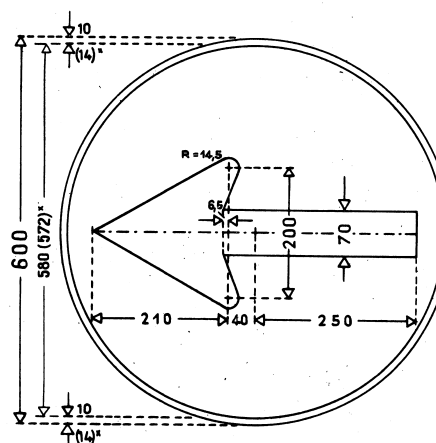
Lichtkante und Pfeil weiß
Grund blau

Zeichen 209 Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts



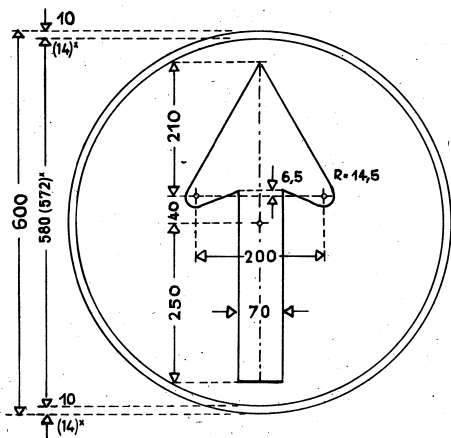
Lichtkante und Pfeil weiß
Grund blau

Zeichen 212 Vorgeschriebene Fahrtrichtung hier links



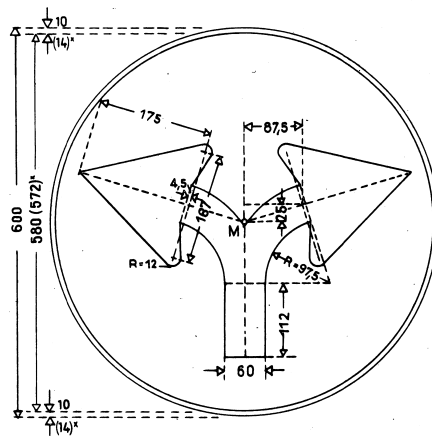
Lichtkante und Pfeil weiß
Grund blau.

Zeichen 213 Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus



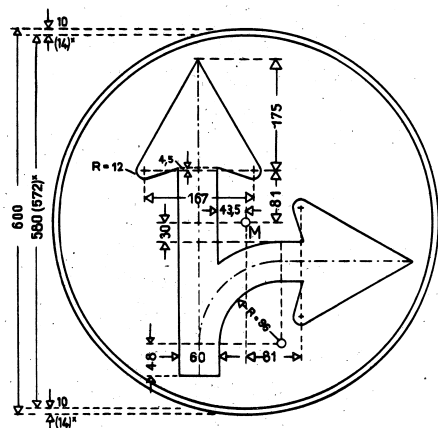
Lichtkante und Pfeil weiß
Grund blau

Zeichen 216 Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts und links



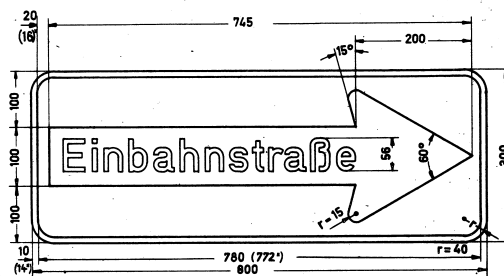
Lichtkante und Pfeil weiß
Grund blau

Zeichen 214 Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus und rechts



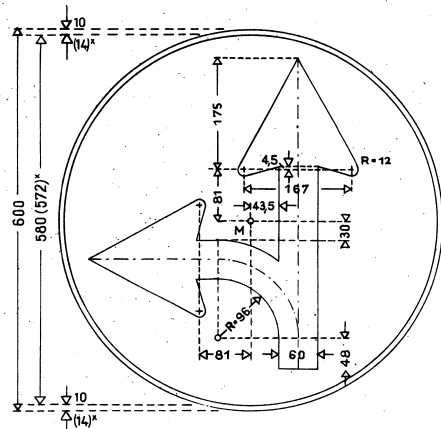
Lichtkante und Pfeil weiß
Grund blau

Zeichen 220 Einbahnstraße (rechtsweisend)



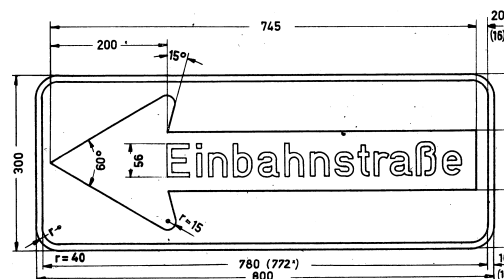
Grund blau
Lichtkante und Pfeil weiß
Schrift schwarz

Zeichen 215 Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus und links



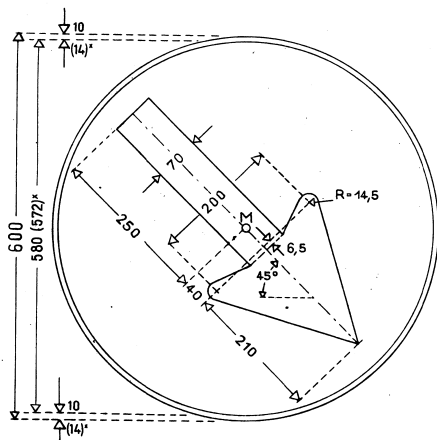
Lichtkante und Pfeil weiß
Grund blau

Zeichen 221 Einbahnstraße (linksweisend)



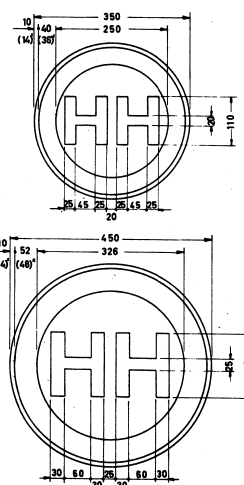
Grund blau
Lichtkante und Pfeil weiß
Schrift schwarz

Zeichen 222 Vorgeschriebene Vorbeifahrt rechts vorbei



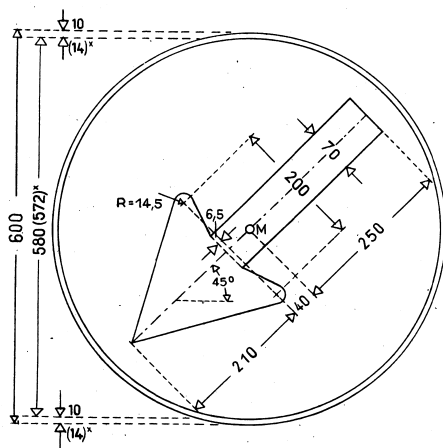
Lichtkante und Pfeil weiß
Grund blau

Zeichen 225 Doppelhaltestelle Straßenbahnen
Zeichen 225D Doppelhaltestelle Straßenbahnen (doppelseitig)



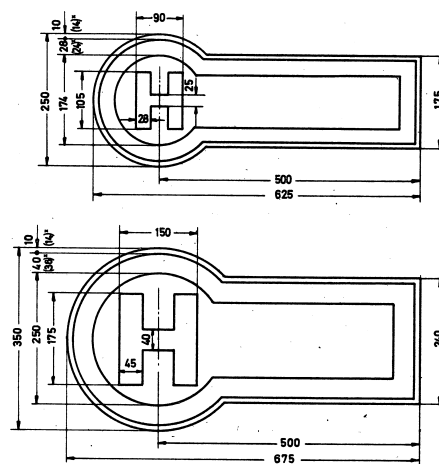
Lichtkante u. Grund gelb
Rand u. Schrift grün

Zeichen 223 Vorgeschriebene Vorbeifahrt links vorbei



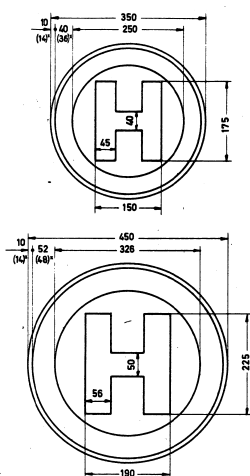
Lichtkante und Pfeil weiß
Grund blau

Zeichen 226 Haltestelle Kraftfahrlinien
Zeichen 226D Haltestelle Kraftfahrlinien (doppelseitig)



Lichtkante u. Grund gelb
Rand, „H“ u. Beschriftung grün

Zeichen 224 Haltestelle Straßenbahnen
Zeichen 224D Haltestelle Straßenbahnen (doppelseitig)



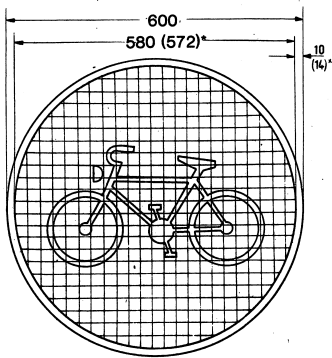
Lichtkante u. Grund gelb
Rand und „H“ grün

Zeichen 229 Taxenstand



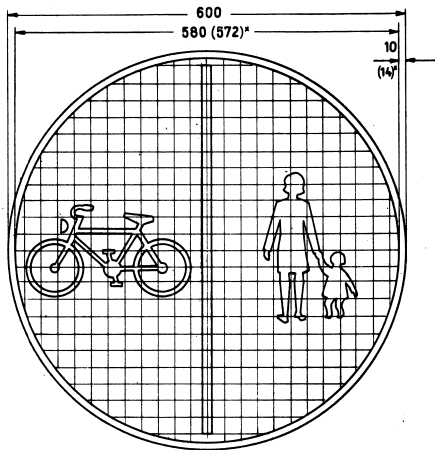
Grund blau
Lichtkante und Schrift weiß
Halbverbot rot

Zeichen 237 Sonderweg Radfahrer



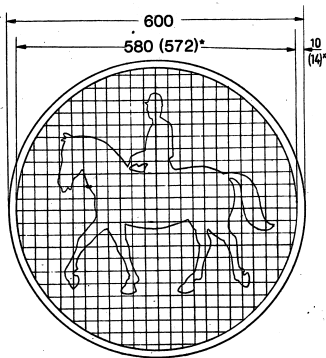
Grund blau
Lichtkante und Symbol weiß

Zeichen 242 Getrennter Rad- und Fußweg



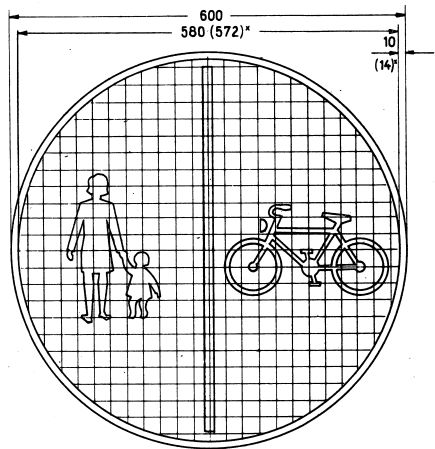
Grund blau
Lichtkante, Trennlinie und Symbol weiß

Zeichen 239 Sonderweg Reiter



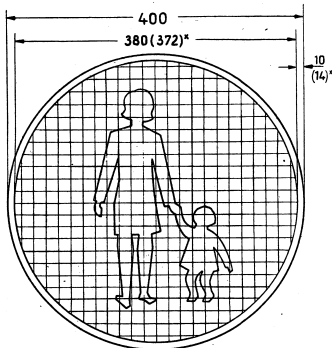
Grund blau
Lichtkante und Symbol weiß

Zeichen 243 Getrennter Fuß- und Radweg



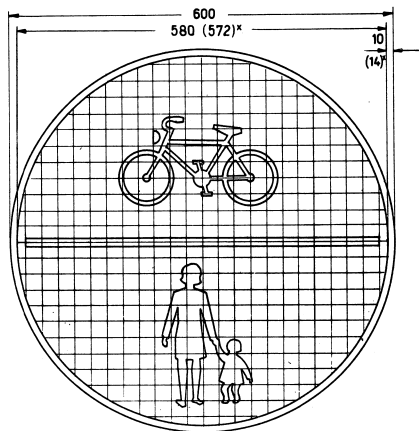
Grund blau
Lichtkante, Trennlinie und Symbol weiß

Zeichen 241 Sonderweg Fußgänger



Grund blau
Lichtkante und Symbol weiß

Zeichen 244 Gemeinsamer Rad- und Fußweg

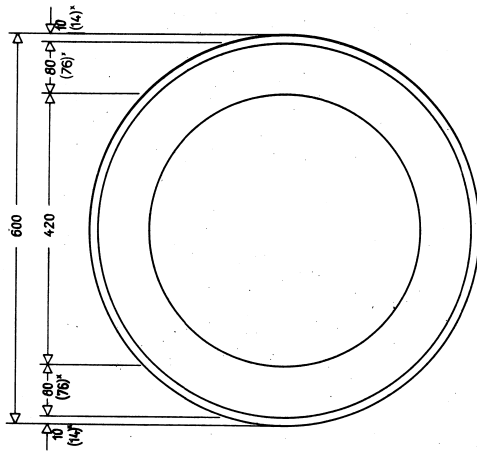


Grund blau
Lichtkante, Trennlinie und Symbol weiß

Alle Maße in mm.

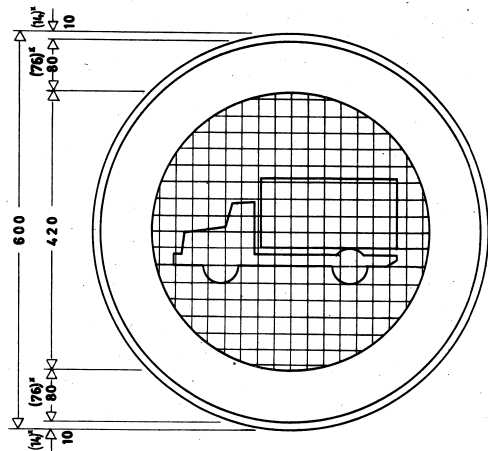
*) Die Breite der Lichtkante kann 10 mm oder 14 mm betragen.
Bei einer 14 mm breiten Lichtkante gelten die Maße in Klammern.

Zeichen 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art



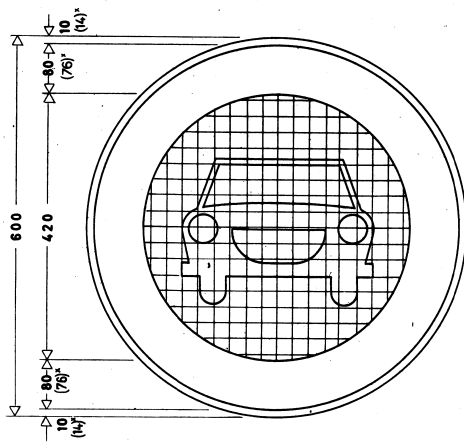
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot

Zeichen 253 Verbot für LKW mit zulässigem Gesamtgewicht über 2,8 t und Zugmaschinen



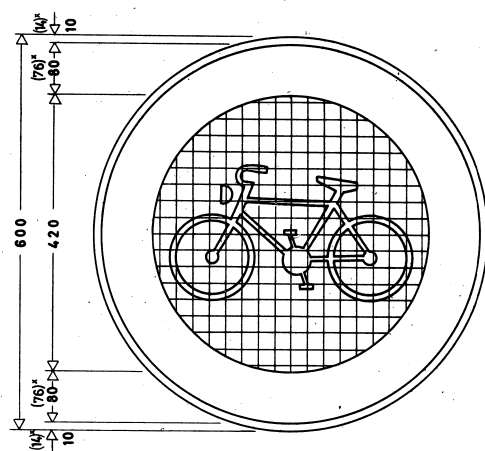
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 251 Verbot für Kraftwagen.



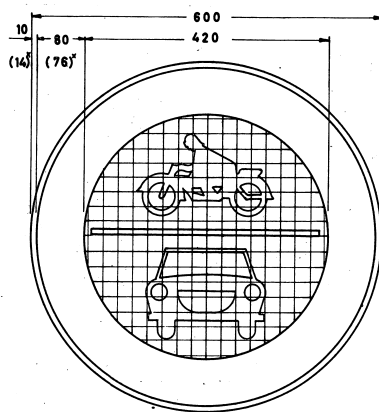
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 254 Verbot für Radfahrer



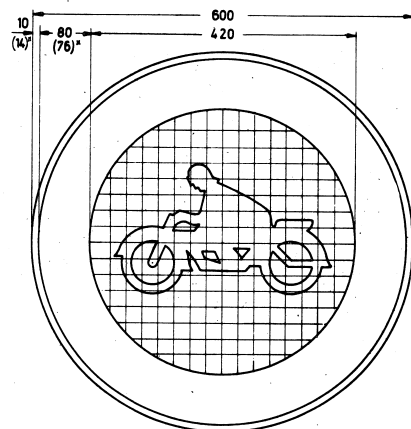
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 252 Verbot für Krafträder und Kraftwagen



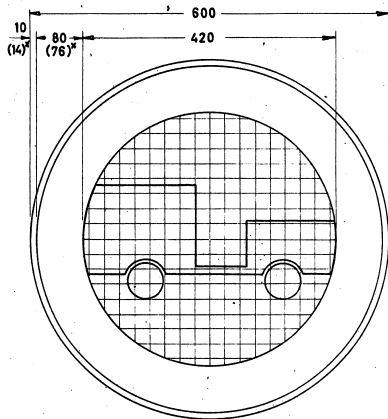
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Symbole u. Teilstrich schwarz

Zeichen 255 Verbot für Krafträder



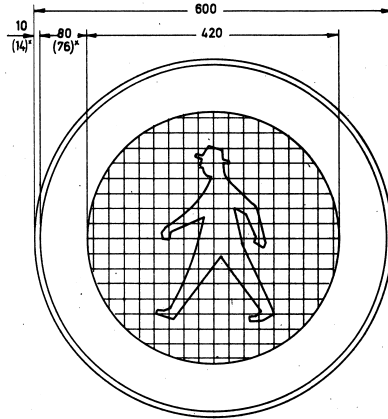
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 256 Verbot für Lastkraftwagen mit Anhänger



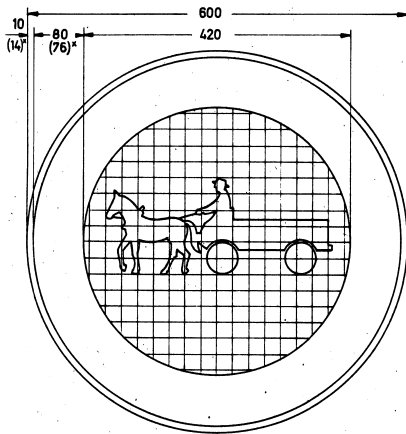
Lichtkante u. Innenfeld weiß.
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 259 Verbot für Fußgänger



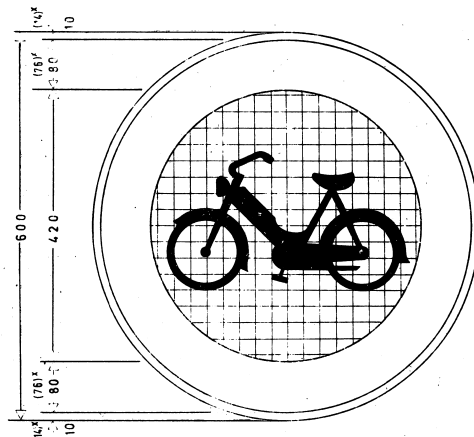
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 257 Verbot für Gespannfuhrwerke



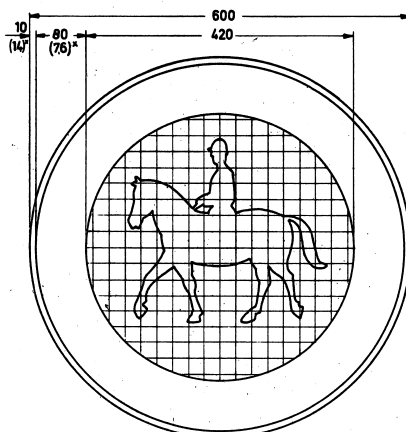
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 260 Verbot für Kleinkrafträder und
Fahrräder mit Hilfsmotor



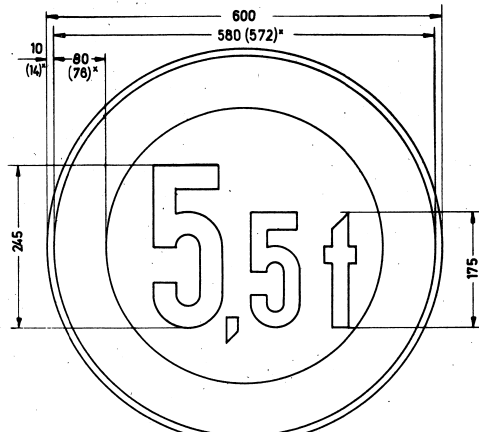
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 258 Verbot für Reiter



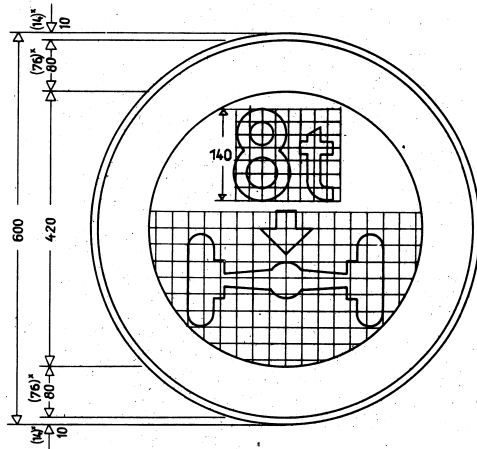
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz

Zeichen 262 Verbot für Fahrzeuge über angegebenes
tatsächliches Gewicht



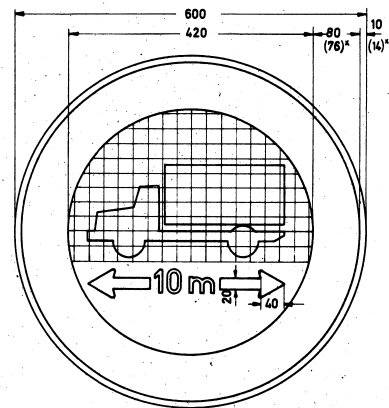
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Schrift schwarz, fette Engschrift DIN 1451

Zeichen 263 Verbot für Fahrzeuge über angegebene tatsächliche Achslast



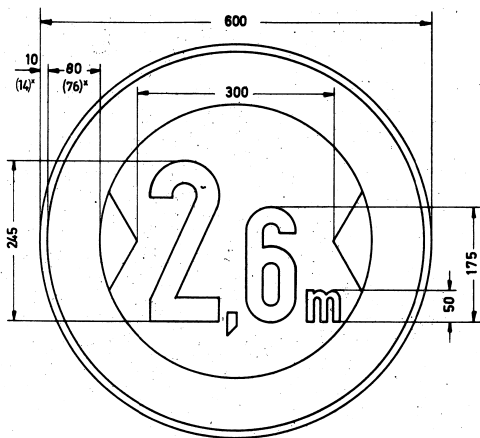
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol u. Schrift schwarz

Zeichen 266 Verbot für Fahrzeuge über angegebene Länge



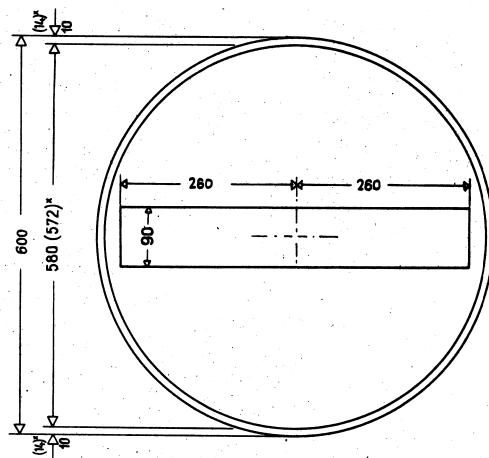
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Symbol schwarz
Schriftgröße 42 mm

Zeichen 264 Verbot für Fahrzeuge über angegebene Breite



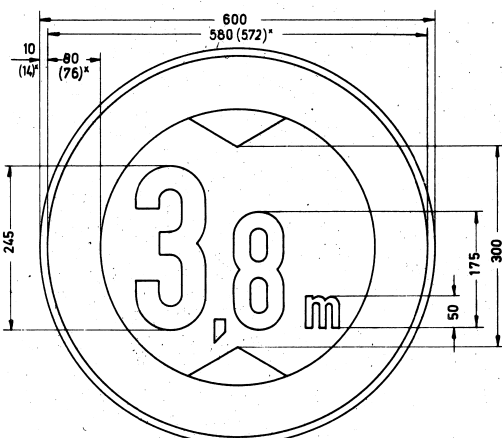
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Spitzen u. Schrift schwarz, fette Engschrift DIN 1451

Zeichen 267 Verbot der Einfahrt



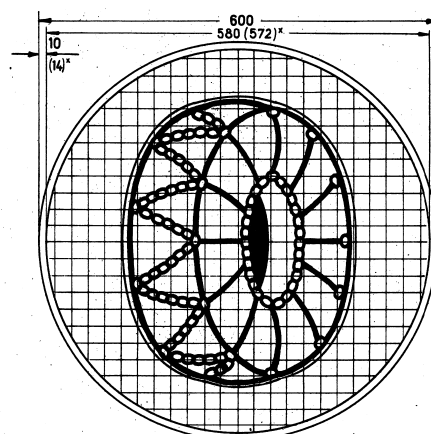
Lichtkante u. Balken weiß
Innenfeld rot

Zeichen 265 Verbot für Fahrzeuge über angegebene Höhe



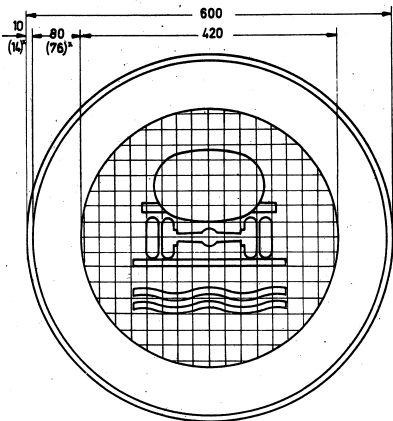
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Spitzen u. Schrift schwarz, fette Engschrift DIN 1451

Zeichen 268 Schneeketten sind vorgeschrieben



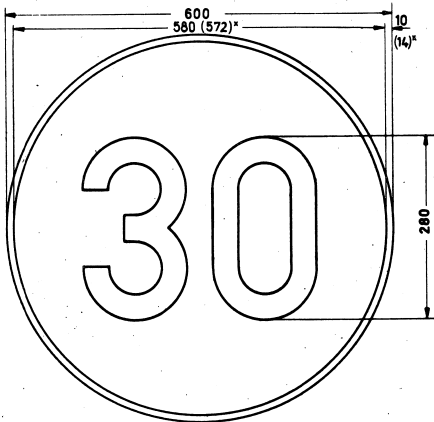
Grund blau
Rand weiß
Kettensymbol schwarz auf weißem Grund

Zeichen 269 Verbot für Fahrzeuge mit einer Ladung von mehr als 3000 l wassergefährdender Stoffe



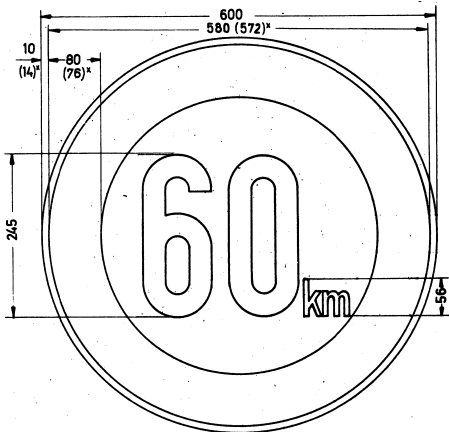
Lichtkante und Innenfeld weiß
Rand rot
Tanksymbol orange
Tankwagensymbol schwarz, Wellen blau

Zeichen 275 Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit



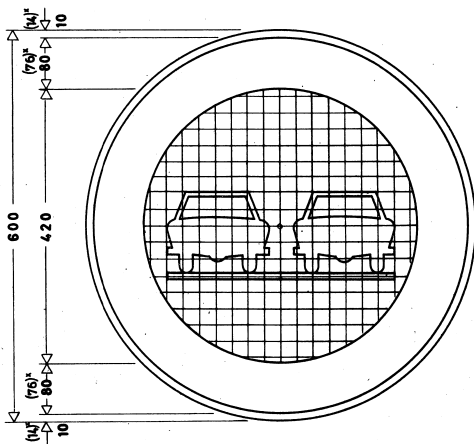
Grund blau
Lichtkante und Beschriftung weiß

Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit



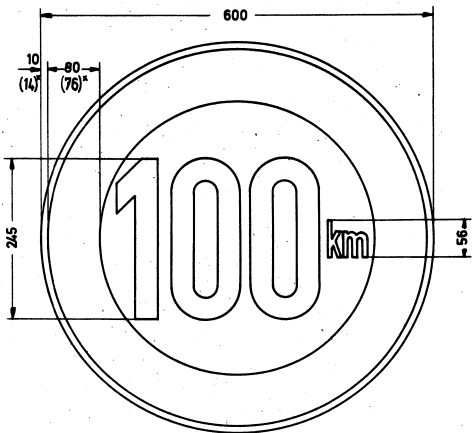
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Schrift schwarz, fette Engschrift DIN 1451

Zeichen 276 Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art



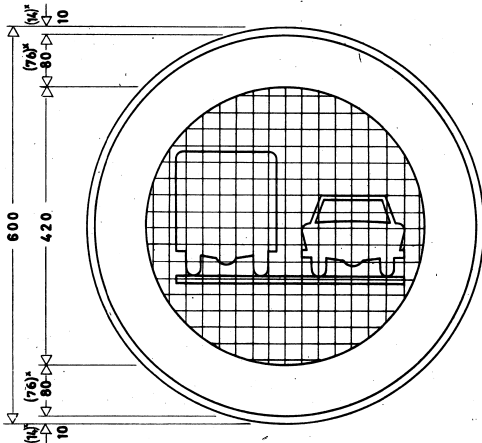
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand u. linkes Fahrzeug rot
rechtes Fahrzeug u. Balken schwarz

Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit



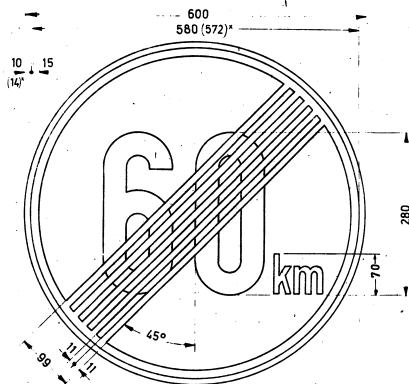
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand rot
Schrift schwarz, fette Engschrift DIN 1451

Zeichen 277 Überholverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t sowie für alle Lastkraftwagen und Zugmaschinen mit Anhängern



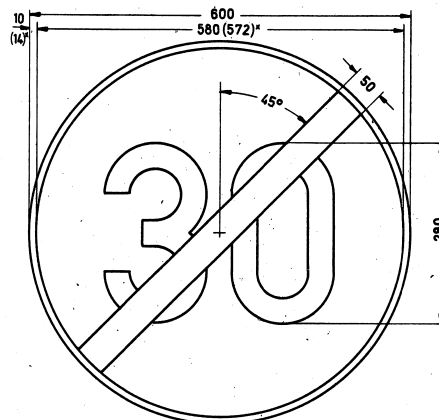
Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand u. linkes Fahrzeug rot
rechtes Fahrzeug u. Balken schwarz

Zeichen 278 Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit



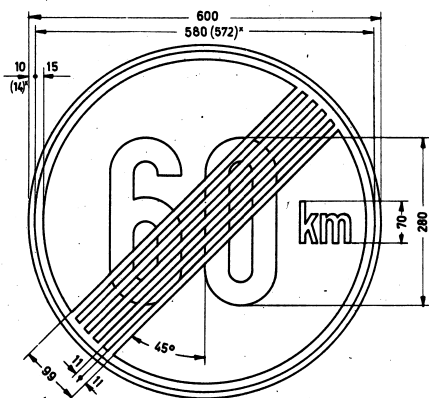
Lichtkante und Grund weiß
Rand und Durchstreichungen schwarz
Beschriftung schwarz gerastert (Dichte 40 %)
Fette Engschrift DIN 1451

Zeichen 279 Ende der vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit



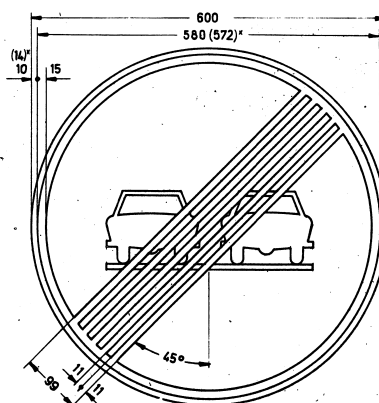
Grund blau
Rand und Schrift weiß
Schrägstrich rot

Zeichen 278 Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit



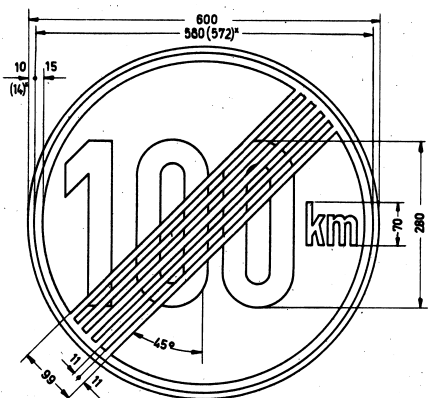
Lichtkante und Grund weiß
Rand und Durchstreichungen schwarz
Beschriftung schwarz gerastert (Dichte 40 %)
Fette Engschrift DIN 1451

Zeichen 280 Ende des Überholverbotes für Kraftfahrzeuge aller Art



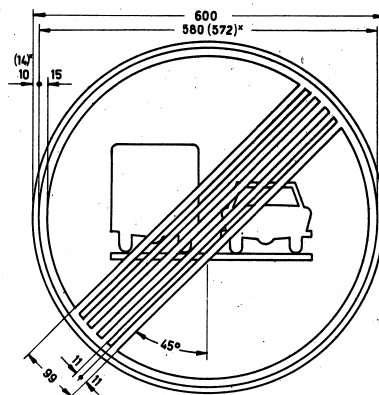
Lichtkante und Grund weiß
Rand und Durchstreichungen schwarz
Symbol schwarz gerastert (Dichte 40 %)

Zeichen 278 Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit



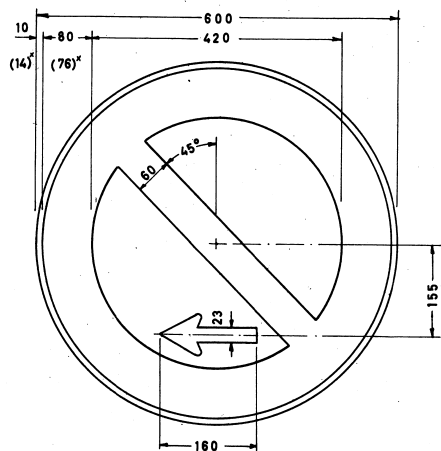
Lichtkante und Grund weiß
Rand und Durchstreichungen schwarz
Beschriftung schwarz gerastert (Dichte 40 %)
Fette Engschrift DIN 1451

Zeichen 281 Ende des Überholverbotes für Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t sowie für alle Lastkraftwagen und Zugmaschinen mit Anhängern



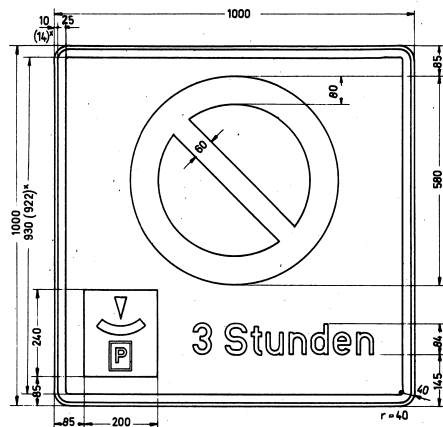
Lichtkante und Grund weiß
Rand und Durchstreichungen schwarz
Symbol schwarz gerastert (Dichte 40 %)

Zeichen 286A Eingeschränktes Haltverbot (Anfang)



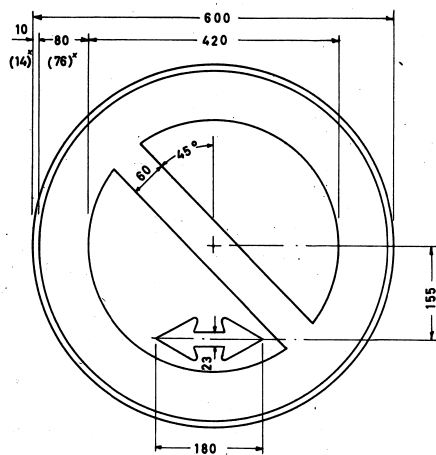
Lichtkante u. Pfeil weiß
Innenfelder blau
Rand u. Schrägstrich rot

Zeichen 290 Zonenhaltverbot für einen Stadtbezirk



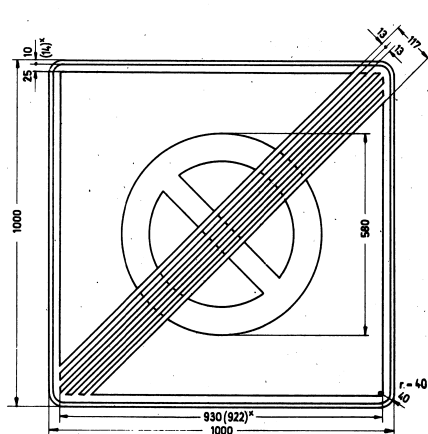
Lichtkante und Grund weiß
Rand und Schrift schwarz
Haltzeichen blau-rot
Parkscheibensymbol blau mit weißen Zeichen

Zeichen 286M Eingeschränktes Haltverbot (Mitte)



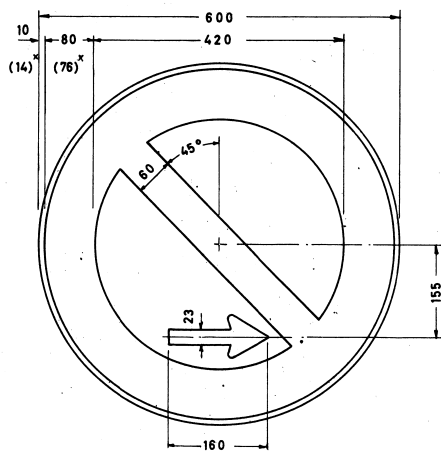
Lichtkante u. Pfeil weiß
Innenfelder blau
Rand u. Schrägstrich rot

Zeichen 292 Ende des Zonenhaltverbotes



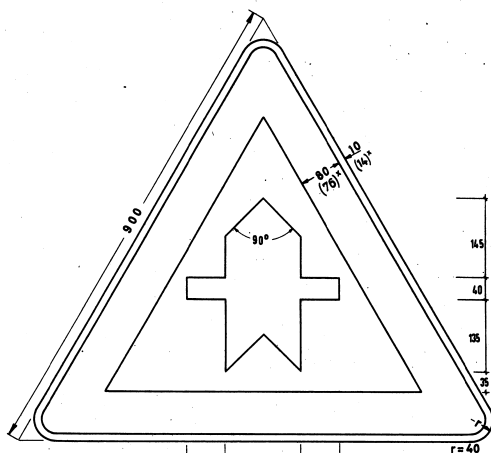
Lichtkante und Grund weiß
Rand und Durchstreichungen schwarz
Haltzeichen: Rand u. Schrägstrich heller schwarzer Raster
Innenfeld dunkler schwarzer Raster
heller Raster (Dichte 35%)
dunkler (Dichte 70%)

Zeichen 286E Eingeschränktes Haltverbot (Ende)



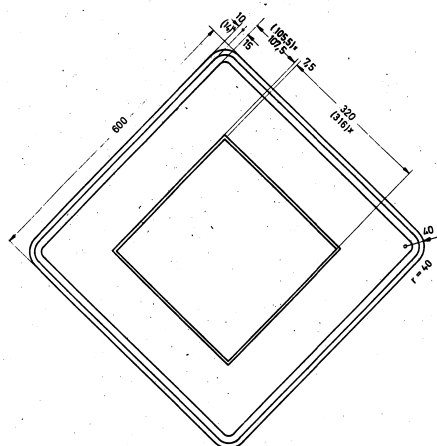
Lichtkante u. Pfeil weiß
Innenfelder blau
Rand u. Schrägstrich rot

Zeichen 301 Vorfahrt



Lichtkante u. Innenfeld weiß
Rand-rot
Symbol schwarz

Zeichen 306 Vorfahrtstraße



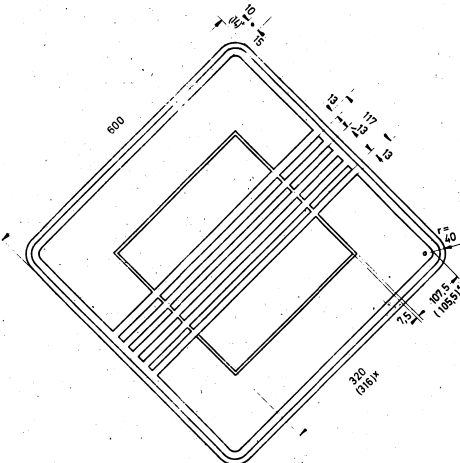
Innenfeld gelb
Lichtkante und Außenfeld weiß
Außen- und Innenrand schwarz

Zeichen 310 Ortstafel (Vorderseite)



Lichtkante und Grund gelb
Schrift u. Rand schwarz

Zeichen 307 Ende der Vorfahrtstraße



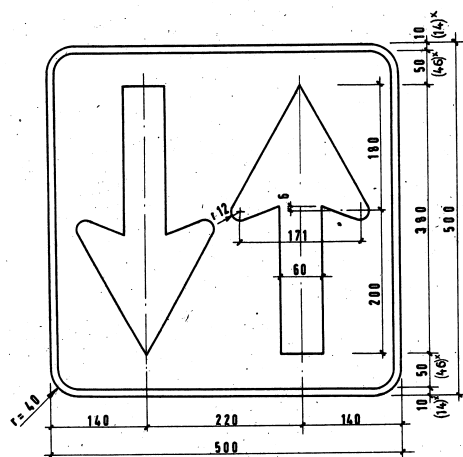
Innenfeld gelb
Lichtkante und Außenfeld weiß
Außenrand, Innenrand und Durchstreichungen schwarz

Zeichen 310 Ortstafel (Vorderseite)



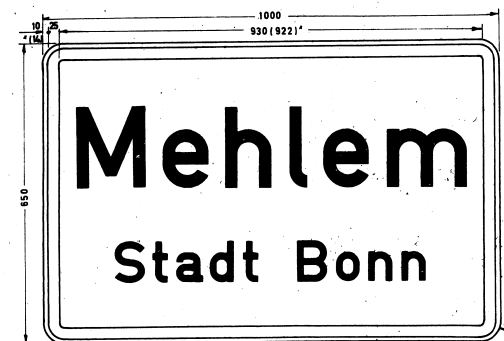
Lichtkante u. Grund gelb
Schrift u. Rand schwarz

Zeichen 308 Vorrang vor dem Gegenverkehr



Grund: blau; Rand u. rechter Pfeil: weiß; linker Pfeil: rot

Zeichen 310 Ortstafel (Vorderseite)



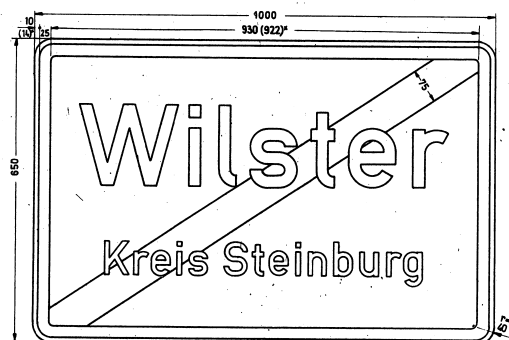
Lichtkante und Grund gelb
Schrift und Rand schwarz

*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

*) Die Breite der Lichtkante kann 10 mm oder 14 mm betragen.
Bei einer 14 mm breiten Lichtkante gelten die Maße in Klammern.

Zeichen 311
Zeichen 312

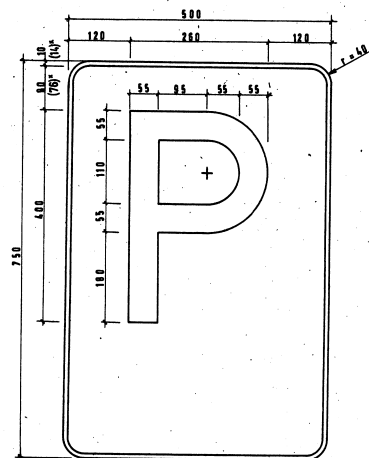
Ortstafel (Rückseite)
Ortstafel (doppelseitig: Vorderseite Zeichen 310,
Rückseite Zeichen 311)



Lichtkante und Grund gelb
Schrägstrich rot
Schrift u. Rand schwarz

Zeichen 314

Parkplatz
(Pfeile und Entfernungangaben in Zeichen 314 a-c wie
in Zeichen 358 a-c)

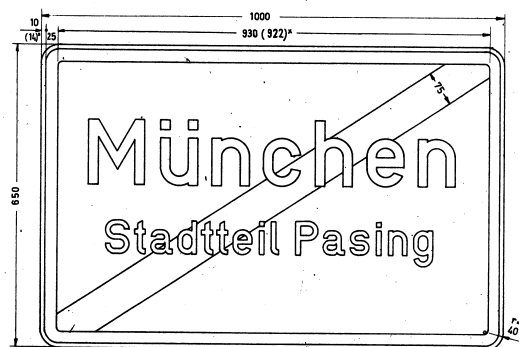


Grund: blau, Rand u. Zeichen: weiß

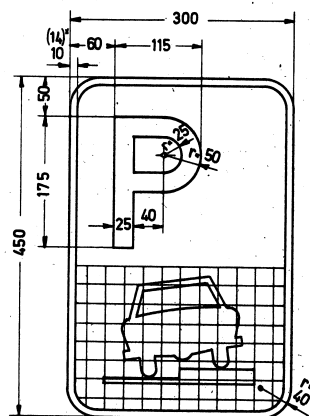
*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

Zeichen 311
Zeichen 312

Ortstafel (Rückseite)
Ortstafel (doppelseitig: Vorderseite Zeichen 310,
Rückseite Zeichen 311)



Zeichen 315 Parken auf Gehwegen

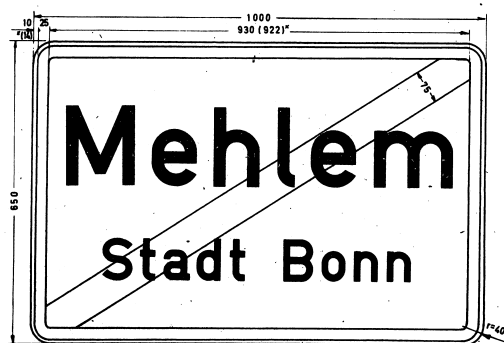


Grund blau
Rand, P u. Symbol weiß

*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

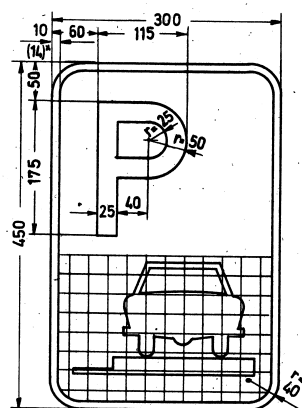
Zeichen 311
Zeichen 312

Ortstafel (Rückseite)
Ortstafel (doppelseitig: Vorderseite Zeichen 310,
Rückseite Zeichen 311)



Lichtkante und Grund gelb
Schrägstrich rot
Schrift und Rand schwarz

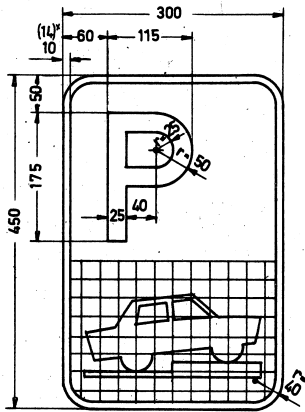
Zeichen 319 Parken auf Gehwegen



Grund blau
Rand, P u. Symbol weiß

*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

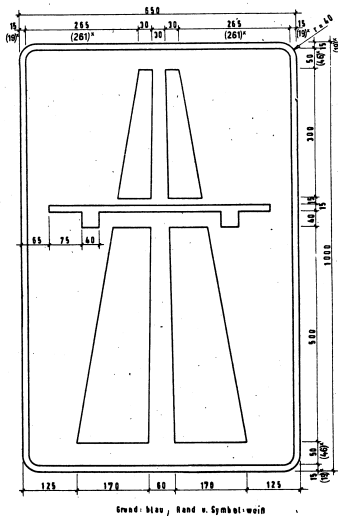
Zeichen 324 Parken auf Gehwegen



Grund blau
Rand, P u. Symbol weiß

*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

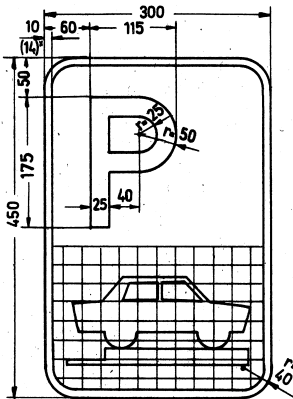
Zeichen 330 Autobahn



Grund: blau, Rand u. Symbol: weiß

*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

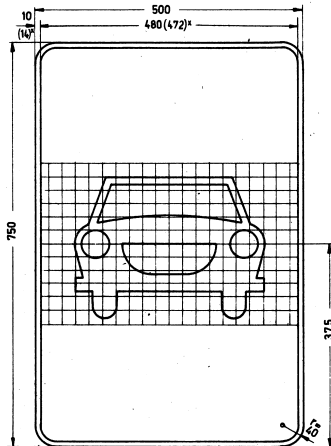
Zeichen 328 Parken auf Gehwegen



Grund blau
Rand, P u. Symbol weiß

*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

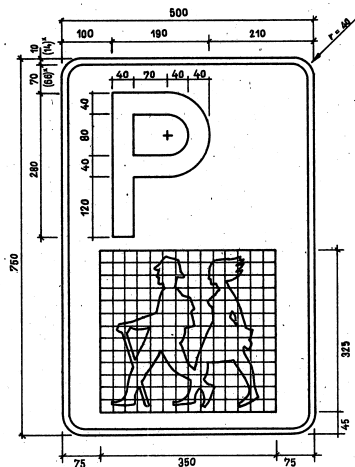
Zeichen 331 Kraftfahrstraße



Grund blau
Rand und Symbol weiß

*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

Zeichen 329 Wanderparkplatz



Grund: blau; Rand, P und Feld: weiß; Wanderer: schwarz

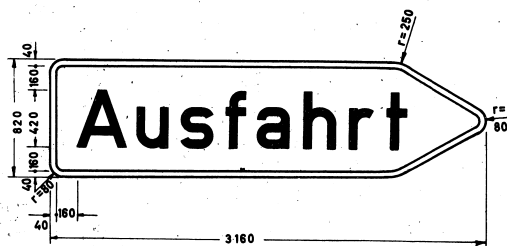
*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

Zeichen 332 Ausfahrt von der Autobahn



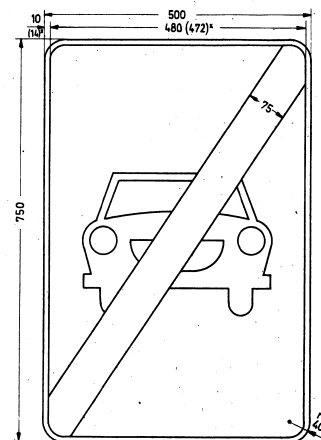
Grund blau
Rand, Schrift u. Pfeil weiß

Zeichen 333 Ausfahrt von der Autobahn (Pfeilschild)

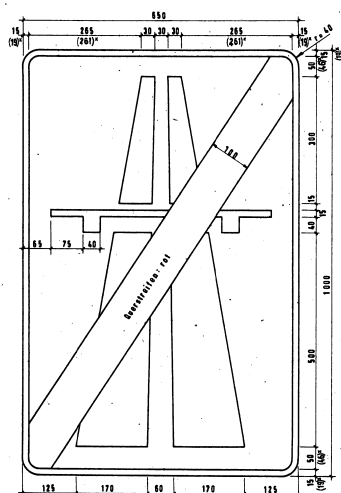


Grund blau, Rand u. Schrift weiß

Zeichen 336 Ende der Kraftfahrstraße

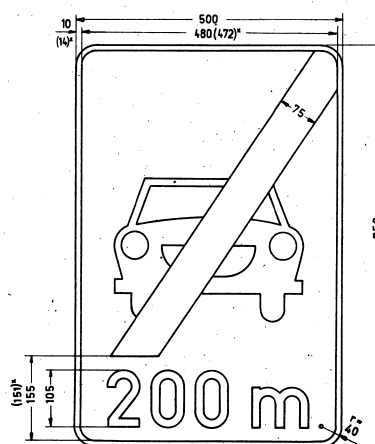
Grund blau
Rand und Symbol weiß
Schrägstrich rot

Zeichen 334 Ende der Autobahn

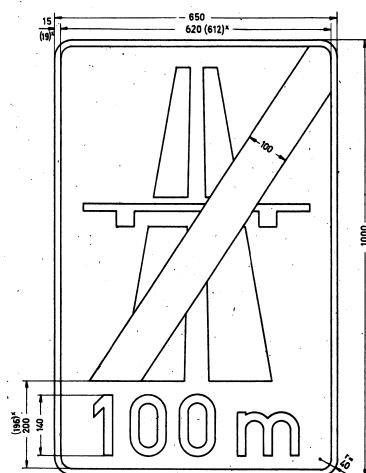


Grund blau; Rand u. Symbol: weiß

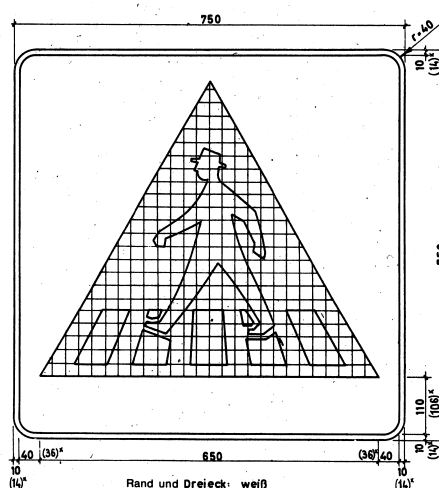
Zeichen 337 Ende der Kraftfahrstraße (mit Entfernungsangabe)

Grund blau
Rand, Symbol u. Beschriftung weiß
Schrägstrich rot

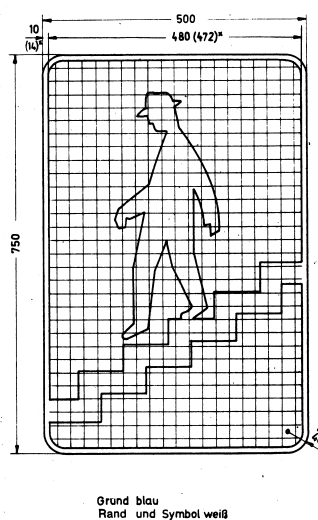
Zeichen 335 Ende der Autobahn (mit Entfernungsangabe)

Grund blau
Rand, Symbol u. Beschriftung weiß
Schrägstrich rot

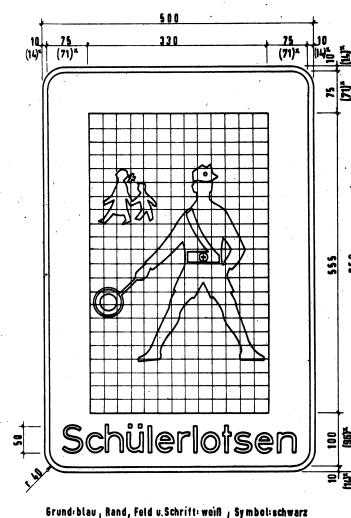
Zeichen 350 Fußgängerüberweg (Rechtsaufstellung)

Rand und Dreieck: weiß
Symbol: schwarz
Grund: blau

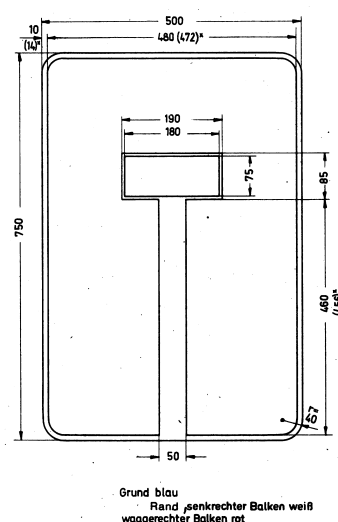
Zeichen 355 Fußgängerunter- oder -überführung



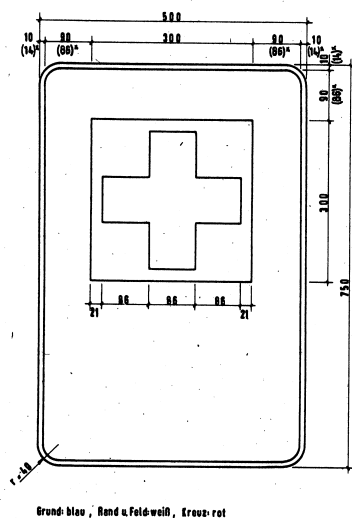
Zeichen 356 Schülerlotsen



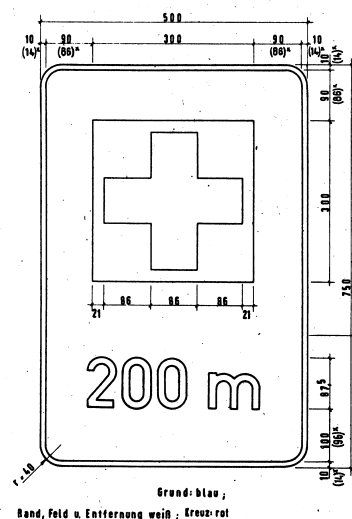
Zeichen 357 Sackgasse



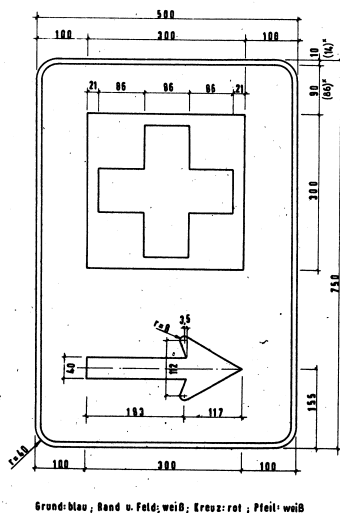
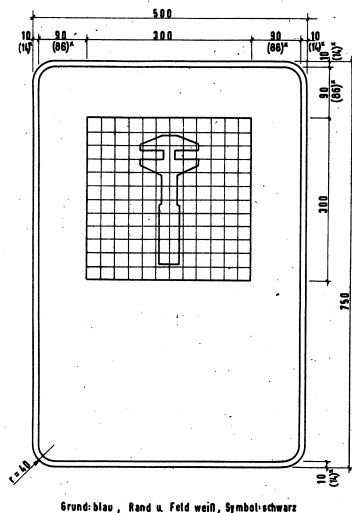
Zeichen 358 Erste Hilfe



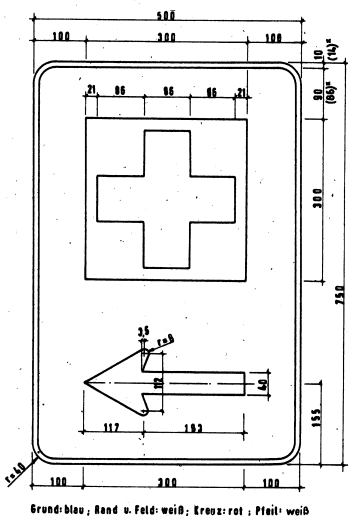
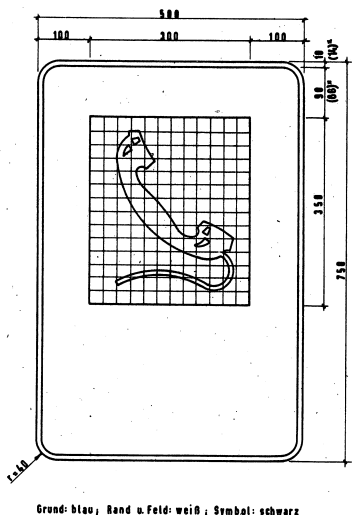
Zeichen 358c Erste Hilfe (mit Entfernungsangabe)



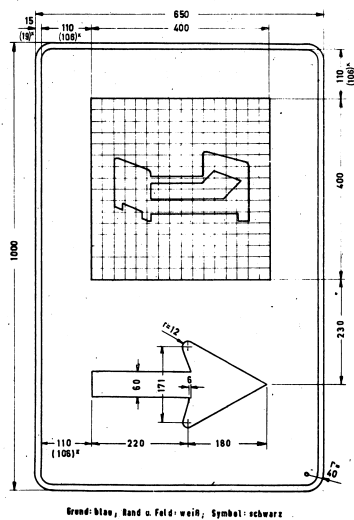
Zeichen 358a Erste Hilfe (mit Pfeil rechtsweisend)

Zeichen 359 Pannenhilfe
(Pfeile und Entfernungsangabe in Zeichen 359 a-c wie in Zeichen 358 a-c)

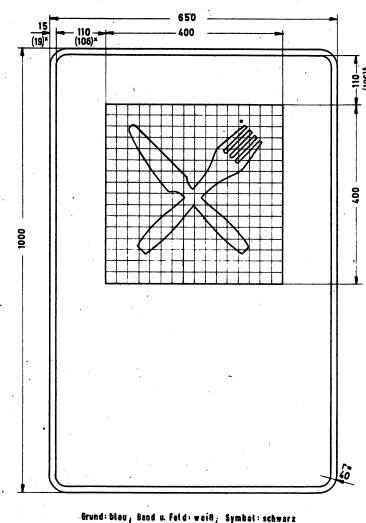
Zeichen 358b Erste Hilfe (mit Pfeil linksweisend)

Zeichen 360 Fernsprecher
(Pfeile und Entfernungsangabe in Zeichen 360 a-c wie in Zeichen 358 a-c)

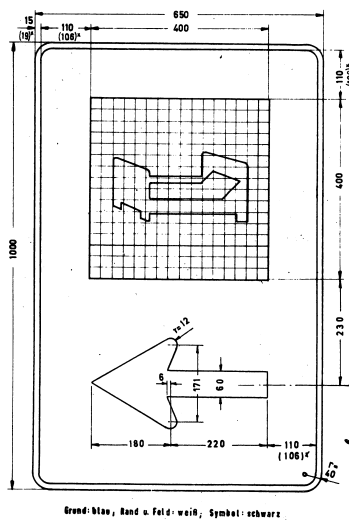
Zeichen 375a Autobahnhotel (mit Pfeil rechtsweisend)



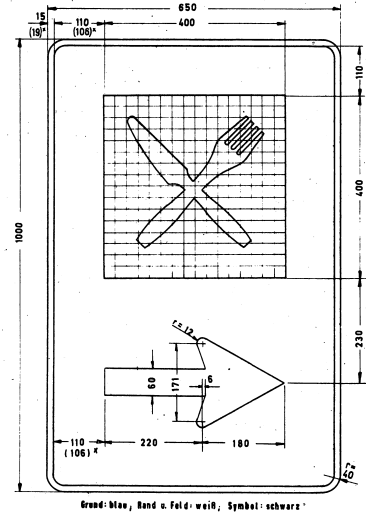
Zeichen 376 Autobahngasthaus



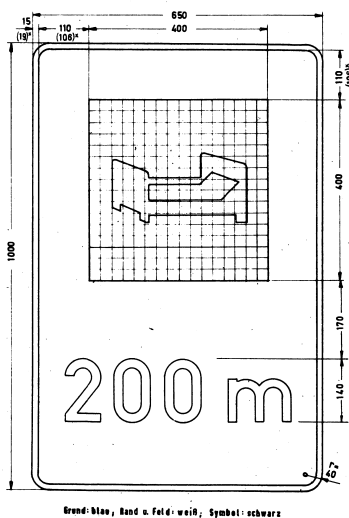
Zeichen 375b Autobahnhotel (mit Pfeil linksweisend)



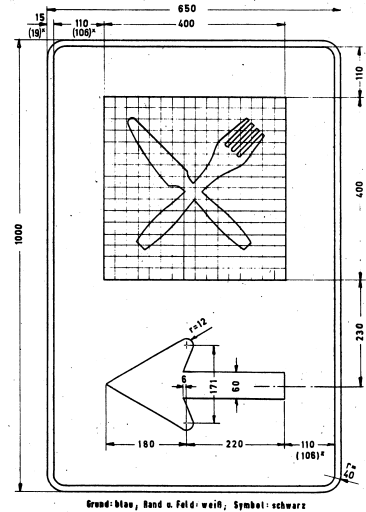
Zeichen 376a Autobahngasthaus (mit Pfeil rechtsweisend)



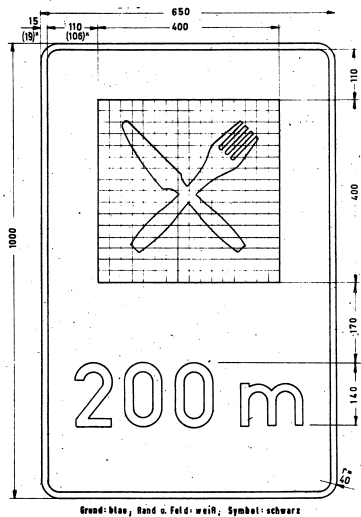
Zeichen 375c Autobahnhotel (mit Entfernungsangabe)



Zeichen 376b Autobahngasthaus (mit Pfeil linksweisend)

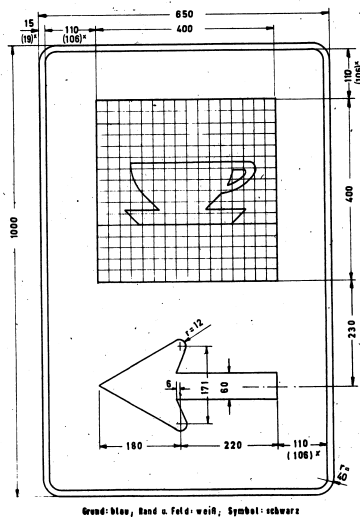


Zeichen 376c Autobahngasthaus (mit Entfernungsangabe)



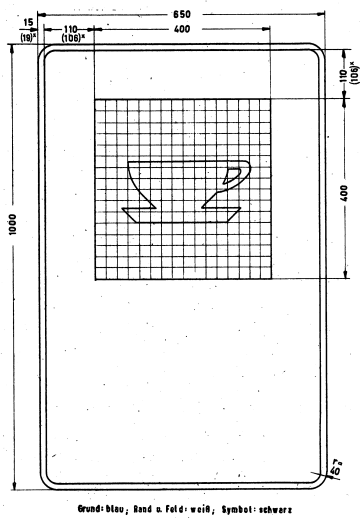
Grund: blau, Rand u. Feld: weiß, Symbol: schwarz

Zeichen 377b Autobahnkiosk (mit Pfeil linksweisend)



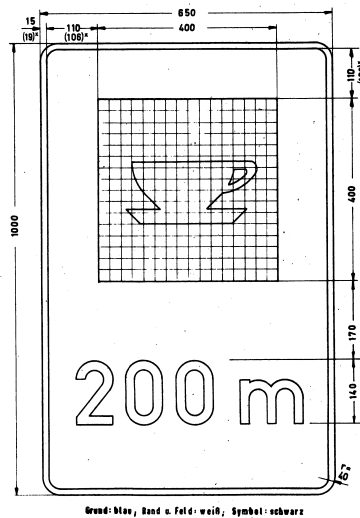
Grund: blau, Rand u. Feld: weiß, Symbol: schwarz

Zeichen 377 Autobahnkiosk



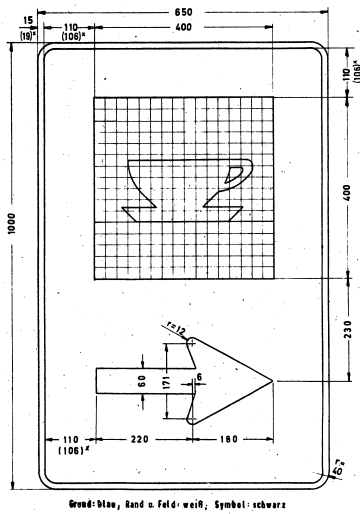
Grund: blau, Rand u. Feld: weiß, Symbol: schwarz

Zeichen 377c Autobahnkiosk (mit Entfernungsangabe)



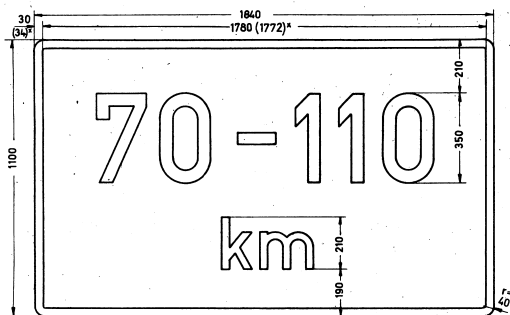
Grund: blau, Rand u. Feld: weiß, Symbol: schwarz

Zeichen 377a Autobahnkiosk (mit Pfeil rechtsweisend)



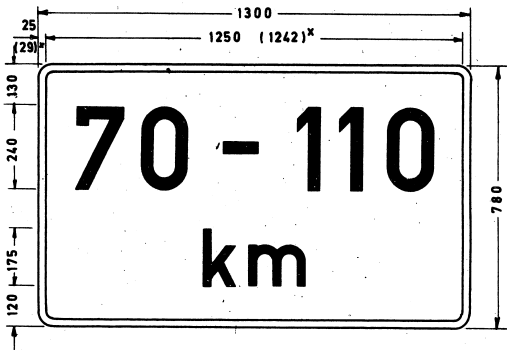
Grund: blau, Rand u. Feld: weiß, Symbol: schwarz

Zeichen 380 Richtgeschwindigkeit



Grund: blau
Rand und Schrift: weiß

Zeichen 380 Richtungsgeschwindigkeit



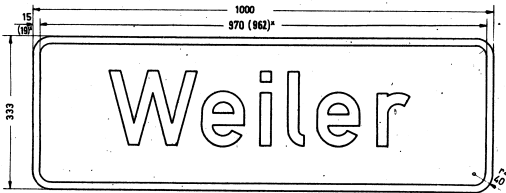
Grund blau
Rand und Schrift weiß

Zeichen 385 Unterrichtungstafel über Namen von Ortschaften, Flüssen,
Sehenswürdigkeiten, Kriegsgräberstätten etc.
Zeichen 386 Unterrichtungstafel ... (doppelseitig)



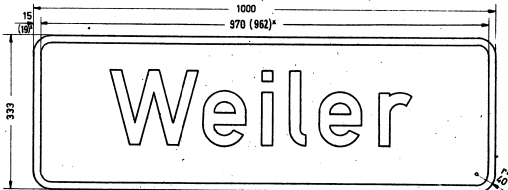
Grund grün
Rand u. Beschriftung gelb

Zeichen 385 Unterrichtungstafel über Namen von Ortschaften, Flüssen,
Sehenswürdigkeiten, Kriegsgräberstätten etc.
Zeichen 386 Unterrichtungstafel ... (doppelseitig)



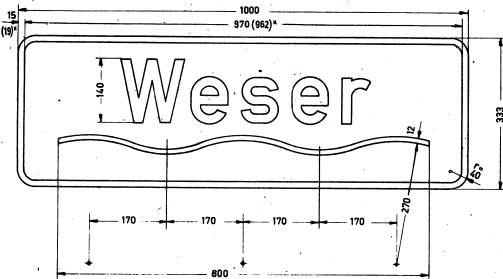
Grund grün
Rand und Schrift gelb

Zeichen 387 Unterrichtungstafel auf Autobahnen



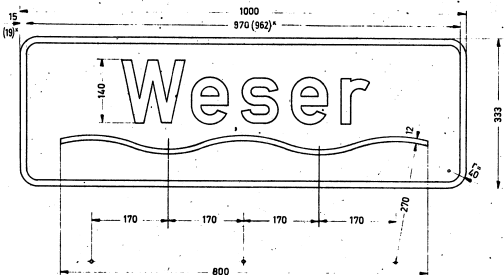
Grund blau
Rand und Schrift weiß

Zeichen 385 Unterrichtungstafel über Namen von Ortschaften, Flüssen,
Sehenswürdigkeiten, Kriegsgräberstätten etc.
Zeichen 386 Unterrichtungstafel ... (doppelseitig)



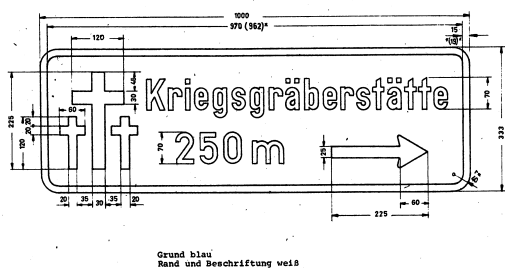
Grund grün
Rand, Schrift u. Wellenlinien gelb

Zeichen 387 Unterrichtungstafel auf Autobahnen

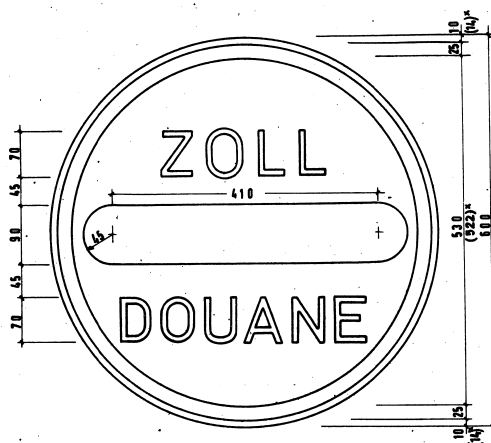


Grund blau
Rand, Schrift und Wellenlinien weiß

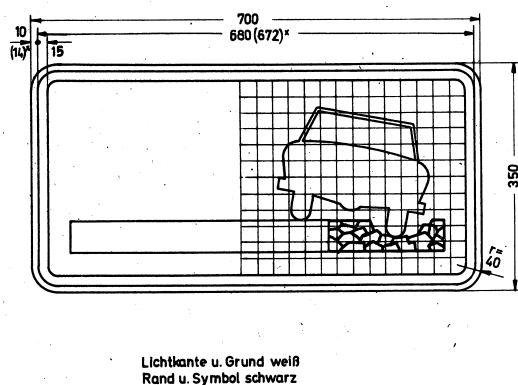
Zeichen 387 Unterrichtungstafel auf Autobahnen



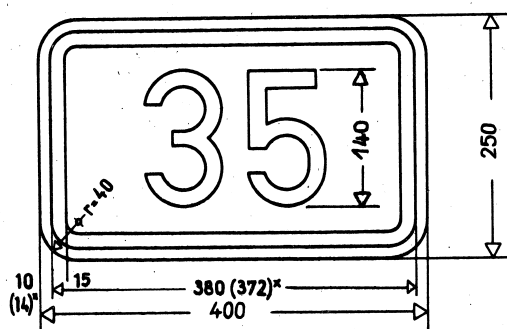
Zeichen 392 Zollstelle



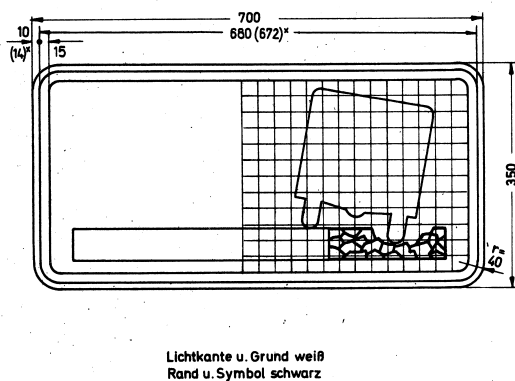
Zeichen 388 Seitenstreifen für mehrspurige Kraftfahrzeuge nicht befahrbar



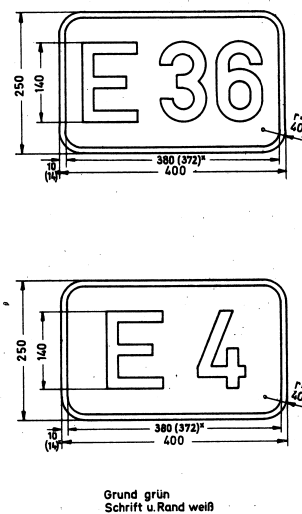
Zeichen 401 Nummernschild für Bundesstraßen



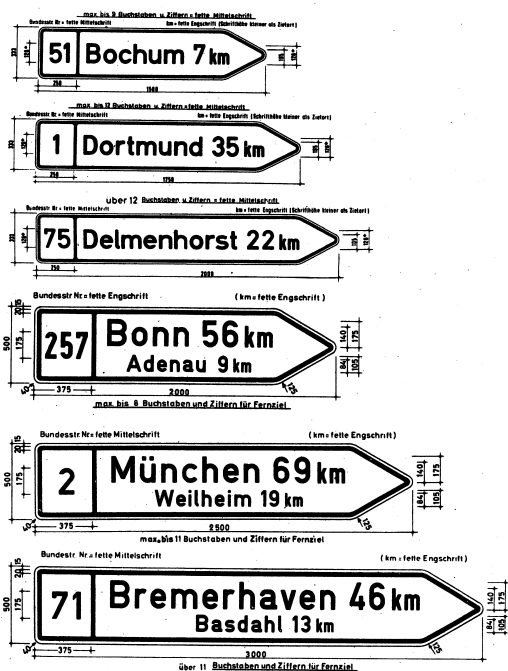
Zeichen 389 Seitenstreifen für LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t und Zugmaschinen nicht befahrbar



Zeichen 410 Nummernschild für Europastraßen



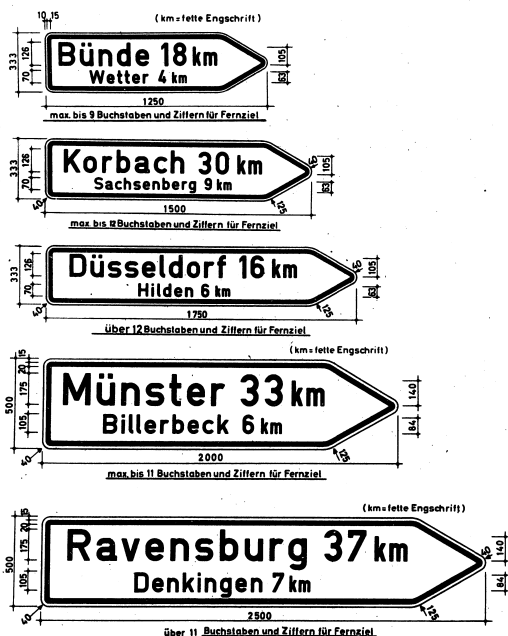
Zeichen 415L Wegweiser auf Bundesstraßen (linksweisend)
Zeichen 415R (rechtsweisend)
Zeichen 415D (doppelseitig)



Lichtkante u. Grund gelb
Rand u. Schrift schwarz

Je nach Größe der Wegweiser kann die Lichtkante bei profil-
verstärkter Ausführung 14 mm oder 19 mm betragen. Die Maße
des Innenfeldes ändern sich dann entsprechend.

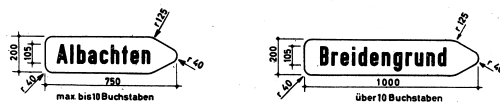
Zeichen 418R Wegweiser auf sonstigen Straßen mit größerer Verkehrs-
Zeichen 418L bedeutung (rechtsweisend)
Zeichen 418D (linksweisend) Zeichen 418D (doppelseitig)



Lichtkante u. Grund gelb
Rand u. Schrift schwarz

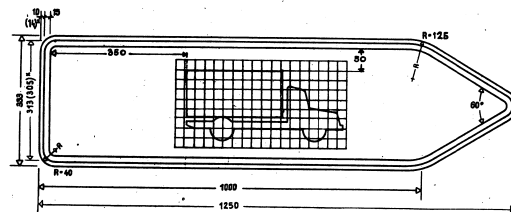
Je nach Größe der Wegweiser kann die Lichtkante bei profil-
verstärkter Ausführung 14 mm oder 19 mm betragen. Die Maße
des Innenfeldes ändern sich dann entsprechend.

Zeichen 419R Wegweiser auf sonstigen Straßen mit geringerer
Zeichen 419L Verkehrsbedeutung (rechtsweisend)
Zeichen 419D (linksweisend) Zeichen 419D (doppelseitig)



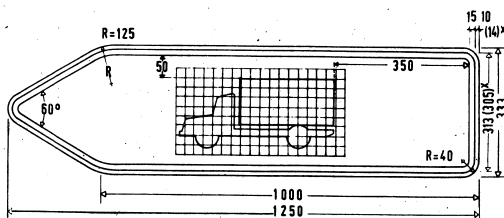
Grund gelb
Schrift schwarz

Zeichen 421R Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten
(rechtsweisend)
(auch mit anderen Symbolen)



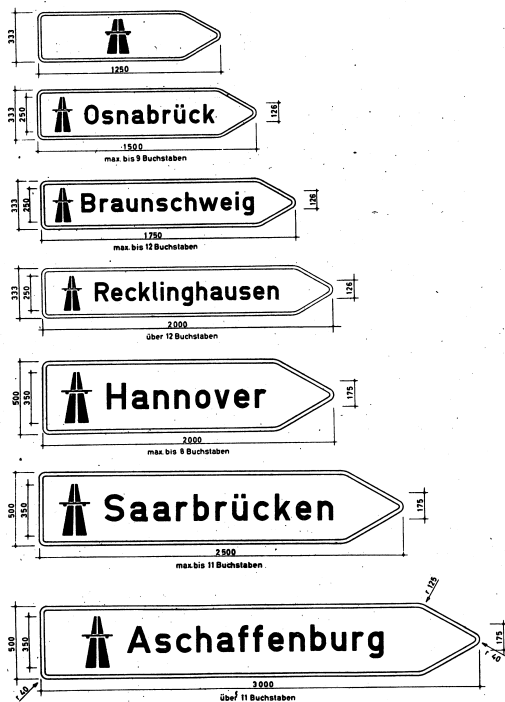
Lichtkante u. Innenfeld gelb
Rand u. Symbol schwarz

Zeichen 421L Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten
(linksweisend)
(auch mit anderen Symbolen)



Lichtkante u. Innenfeld gelb
Rand u. Symbol schwarz

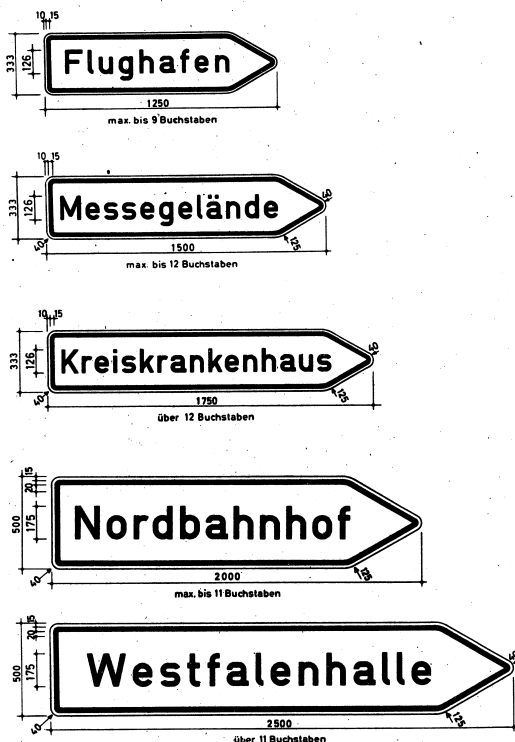
Zeichen 430R Wegweiser zur Autobahn
(rechtsweisend)
Zeichen 430L (linksweisend)
Zeichen 430D (doppelseitig)



Grund blau
Rand, Schrift u. Symbol weiß

Je nach Größe der Wegweiser kann der Rand bei profil-
verstärkter Ausführung 14 mm oder 19 mm betragen. Die Maße
des Innenfeldes ändern sich dann entsprechend.

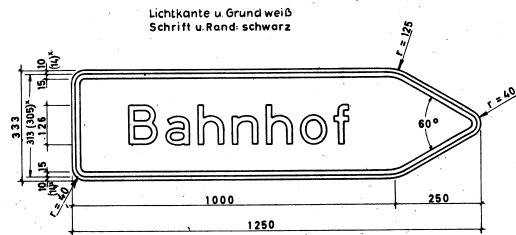
Zeichen 432R Wegweiser zu innerörtlichen Zielen
(rechtsweisend)
Zeichen 432L (linksweisend)
Zeichen 432D (doppelseitig)



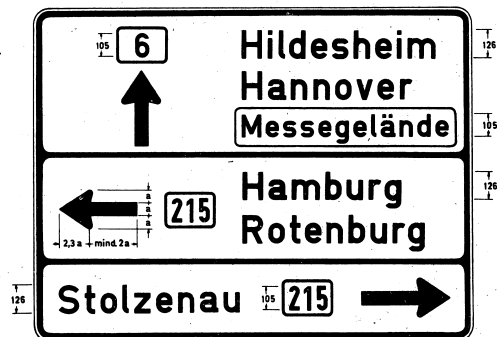
Lichtkante u. Grund weiß
Schrift u. Rand schwarz

*) Die Breite der Lichtkante kann auch 19 mm betragen.
Die Maße des Innenfeldes ändern sich dann entsprechend.

Zeichen 432R Wegweiser zu innerörtlichen Zielen (rechtsweisend)
Zeichen 432L (linksweisend)
Zeichen 432D (doppelseitig)

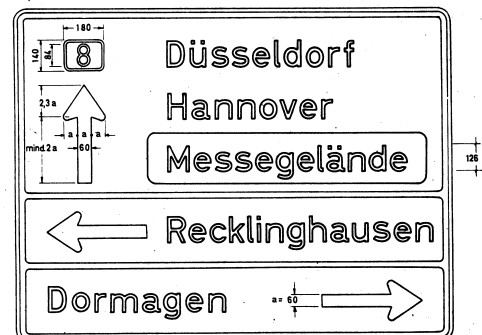


Zeichen 436 Wegweisertafel



Lichtkante u. Grund gelb, Schrift Rand u. Richtungspfeile schwarz, Schrifthöhe mind. 126 mm,
Feld für „Messegelände“ weiß, Schrifthöhe mind. 105 mm, Pfeilschaft „a“ mind. 60 mm

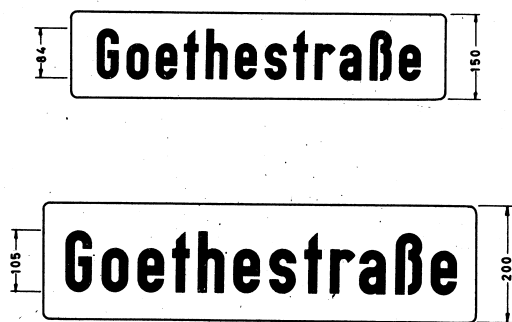
Zeichen 436 Wegweisertafel



Lichtkante u. Grund gelb, Schrift, Rand u. Richtungspfeile schwarz, Feld für Messegelände weiß, Schrifthöhe mind. 126 mm
Schriftbreite „a“ mindestens 60 mm

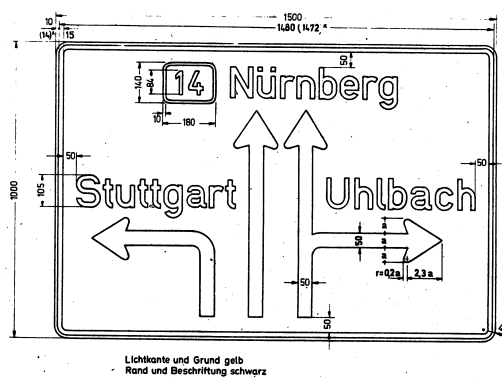
*) Die Breite der Lichtkante kann 10 mm oder 14 mm betragen.
Bei einer 14 mm breiten Lichtkante gelten die Maße in Klammern.

Zeichen 437 Straßennamensschild



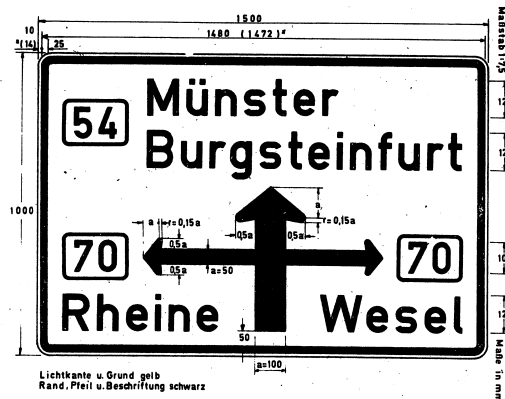
Grund weiß, Schrift schwarz
oder:
Grund blau, Schrift weiß

Zeichen 439 Gegliederter Vorwegweiser



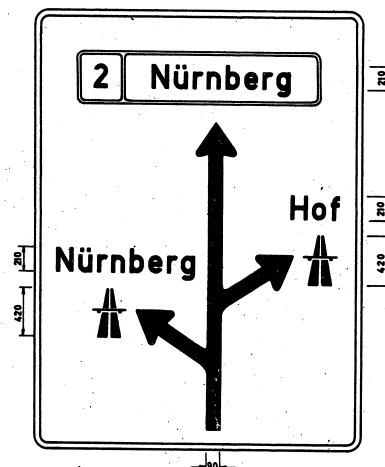
Lichtkante und Grund gelb
Rand und Beschriftung schwarz

Zeichen 438 Vorwegweiser



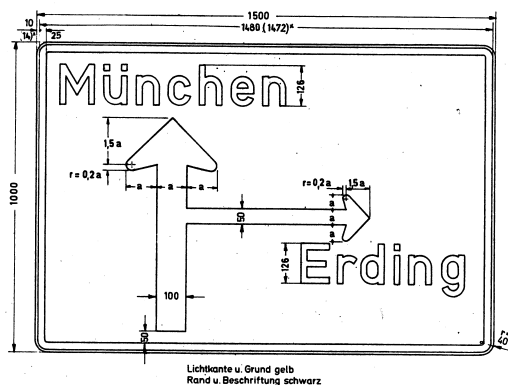
Lichtkante u. Grund gelb
Rand, Pfeil u. Beschriftung schwarz

Zeichen 440 Vorwegweiser zur Autobahn



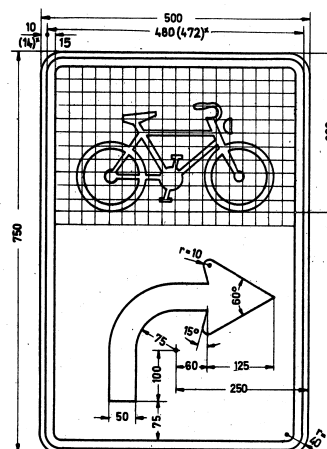
Grund blau, Rand, Schrift, Symbol u. Pfeil weiß
Fernleit mit Bundesstr. Nr.: Grund gelb, Rand u. Schrift schwarz

Zeichen 438 Vorwegweiser



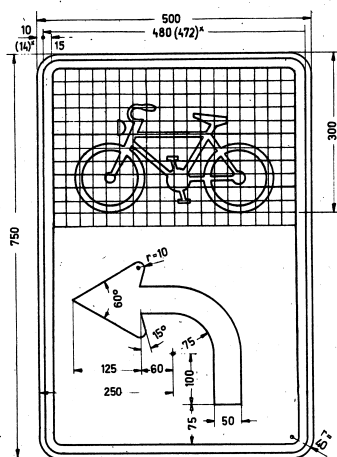
Lichtkante u. Grund gelb
Rand u. Beschriftung schwarz

Zeichen 442 Vorwegweiser für bestimmte Verkehrsarten (auch mit anderen Symbolen)



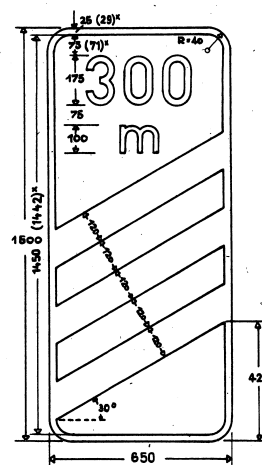
Lichtkante und Grund gelb
Rand, Symbol und Pfeil schwarz

Zeichen 443 Vorwegweiser für bestimmte Verkehrsarten (auch mit anderen Symbolen)



Lichtkante und Grund gelb
Rand, Symbol und Pfeil schwarz

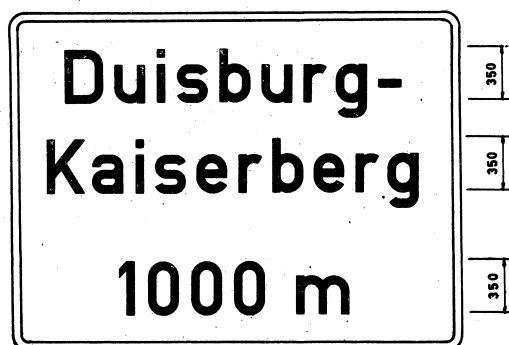
Zeichen 450 Ankündigungsbake (dreistreifig)



Grund blau
Rand, Streifen u. Beschriftung weiß

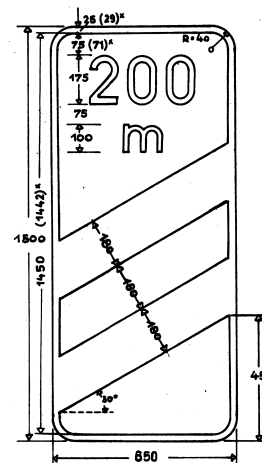
*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

Zeichen 448 Ankündigungstafel auf Autobahnen



Grund blau, Rand u. Schrift weiß

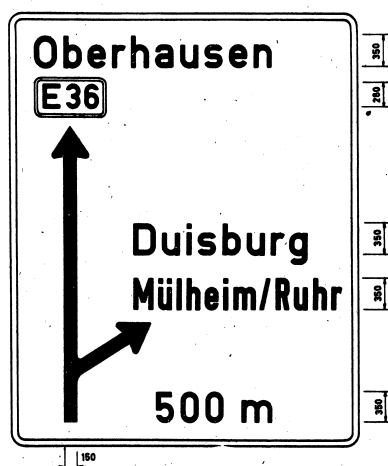
Zeichen 451 Ankündigungsbake (zweistreifig)



Grund blau
Rand, Streifen u. Beschriftung weiß

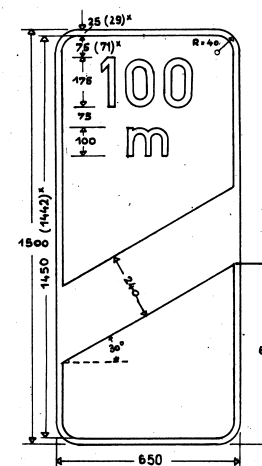
*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

Zeichen 449 Vorwegweiser auf Autobahnen



Maßstab 1:25
Maße in mm
Grund blau
Rand, Schrift u. Pfeil weiß
E36 u. Umrandung weiß, Fläche grün

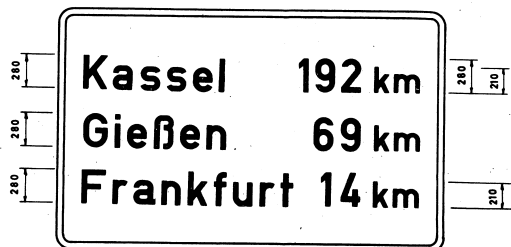
Zeichen 452 Ankündigungsbake (einstreifig)



Grund blau
Rand, Streifen u. Beschriftung weiß

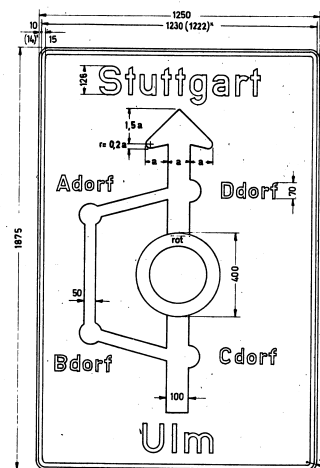
*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

Zeichen 453 Entfernungstafel



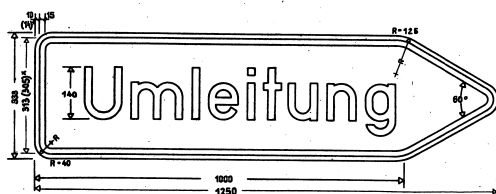
Grund blau; Rand u. Schrift weiß

Zeichen 459 Planskizze (Mindestgröße)



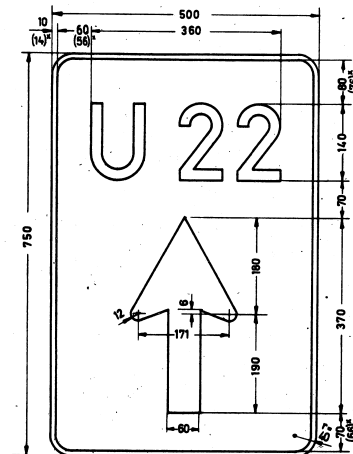
Lichtkante u. Grund weiß
Rand u. Beschriftung schwarz

Zeichen 454R Umleitungswegweiser (rechtsweisend)
Zeichen 454L Umleitungswegweiser (linksweisend)
Zeichen 454D Umleitungswegweiser (doppelseitig)



Lichtkante u. Innenfeld gelb
Rand u. Schrift schwarz

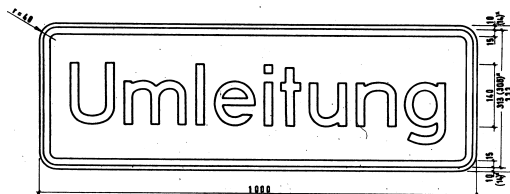
Zeichen 460 Bedarfsumleitung (geradeaus)



Grund blau
Rand, Schrift u. Pfeil weiß

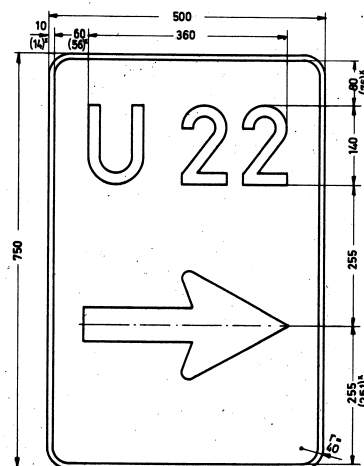
*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

Zeichen 457 Umleitungsankündigung



Lichtkante u. Grund gelb; Schrift u. Rand schwarz

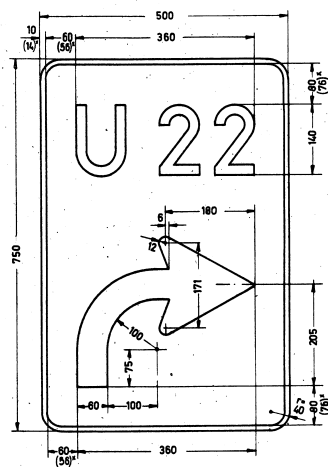
Zeichen 461 Bedarfsumleitung (hier rechts)
Zeichen 462 Bedarfsumleitung (hier links)



Grund blau
Rand, Schrift u. Pfeil weiß

*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

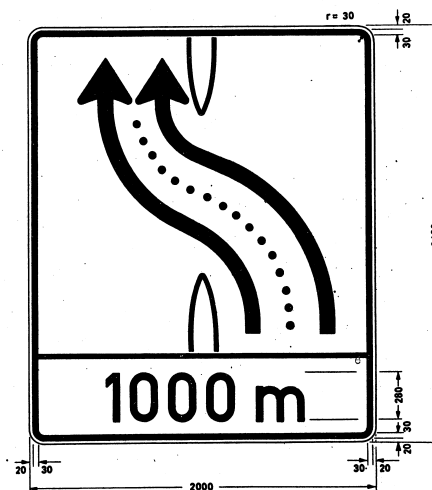
Zeichen 463 Bedarfsumleitung (rechts)
 Zeichen 464 Bedarfsumleitung (links)



Grund blau
 Rand, Schrift u. Pfeil weiß

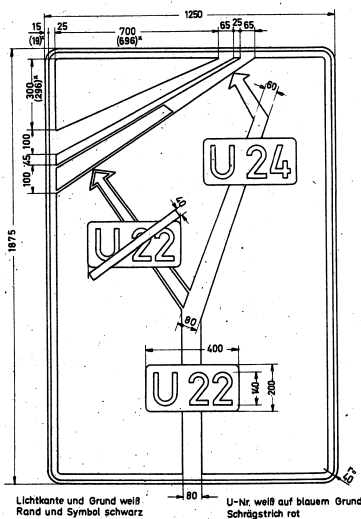
*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

Zeichen 469 Überleitungstafel



Lichtkante u. Grund weiß
 Rand, Schrift u. Symbol schwarz

Zeichen 466 Bedarfsumleitungstafel (Mindestgröße)

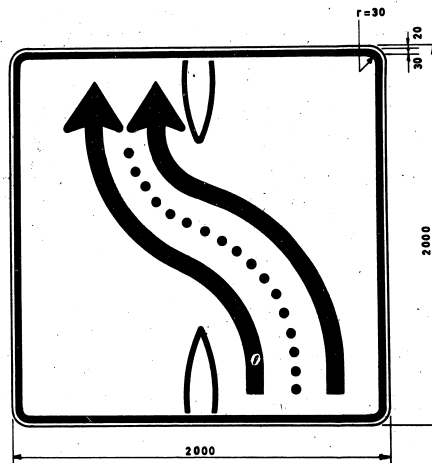


Lichtkante und Grund weiß
 Rand und Symbol schwarz

U-Nr. weiß auf blauem Grund
 Schrägstrich rot

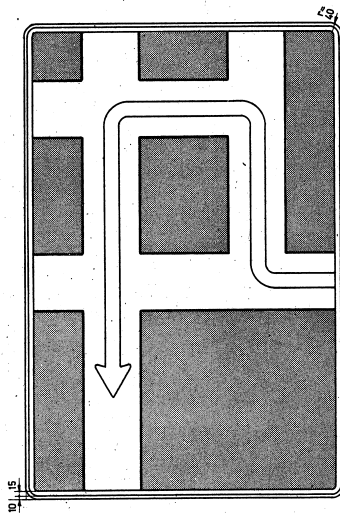
*) Bei einem verbreiterten Rand gelten die Maße in Klammern.

Zeichen 470 Überleitungstafel (ohne Entfernungsangabe)



Lichtkante und Grund weiß
 Rand u. Symbole schwarz

Zeichen 468 Schwierige Verkehrsführung



Lichtkante und Straßenverlauf weiß
 Rand und Pfeil schwarz
 Gebäudekomplexe schwarzer Punktraster mit schwarzen Konturen

Nr. 260 Bekanntmachung über Sonderabmachungen nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68

Köln, den 7. Juli 1972
IA — 091 —

Auf Grund des Artikels 4 der Verordnung (EWG) Nr. 358/69 werden hiermit die durch Aushang bekanntgemachten Sonderabmachungen mit Ver- und Entladeorten in der Bundesrepublik Deutschland veröffentlicht:

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
Verladeort in der Bundesrepublik Deutschland						
199 a)	Düsseldorf, Duisburg, Essen, Homburg, Krefeld, Oberhausen,	Gemüse, frisch oder gefroren, a.n.g. und weitere 38 Güterarten der Güterklassen I—IV	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	von a) nach c) 1,80 DM/100 kg a) nach d) 2,— DM/100 kg b) nach c) 1,80 DM/100 kg b) nach d) 2,10 DM/100 kg	1. November 1971 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 15—20 t
b)	Blankenstein, Bochum, Dortmund, Marl, Wuppertal —					
c)	Antwerpen, Brüssel, Hamme, Mechelen,					
d)	Charleroi, Gent, La Louvière, Mons / alle Belgien					
200	wie zur Nummer 199					
201	bis 206 jeweils wie zur Nummer 199, jedoch wichtigste Sonderbedingungen:					
207	Frechen — Aalter — Villers le Bouillet — Zelzate / alle Belgien	Kies, a.n.g.	über 1000 t, mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1,90 DM/100 kg 1,35 DM/100 kg 1,90 DM/100 kg	1. November 1971 bis 30. April 1972	Gewicht je Beförderung 20—25 t
208	Schwarzenfeld über Nabburg — Aalst, Aarsele, Adinkerke, Amay, Antwerpen, Ans, Ath, Baudour, Brugge, Brüssel, Chenee, Genk, Gent, Grèce Berleur, Haacht, Hallaer, Harelbeke, Herentals, Heusden, Ivoz-Ramet, La Louvière, Melreux, Montignies sur Sambre, Namur, Ninove, Oostende, Pellenberg, Sijsele, Seraing, Sint-Joris-Winge, Stockroote, Tournai, Turnhout, Wevelgem, Wette-ren, Wijchmaal, Zulte/alle Belgien	sonstige Bauteile aus Steinzeug	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	mehr als 5 t bis 7 t zwischen 9,89 DM und 12,95 DM/100 kg mehr als 7 t bis 10 t zwischen 8,43 DM und 10,19 DM/100 kg mehr als 10 t bis 15 t zwischen 7,10 DM und 8,59 DM/100 kg mehr als 15 t bis 20 t zwischen 5,74 DM und 6,94 DM/100 kg mehr als 20 t zwischen 5,06 DM und 6,11 DM/100 kg je nach Verkehrsverbindung	1. Januar 1972 bis auf weiteres	—
209	a) Dahle/Westfalen b) Dusseldorf c) Hagen d) Köln e) Solingen f) Wesseling — Antwerpen/Belgien	Salzsäure	mindestens 500 t einschließlich aus Belgien zu befördernden Gütern	zu a) bei einem Gewicht von 15—19,9 t 3,01 DM/100 kg ab 20 t 2,98 DM/100 kg zu b) 2,03 DM/100 kg zu c) 2,67 DM/100 kg zu d) und f) 2,15 DM/100 kg zu e) 2,13 DM/100 kg	1. März 1972 bis 31. Mai 1972	Gewicht je Beförderung 20—23 t

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
210	Botrop — Antwerpen Düsseldorf — Antwerpen Düsseldorf — Brüssel Düsseldorf — Drogenbos Essen — Antwerpen/alle Belgien	chemische Stoffe und Erzeugnisse, a.n.g., Papier, unbearbeitet	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschließlich aus Belagern zu befördernder Güter	2,00 DM/100 kg	1. November 1971 bis 31. Dezember 1972	1. bis Gewicht je Beförderung 20 — 25 t
211	Neuß — Antwerpen Vilvorde beide Belgien	Ackerschlepper, Traktoren, landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, auch zerlegt, Teile von Fahrzeugenaufbauten	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschließlich aus Belagern zu befördernder Güter	2,00 DM/100 kg	11. November 1971 bis 10. Juni 1972	1. Vereinbarter Grenzübergang: Aachen (Köpfchen-Lichtenbusch) 2. Entgeltspflichtiges Mindestgewicht je Beförderung 15 t bei Auslastung durch 5 Traktoren oder bei Inanspruchnahme des hierfür erforderlichen Laderaumes.
212	a) Rheidt — Drogenbos b) Gütersloh — Brüssel/ beide Belgien	Maschinen, Apparate, Motoren, elektrische	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschließlich aus Belagern zu befördernder Güter	5 t bis 6,9 t zu a) 4,21 DM/100 kg zu b) 6,97 DM/100 kg 7 t bis 9,9 t zu a) 3,59 DM/100 kg zu b) 5,94 DM/100 kg 10 t bis 14,9 t zu a) 3,03 DM/100 kg zu b) 5,00 DM/100 kg 15 t bis 19,9 t zu a) 2,44 DM/100 kg zu b) 4,05 DM/100 kg ab 20 t zu a) 2,16 DM/100 kg zu b) 3,56 DM/100 kg	2. November 1971 bis auf weiteres	—
213	Etzbach — Anvers/Belgien und weitere 60 Verkehrsverbindungen	Sperrholz, Holzfasern, hartplatten	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	zwischen 32,30 bfrs und 82,50 bfrs/100 kg je nach Gewicht und Verkehrsverbindung	18. November 1971 bis auf weiteres	—
214	Dillingen — Ivry s. Seine/ Frankreich und weitere 118 Verkehrsverbindungen	Gewalzte Stahlbleche in Platten oder Rollen; Stab- und Formstahl, warm gewalzt; Röhren aus Stahl, Eisen- und Stahldraht; Bandstahl, warm gewalzt	mindestens 500 t	zwischen 9,00 DM u. 54,00 DM/t je nach Verkehrsverbindung	1. Februar 1972 bis 1. Mai 1972	a) Gewicht je Beförderung 20 t b) Grenzübergang DF 9 bis DF 12 je nach Verkehrsverbindung
215	St. Ingbert — Amiens/Frankreich und weitere 64 Verkehrsverbindungen	Stab- und Formstahl, warm gewalzt; Stab- und Formstahl, kalt hergestellt oder geschmiedet; Eisen und Stahldraht; Bandstahl, warm gewalzt; Bandstahl, Stahlstreifen, kalt gewalzt; Seile aus Stahldraht; Stahldraht; Stifte, Nägel aus Eisen oder Stahl	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	zwischen 1,20 DM und 6,11 DM/100 kg je nach Verkehrsverbindung	1. November 1971 bis auf weiteres	Berechnung eines Zuschlags von 50,— DM je Belade- und Entladestelle. Zuschlag entfällt für eine Be- und Entladestelle.

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
216	Dillingen — Altkirch/Frankreich und weitere 473 Verkehrsverbindungen	Stab- und Formstahl, warm gewalzt, kalt hergestellt oder geschmiedet; Eisen- und Stahldraht; Gewalzte Stahlbleche in Platten oder Rollen; Breitflachstahl; Stahlbleche, a.n.g.; Bandstahl, warm gewalzt; Bandstahl, Stahlstreifen, kalt gewalzt; Röhren aus Eisen oder Stahl einschl. Verschluss- und Verbindungsstücke; Seile aus Stahldraht, Stacheldraht; Stifte, Nägel, Muttern, Schrauben, Nieten, aus Eisen oder Stahl	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschließlich aus Frankreich zu befördernder Güter	zwischen 12,60 DM u. 60,00 DM/t je nach Verkehrsverbindung	1. November 1971 bis auf weiteres	— —
217	wie zur Nummer 216					
218	wie zur Nummer 216, jedoch Dauer der Abmachung: 1. November 1971 bis 30. April 1972					
219	St. Ingbert — Cavaillon — La Turbie — Domène — Lyon — St. Marcelin — Montalieu — Montagny — Solies Pont/alle Frankreich	Stab- und Formstahl, warm gewalzt, kalt hergestellt oder geschmiedet; Eisen- und Stahldraht; Bandstahl, Stahlstreifen zur Weißblechherstellung, Weißblech, Weißband, warm gewalzt; Bandstahl, Stahlstreifen, kalt gewalzt; Seile aus Stahldraht, Stacheldraht; Nägel, Schrauben; Metallwaren, a.n.g.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	6,30 FF/100 kg 8,50 FF/100 kg 5,70 FF/100 kg 5,00 FF/100 kg 5,40 FF/100 kg 5,00 FF/100 kg 5,50 FF/100 kg 8,00 FF/100 kg	15. Februar 1972 bis auf weiteres	Bei Zusammenfassung mehrerer Sendungen wird für jede Be- und Entladestelle ein Betrag von 50 FF berechnet, wobei für eine Be- und eine Entladestelle die Berechnung unterbleibt.
220	a) Dillingen — Ivry/Seine b) Homburg/Saar — Auber- villiers c) Homburg/Saar — Bondy d) St. Ingbert — Sully s. Loire e) St. Ingbert — L'Aigle f) St. Ingbert — Vaujours g) St. Ingbert — St. Pierre des Corps h) St. Ingbert — Lille i) St. Ingbert — Montreuil j) Völklingen — Epinay/ alle Frankreich	zu a) Gewalzte Stahlbleche in Platten oder Rollen zu b) u. c) Röhren aus Stahl einschl. Verschluss- und Verbindungsstücke zu d) bis f) Bandstahl, kalt gewalzt zu g) bis i) Eisen- und Stahldraht zu j) Stab- und Formstahl, warm gewalzt	mindestens 500 t einschließlich aus Frankreich zu befördernder Güter	2,780 DM/100 kg 2,970 DM/100 kg 2,970 DM/100 kg 2,853 DM/100 kg 3,402 DM/100 kg 2,700 DM/100 kg 3,807 DM/100 kg 3,036 DM/100 kg 2,700 DM/100 kg 2,800 DM/100 kg	21. Februar 1972 bis 21. Mai 1972	Gewicht je Beförderung ca. 20 t

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
221	Völklingen — Andrezieux — L'Horme — Issoire — Lyon — La Monnerie — Le Montel — St. Etienne (Loire) — Terrenoire — Valence (Drôme) — Venissieux — Vergongheon — Villeurbanne/ alle Frankreich	Stab- und Formstahl, warm gewalzt; Bandstahl, Stahlstreifen zur Weißblechherstellung, Weißblech, Weißband, warm gewalzt; Stahlhalbzeug, a.n.g.; Stab- und Formstahl, kalt hergestellt oder geschmiedet; Guß- und Schmiedestücke aus Eisen oder Stahl	500 t	3,74 DM/100 kg 3,71 DM/100 kg 3,90 DM/100 kg 3,41 DM/100 kg 4,10 DM/100 kg 3,71 DM/100 kg 3,71 DM/100 kg 3,89 DM/100 kg 3,41 DM/100 kg 3,90 DM/100 kg 3,41 DM/100 kg	1. März 1972 bis 31. Mai 1972	—
222	Gevelsberg — Colmar/Frankreich	Einzelteile von Maschinen, Apparaten und Motoren, elektrische und nicht elektrische	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	3,804 DM/100 kg	1. Mai 1972 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung zwischen 18 und 23 t
223	Mettlach, Merzig, Homburg — Marseille/Frankreich	Waren aus Steingut, Steinzeug, Porzellan, Fayencewaren, feinkeramische Waren, sonstige mineralische Erzeugnisse	500 t	8,31 FF/100 kg	1. Februar 1972 bis 30. April 1972	Gewicht je Beförderung 14 bis 23 t
224	Travemünde — Rotterdam/ Niederlande	Bier; Andere Einzelteile von Ackerschleppern, Traktoren, landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	0,90 hfl für jeden gefahrenen Kilometer	19. Mai 1972 bis 19. Mai 1976	Die Beförderung erfolgt in Aufleggern des Vertragspartners, die von Zugmaschinen des Verkehrsunternehmens gezogen werden.
225	a) Düsseldorf, Duisburg, Essen, Homburg, Krefeld, Oberhausen b) Blankenstein, Bochum, Dortmund, Marl, Wuppertal — Amsterdam; Breda, Rotterdam, Utrecht/alle Niederlande	Gemüse, frisch oder gefroren, a.n.g. und weitere 33 Güterarten der Güterklassen I bis III	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	zu a) 1,70 DM/100 kg zu b) 1,80 DM/100 kg	1. November 1971 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 15 — 25 t
226 bis 233	wie zur Nummer 225					
234	a) Bottrop — Veghel b) Bottrop — Böttek, Gertruidenberg, Maarsse, Rotterdam, Sassenheim, Schoonebeek, Utrecht, Zwolle c) Bottrop — Amsterdam, Gouda, Overschie, Roosendaal, Zwindrecht	zu a) bis h), k) und m): Öle und Fette, pflanzlichen oder tierischen Ursprungs; Stahlbleche, a.n.g.; Röhren aus Stahl; Aluminium, roh; chemische Stoffe und Erzeugnisse, a.n.g.; Papier, Pappe, unbearbeitet;	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschließlich aus den Niederlanden zu befördernden Gütern	1,70 DM/100 kg 1,80 DM/100 kg 1,90 DM/100 kg	1. November 1971 bis 31. Dezember 1972	Gewicht je Beförderung 15 — 25 t

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
	d) Bottrop — Delft, Haarlem, Zaandam	zu i) und j): Kreide; zerkleinerte Steine; Altpapier		2,00 DM/100 kg		
	e) Bottrop — Bergen op Zoom, Hoek van Holland, Katwijk a/d Rijn	zu i): wie zu a) zusätzlich gewalzte Stahlbleche in Rollen; Bausteine, feuerfest		2,10 DM/100 kg		
	f) Bottrop — Vlissingen			2,30 DM/100 kg		
	g) Düsseldorf — Wageningen			1,50 DM/100 kg		
	h) Düsseldorf — Oudendijk			1,90 DM/100 kg		
	i) Ennepetal — Botlek			1,70 DM/100 kg		
	j) Flandersbach — Weesp			1,70 DM/100 kg		
	k) Hagen — Eitten-Leur			1,70 DM/100 kg		
	l) Krefeld — Rotterdam			1,70 DM/100 kg		
	m) Wattenscheid — Rotterdam/alle Niederlande			2,10 DM/100 kg		
235	Bous (Saar) — Maarheeze	Röhren aus Eisen oder Stahl	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	3,643 hfl/100 kg	1. Januar 1972	Mindestgewicht je Beförderung 20 t
	Ravenstein			3,794 hfl/100 kg	bis auf weiteres	
	Deventer			4,176 hfl/100 kg		
	Almelo			4,306 hfl/100 kg		
	Gorinchem			4,312 hfl/100 kg		
	Gouda			4,424 hfl/100 kg		
	Dortrecht			4,543 hfl/100 kg		
	Krimpen/IJssel			4,543 hfl/100 kg		
	Rotterdam			4,543 hfl/100 kg		
	Meppel			4,550 hfl/100 kg		
	Rozenburg			4,662 hfl/100 kg		
	Rijswijk			4,662 hfl/100 kg		
	Schiedam			4,673 hfl/100 kg		
	Emmen			4,910 hfl/100 kg		
	Groningen			5,026 hfl/100 kg		
	Bergum/Bergum/alle Niederlande					
236	Wülfrath — Amsterdam, Delft	Kalkstein für industrielle Zwecke; zerkleinerte Steine	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	2,10 DM/100 kg	1. November 1971 bis 31. Oktober 1972	Gewicht je Beförderung 20 bis 23 t
	Rotterdam/Niederlande			2,00 DM/100 kg		
237	Wülfrath — Huizen/Niederlande	Kalk	ca. 10 000 t im Jahr, mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1,90 DM/100 kg	1. November 1971 bis auf weiteres	—
				1,642 DM/100 kg		
238	Dornap, Menden, Wülfrath	Kalk	500 bis 800 t pro Woche, mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1,75 hfl/100 kg	1. Januar 1972 bis 31. Dezember 1972	a) Mindestgewicht je Beförderung 20 t b) Liegt die wöchentliche Beförderungsmenge über einen längeren Zeitraum hinweg erheblich über 850 t, so wird für die über dieser Grenze liegende Menge ein Zusatzentgelt von 17,5 cents/100 kg gezahlt.

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
239	Oberhausen — Cuyk, Niederweert Rheinhausen — Cuyk, Malden — Niederweert/ alle Niederlande	Schlacken nicht zur Verhüttung	ca. 940 t, mindestens 500 t	0,960 DM/100 kg 0,915 DM/100 kg 0,960 DM/100 kg	1. Dezember 1971 bis 29. Februar 1972	Gewicht je Beförderung 20—25 t
240	Duisburg — Amsterdam/Niederlande und weitere 26 Verkehrsverbindungen	Chemische Stoffe und Erzeugnisse a.n.g., Kunststoff-Rohstoffe	mindestens 500 t einschließlich aus den Niederlanden zu befördernder Güter	zwischen 1,56 DM und 4,71 DM/100 kg je nach Gewicht und Verkehrsverbindung	1. Februar 1972 bis 30. April 1972	—
241	Wuppertal — Rotterdam/Niederlande	Einzelteile von Motoren, elektrische und nicht elektrische; Sammelgut; Gußstücke aus Eisen; Kunstleder	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschließlich aus den Niederlanden zu befördernder Güter	1,95 DM/100 kg	1. Januar 1972 bis 31. Dezember 1976	Gewicht je Beförderung 12—20 t Frachtzahlung je Beförderung für 20 t
Entladeort in der Bundesrepublik Deutschland						
242	Groningen/Niederlande — Dinklage Hoogeveen — Lingen Die Liste mit weiteren 302 Verkehrsverbindungen und den vereinbarten Beförderungsentgelten liegt zur Einsichtnahme aus beim Direktorat-Generaal van het Verkeer, Plesmanweg 1, Den Haag	Weizen, Gerste, Hafer	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1,45 DM/100 kg 1,10 DM/100 kg	15. Dezember 1971 bis 31. Dezember 1972	—
243	Groningen/Niederlande — Friesland Die Liste mit weiteren 287 Verkehrsverbindungen und den vereinbarten Beförderungsentgelten liegt aus beim Direktorat-Generaal van het Verkeer.	Weizen, Gerste, Hafer	mindestens 600 t	zwischen 1,17 DM und 1,71 DM/100 kg je nach Verkehrsverbindung	17. Januar 1972 bis 15. April 1972	Gewicht je Beförderung 25 t
244	Wezep/Niederlande — Berlin	Kartoffeln, verpackt	mindestens 500 t	4,75 DM/100 kg	1. März 1972 bis 31. Mai 1972	Mindestgewicht je Beförderung 24 t
245	Creil/Niederlande — Berlin, Benthem	Kartoffeln, verpackt	500 t	4,50 DM/100 kg	20. März 1972 bis 20. Juni 1972	Mindestgewicht je Beförderung 23 t
246	Amsterdam/Niederlande, Enschede, Rotterdam Brunsum Deventer, Huizen, Veenendaal Heerlen Helmond Schijndel, Tilburg — Dordrecht, Leverkusen	Textilfasern, künstliche oder synthetische	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschließlich aus der Bundesrepublik Deutschland zu befördernder Güter	1,80 DM/100 kg 1,20 DM/100 kg 1,90 DM/100 kg 1,30 DM/100 kg 1,60 DM/100 kg 1,70 DM/100 kg	2. Januar 1972 bis auf weiteres	Mindestgewicht je Beförderung 20 t

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
247	Appingedam/Niederlande — Alstätte sowie weitere 42 Verkehrsverbindungen	Weizen, Gerste, Roggen, Hafer, Mals, Reis, Getreide a.n.g.	ca. 2000 t pro Monat, mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	zwischen 1,65 DM und 2,50 DM/100 kg je nach Verkehrsverbindung	1. November 1971 bis 31. Juli 1972	—
248	Vlaardingen/Niederlande — Wuppertal — Viersheim	Genußfertige Speisefette, Rohmineralien, a.n.g.	ca. 650 t jeweils in 3 Monaten einschließlich aus der Bundesrepublik Deutschland zu befördernder Güter	47,50 hfl/t	1. Februar 1972 bis auf weiteres	—
249	Rotterdam/Niederlande — Norf	Ölfrüchte	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1. 11. — 31. 12. 1971: 1,75 DM/100 kg 1. 1. — 30. 6. 1972: 1,85 DM/100 kg ab 1. 7. 1972: 1,95 DM/100 kg	1. November 1971 bis auf weiteres	—
250	Amsterdam, Wormerveer, Rotterdam/Niederlande — Emmerich	Öle, pflanzlichen Ursprungs und Erzeugnisse ihrer Spaltung	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschließlich aus der Bundesrepublik Deutschland zu befördernder Güter	1,65 DM/100 kg	2. November 1971 bis 2. Mai 1972	Mindestgewicht je Beförderung 20 t
251	Amsterdam, Wormerveer/Niederlande — Ochtrup	Olkuchen; Futtermittel, a.n.g.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1,75 DM/100 kg	23. Dezember 1971 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung ca. 25 t
252	Rotterdam/Niederlande, Amsterdam — Düsseldorf, Duisburg, Castrop-Rauxel, Gelsenkirchen, Gevelsberg, Hagen, Iserlohn, Köln, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim, Oberhausen, Schwerte, Wesel, Witten, Wuppertal, Werdohl	Obstkonserven; Gemüsekonserven; Obst getrocknet; Eisen- u. Stahldraht; Stahlbleche, a.n.g.; Stabstahl, warm gewalzt und kalt hergestellte oder geschmiedete; gewöhnliche Seifen; Industriereinigungsmittel, a.n.g.; chemische Stoffe u. Erzeugnisse, a.n.g.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschließlich aus der Bundesrepublik Deutschland zu befördernder Güter	zwischen 1,70 DM und 2,10 DM/100 kg je nach Verkehrsverbindung	2. November 1971 bis 2. November 1972	Mindestgewicht je Beförderung 20 t
253	Vlaardingen/Niederlande — Sparsieshoop Vlaardingen — Elmsloot, Elsfleth	Futtermittel, a.n.g.	ca. 4000 t, mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	3,65 DM/100 kg 2,80 DM/100 kg	1. Mai 1972 bis 30. April 1973	a) Beförderungsentgelt enthält Verwiegungskosten b) Beförderung nur in Silofahrzeugen
254	Beverwijk, IJmuiden Niederlande — Düsseldorf — Göttingen — Gütersloh — Herford — Hildesheim — Köln — Menden	Bandstahl, warm gewalzt	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1,90 hfl/100 kg 3,55 hfl/100 kg 2,45 hfl/100 kg 2,65 hfl/100 kg 3,40 hfl/100 kg 2,10 hfl/100 kg 2,25 hfl/100 kg	1. Februar 1972 bis auf weiteres	Mindestgewicht je Beförderung 20 t

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
	— Osnabrück — Waldbröl — Wickede			2,20 hfl/100 kg 2,65 hfl/100 kg 2,25 hfl/100 kg		
255	Hardenberg/Niederlande — Rheine, Freren — Borken — Metelen, Hörstel, Neuenkirchen — Lingen — Emsdetten	Bausteine aus Beton	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	10,72 DM/t 13,52 DM/t 11,84 DM/t 9,60 DM/t 12,64 DM/t	1. März 1972 bis auf weiteres	—
256	Hardenberg/Niederlande — Ahaus, Emsdetten — Alfhausen, Lengerich — Rheine — Nottuln — Coesfeld	Bausteine aus Beton	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	10,00 hfl/t 14,20 hfl/t 13,60 hfl/t 14,74 hfl/t 11,00 hfl/t	14. April 1971 bis 29. Februar 1972	—
257	Hengelo/Niederlande — Uffeln	Salz, roh	mindestens 2000 t	0,74 DM/100 kg	20. Januar 1972 bis 19. April 1972	a) Kosten für die Grenzabfertigung zu Lasten des Auftraggebers b) Beförderung nur auf Kippfahrzeuge
258	Hengelo/Niederlande — Uffeln	Salz, roh	mindestens 500 t	0,685 DM/100 kg	20. Januar 1972 bis 19. April 1972	Beförderung nur auf Kippfahrzeuge
259	Reuver/Niederlande — Bielefeld sowie weitere Relationen	Asche, nicht zur Verhüttung	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	2,008 DM/100 kg	28. Februar 1972 bis 28. August 1972	a) Mindestgewicht je Beförderung 23 t b) Beförderung nur auf Kippfahrzeuge
260	Rotterdam, Vlaardingen, Pernis/alle Niederlande — Köln	Phosphorsäure	mindestens 500 t	2,60 DM/100 kg	2. November 1971 bis 31. Januar 1972	Mindestgewicht je Beförderung 20 t
261	Amsterdam/Niederlande — Bochum Arnhem — Köln Bladl — Krefeld Groningen — Langenfeld Kooitertille — Neuß Maastricht — Essen Rotterdam — Duisburg Utrecht — Düsseldorf Zwolle — Gelsenkirchen Die Liste mit weiteren 212 Verkehrsverbindungen liegt zur Einsichtnahme aus beim Directoraat-Generaal van het Verkeer.	Papier, Pappe, unbearbeitet Die Liste mit weiteren 26 Güterarten der Güterklassen I—IV liegt zur Einsichtnahme aus beim Directoraat-Generaal van het Verkeer.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1,70 DM/100 kg	2. November 1971 bis auf weiteres	Mindestgewicht je Beförderung 15 t

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
262	Etten/Niederlande — Herzogenrath	Packmittel, leer, gebraucht; Glaswatte, Glaswolle	ca. 18 000 t, mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschließlich aus der Bundesrepublik Deutschland zu befördernder Güter	2,46 DM/100 kg 2,97 DM/100 kg	1. November 1971 bis 1. Mai 1972	— —
263	Utrecht/Niederlande — Frankfurt Die Liste mit weiteren 14 Verkehrsverbindungen und den vereinbarten Beförderungsentgelten liegt zur Einsichtnahme aus beim Direktorat-Generaal van het Verkeer	Metallwaren, a.n.g.	mindestens 2000 t, 500 t jeweils in 3 Monaten	35,00 hfl/t	1. Januar 1972 bis auf weiteres	Mindestgewicht je Beförderung 20 t

(VkB1 1972 S. 498)

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
In Vertretung
Pollnow

Binnenschifffahrt

Nr. 261 Zusammenstellung der am 1. April/1. Mai 1972 gültigen Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen

Bonn, den 19. Juni 1972
B 4/44.00.00

Die nachstehenden Zusammenstellungen werden hiermit bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Prof. Dr. Arnold

Zusammenstellung

der am 1. April 1972 gültigen gedruckten Bekanntmachungen für die Schifffahrt auf dem Rhein zwischen km 149,20 und km 865,40, auf dem Neckar, dem Main mit Regnitz und Main-Donau-Kanal, der Lahn, der Mosel zwischen der Mündung und km 242,21 und dem Schifffahrtsweg Rhein—Kleve.

Diese Zusammenstellung erstreckt sich auf die erlassenen, noch gültigen Bekanntmachungen bis einschließlich Bekanntmachung Nr. 13/1972 (jedoch ohne Nr. 12/1972).

I. R H E I N

A. Geltungsbereich: Rhein v. km 170 (Schweizer Grenze) bis zur holländischen Grenze

Bekanntmachung Nr. 12/1971 vom 15. 6. 1971
(VkB1 S. 326 — ZKR 1971 — I — 17)

Sicherheitsanforderungen an Fahrzeuge der Schubschiffahrt

I. Begriffsbestimmungen

1. Als Schubverband gilt eine starre Verbindung von Fahrzeugen, von denen sich mindestens eines vor dem Fahrzeug mit eigener Triebkraft befindet, das den Verband fortbewegt.
2. Als Schubboot gilt ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft, das zur Fortbewegung eines Schubverbandes gebaut oder eingerichtet ist.
3. Als Schubleichter gilt ein zur Fortbewegung durch Schubboote gebautes oder eingerichtetes Fahrzeug
 - a) ohne eigene Triebkraft oder
 - b) mit Hilfsantrieb, dessen es sich nur bedient, wenn es
 - in einem Schubverband fährt oder
 - außerhalb eines Schubverbandes kleine Ortsveränderungen vornimmt (z. B. in Häfen oder an Lade- und Löschplätzen).
4. Als Schubplattform gilt eine Plattform am Bug des Schubbootes. Die Plattform, die Öffnungen als Zugang zu den Ankern haben kann, muß so breit und so gebaut sein, daß vom Beginn des Kupplungsmanövers an
 - a) das Schubboot seine Lage zu dem oder den Schubleichtern nicht verändern kann,
 - b) die zum Kupplungsmanöver eingeteilte Schiffsmannschaft leicht und gefahrlos von einem zum anderen Fahrzeug übergehen und die Kupplungsdrähte zwischen dem Schubboot und den Pollern des Schubleichters (der Schubleichter) leicht verlegen kann, ohne daß dabei die Drähte vor dem Spannen zwischen den Fahrzeugen oder an deren Seiten über das Wasser geführt werden müssen.
5. Als Standardschubboot gilt ein Schubboot, das als solches gebaut ist, oder ein zum Schubboot umgebauter Schlepper. Zur Ausrüstung des Standardschubbootes gehören

- a) eine Schubplattform,
- b) mechanische Ankerwinden,
- c) mindestens zwei Spezialwinden zum Spannen der Längsdrähte,
- d) mindestens ein Heckanker,
- e) Antriebsmaschinen, die vom Steuerstand aus zu bedienen sind und
- f) Einrichtungen im Steuerstand zur Überwachung der Antriebsmaschinen.

II. Anwendung der Untersuchungsordnung

1. Schubboote und Schubleichter unterliegen den Vorschriften der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße (RheinSchUO), sofern nachstehend nicht etwas anderes bestimmt ist.
2. Artikel 25 Ziffer 1 RheinSchUO gilt nicht für Schubboote.
3. Die Artikel 25, 26 Ziffer 1, Artikel 27, 29 und 38 RheinSchUO gelten nicht für Schubleichter.
4. Artikel 36 Ziffer 1, Artikel 39 bis 43 und Artikel 44 Ziffer 1 Abs. 2, Ziffern 3, 5, 6 und 7 RheinSchUO gelten weder für Schubboote noch für Schubleichter.

III. Schlepptätigkeit der Schubverbände

Schubverbände, die eine Schlepptätigkeit ausüben, müssen den Bedingungen des Artikels 33 RheinSchUO entsprechen. Hierüber ist in dem Anhang zum Schiffsattest des Schubbootes unter „Besondere Bedingungen“ ein Vermerk einzutragen.

IV. Schubboot ohne Schubplattform

Bei einem Schubboot, das nicht mit einer Schubplattform ausgerüstet ist, muß durch geeignete wirksame Vorrichtungen verhindert werden, daß sich sein Bug gegen das Heck des Schubleichters seitlich verschieben kann.

V. Schwimmwesten

An Bord eines jeden Schubleichters, der zur Beförderung gefährlicher Güter nach den Anlagen 9, 10 und 11 der RheinSchPVO dient, und eines jeden Schubleichters, der für den Aufenthalt von Frauen und Kindern eingerichtet ist, muß sich eine Schwimmweste befinden.

VI. Besatzungen

1. Die Besatzung eines Schubverbandes wird gemäß den Bestimmungen des Anhangs zu dieser Verordnung festgesetzt. Sofern der Anhang keine Bestimmungen über die Besatzung enthält, wird diese von der Untersuchungskommission unter Anwendung der Bestimmungen der Ziffer VII festgesetzt.
2. Die Besatzung, die für einen Schubverband vorgeschrieben ist, der aus einem Schubboot mit einem Schubleichter vor diesem besteht, gilt auch für den Fall, daß das Schubboot den Schubleichter längsseits gekuppelt mitführt, sofern diese Zusammenstellung nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Schubschiffahrt zugelassen ist und die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Die Kupplungen der gekuppelten Fahrzeuge müssen den schiffahrtspolizeilichen Anordnungen über die Kupplungen von Schubverbänden entsprechen.
 - b) Der Übergang aus der Zusammenstellung der Fahrzeuge nebeneinander in die Zusammenstellung der Fahrzeuge hintereinander und umgekehrt muß leicht auszuführen sein.

Bemerkung: Diese Zusammenstellung umfaßt nur die gedruckten Bekanntmachungen. Die telefonischen Bekanntmachungen bleiben hiervon unberührt.

Abkürzungen: RheinSchPVO = „Rheinschiffahrtspolizeiverordnung“, BSchSO oder BinSchStro = „Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung“, MoselSchPVO = „Moselschiffahrtspolizeiverordnung“, RheinSchUO = „Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße“.

3. Wenn nicht alle unter Nummer 2 genannten Bedingungen erfüllt sind, muß der Schubleichter die für einen Schleppkahn gleicher Tragfähigkeit vorgeschriebene Besatzung haben.
4. Eine Frau darf der Besatzung auf Schubverbänden, ausgenommen als Schiffsführer, nicht angehören.
5. Sofern ein Schubverband berechtigt ist, einen oder mehrere nicht zu Schubleichtern umgebaute Kähne längsseits gekuppelt mitzuführen, muß die Besatzung den Bestimmungen des Anhangs zu dieser Verordnung entsprechen, wobei die Kähne als Schubleichter zählen. Die Besatzung ist für jeden Kahn in der Betriebsform A um einen, in den anderen Betriebsformen um zwei Matrosen mit Rheinschifferpatent zu verstärken. Während der Fahrt muß an Bord eines jeden Kahnes mindestens einer der vorgenannten Matrosen Dienst tun.

VII. Ergänzende Bestimmungen

Über diese Verordnung hinaus müssen die Schubverbände und ihre einzelnen Fahrzeuge den Bedingungen genügen, die die Untersuchungskommission im Einzelfalle festsetzt; diese Bedingungen sollen den Empfehlungen entsprechen, die auf gemeinsamem Beschluß der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

VIII. Versuche

1. Zwecks Erteilung des Schiffsattestes für ein Schubboot bestimmt die Untersuchungskommission, welche Schubverbände ihr vorzuführen sind. Sie veranlaßt Versuche mit der oder den Zusammenstellungen, die ihr am ungünstigsten erscheinen.
2. Durch diese Versuche muß nachgewiesen werden, daß
 - a) Die Kursstabilität des Schubverbandes ausreicht,
 - b) ein erheblicher Kurswechsel und ein unmittelbar anschließendes Wiederaufstrecken schnell und leicht durchgeführt werden können,
 - c) die Fahrtgeschwindigkeit des Schubverbandes im stillen Wasser mindestens 13 km/Std. beträgt. Diese Bedingung gilt nur für Schubboote, die nach dem 1. Oktober 1967 zum ersten Mal untersucht werden. Sie gilt ferner nicht für Schubboote, die ausschließlich auf Reeden und in Häfen verkehren,
 - d) der Schubverband, dessen Länge 86 m überschreitet, Bug zu Tal anhalten kann und dabei und nachher vollständig manövrierfähig bleibt,
 - e) der Schubverband, dessen Länge 86 m nicht überschreitet und der nicht Bug zu Tal anhalten kann, schnell und leicht aufdrehen kann,
 - f) bei der Zusammenstellung und Auflösung des Schubverbandes die Kupplungen leicht und gefahrlos zu bedienen sind.

Die Untersuchungskommission vergewissert sich außerdem, daß die Kupplungen den schiffahrtspolizeilichen Anordnungen über die Kupplungen von Schubverbänden entsprechen.

3. Bei den Versuchen darf die Untersuchungskommission günstige Auswirkungen besonderer Einrichtungen der Schubleichter (Ruderanlage, Antriebseinrichtungen usw.) nur berücksichtigen, wenn diese Leichter immer mit demselben Schubboot eingesetzt werden. In diesem Fall müssen die Namen der zugelassenen Schubleichter in das Schiffsattest des Schubbootes eingetragen werden.

IX. Zusammenstellungen und Höchstabmessungen der Schubverbände

Wenn die Untersuchungskommission feststellt, daß bei den Zusammenstellungen, die nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften über die Höchstabmessungen noch erlaubt sind, eine ausreichende Sicherheit nicht vorhanden ist, muß sie in das Schiffsattest des Schubbootes die Höchstabmessungen eintragen, die für die einzelnen Abschnitte des Rheins zugelassen werden.

Gültig bis 30. 9. 1973.

Anhang

Besatzung der Schubverbände

I. Abkürzungen

Es werden folgende Betriebsformen unterschieden:

- | | |
|---|--|
| A: Tagesfahrt
von höchstens 16 Stunden | } innerhalb
eines Zeitraums
von 24 Stunden |
| B: verkürzte halbständige Fahrt
von höchstens 18 Stunden | |
| C: halbständige Fahrt
von höchstens 20 Stunden | |
| D: ständige Fahrt
von höchstens 24 Stunden | |

II. Besatzung der Schubverbände mit Standardschubboot

1. Die nachfolgenden Vorschriften sind nur auf Schubverbände mit Standardschubbooten anzuwenden.

2. Die Besatzungen müssen betragen:

Tabelle — 1 — Standardschubboot

Stufe	Maschinenleistung	Anzahl d. Schubleichter	Besatzung	A	B	C	D
1	bis 500 PSe	0 oder 1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	—	—	—	—
			Matrosen	1	1	2	2
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	1	2
		3 oder mehr	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	—	—	—	—
			Matrosen	2	2	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—	—
2	über 500 bis 750 PSe	0 oder 1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	1	1	1	2
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	2	2
		3 oder mehr	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	2	2	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—	—
3	über 750 bis 1000 PSe	0 oder 1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	2	1	2	2
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1	1
		3 oder mehr	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	3	2	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
4	über 1000 PSe	0 oder 1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	2	1	2	2
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1	1
			Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	2	1	2	2
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1

Stufe	Maschinenleistung	Anzahl d. Schub-leichter	Besatzung	A	B	C	D
		3 oder mehr	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	3	2	3	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1	1

3. In Einzelfällen kann die Untersuchungskommission von den vorstehenden Bestimmungen abweichen. Diese Abweichungen sollen den Empfehlungen entsprechen, die auf gemeinsamem Beschluß der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

III. Besatzung der Schubverbände mit schiebendem Selbstfahrer

1. Diese Bestimmungen gelten nur für Schubverbände, — in denen der schiebende Selbstfahrer allen Vorschriften des Artikels 40 Ziffer 1 RheinSchUO entspricht und eine Schubplattform hat, und — in die nur ein Schubleichter und in keinem Falle ein nicht umgebauter Schleppkahn eingestellt ist.

2. Die Besatzungen müssen betragen:

Tabelle — 2 — Schiebender Selbstfahrer

Stufe	Tragfähigkeit des schiebenden Selbstfahrers	Besatzung	A	B	C	D
1	von 15 bis 500 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuerleute	—	—	—	—
		Matrosen	2	2	2	3
		Schiffsjungen	—	—	1	—
2	über 500 bis 1000 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuerleute	—	—	—	—
		Matrosen	2	2	3	4
		Schiffsjungen	1	1	—	—
3	über 1000 bis 1600 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuerleute	1	1	1	1
		Matrosen	2	2	3	3
		Schiffsjungen	—	—	—	1
4	über 1600 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuerleute	1	1	1	1
		Matrosen	2	3	3	4
		Schiffsjungen	1	1	1	—

3. Auf schiebenden Selbstfahrern mit einer Maschinenleistung von über 800 PSe ist ein Matrose durch einen Matrosen-Motorwart zu ersetzen. Auf schiebenden Selbstfahrern mit einer Maschinenleistung bis 800 PSe muß ein Besatzungsmitglied mit der Bedienung und Überwachung der Motoren vertraut sein und ein weiteres Besatzungsmitglied den Motor so weit bedienen können, daß es ihn anzulassen und abzustellen vermag.

4. Sind eine oder mehrere der in Artikel 40 Ziffer 1 RheinSchUO genannten Bedingungen nicht erfüllt, so ist in allen Betriebsformen die in Tabelle 2 vorgeschriebene Besatzung in den Stufen 1 und 2 um einen Schiffsjungen, in den Stufen 3 und 4 um einen Matrosen zu erhöhen.

5. Hat der schiebende Selbstfahrer keine Schubplattform, muß sich die Untersuchungskommission bei jedem Verband die Kupplungsmanöver vorführen lassen. Stellt sie dabei fest, daß zur ordnungsmäßigen Ausführung dieser Manöver, insbesondere auch unter ungünstigen Verhältnissen (Regen, Eis usw.), die in der Tabelle 2 vorgeschriebene Decksbesatzung nicht ausreicht, muß sie die Besatzung je nach Sachlage verstärken.

IV. Besatzung der Schubverbände mit einem Schubboot, das aus einem Schlepper umgebaut ist und nicht alle Einrichtungen eines Standardschubbootes hat.

1. Diese Bestimmungen gelten nur für Schubverbände, — in denen das Schlepper-Schubboot den Vorschriften des Artikels 41 Ziffer 1 Buchstaben a, b und c RheinSchUO entspricht und dessen Ankerwinden motorisiert sind, und — in die nicht mehr als zwei Schubleichter eingestellt sind.

2. Die Besatzungen müssen betragen:

Tabelle — 3 — Nicht zu einem Standardschubboot umgebauter Schlepper

Stufe	Maschinenleistung	Anzahl d. Schub-leichter	Besatzung	A	B	C	D
1	bis 500 PSe	1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	—	—	—	—
			Matrosen	2	2	3	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	1	2
2	über 500 bis 750 PSe	1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	2	2	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	2	2
3	über 750 bis 1000 PSe	1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	3	2	3	4
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1	1
4	über 1000 PSe	1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	3	2	3	4
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1	1

3. Die Untersuchungskommission muß sich die Kupplungsmanöver des Verbandes vorführen lassen. Stellt sie dabei fest, daß zur ordnungsmäßigen Ausführung dieser Manöver, insbesondere auch unter ungünstigen Verhältnissen (Regen, Eis usw.), die in der Tabelle 3 vorgeschriebene Decksbesatzung nicht ausreicht, muß sie die Besatzung je nach Sachlage verstärken.

4. In Einzelfällen kann die Untersuchungskommission von den obengenannten Bestimmungen abweichen. Diese Abweichungen sollen den Empfehlungen entsprechen, die auf gemeinsamem Beschluß der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

Bekanntmachung Nr. 10/1972

Zusammenstellung oder Auflösung von Schubverbänden auf dem Rhein

Für die Zusammenstellung oder Auflösung von Schubverbänden gelten gemäß § 8.04 Buchstabe e der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 5. August 1970 (BGBl. I S. 1305) die folgenden Vorschriften:

Bei der Zusammenstellung oder Auflösung von Schubverbänden dürfen nur einzelne oder zwei nebeneinander gekuppelte Schubleichter auf kurzen Strecken nur durch ein schiebendes Fahrzeug fortbewegt werden, dessen Schiffsattest die dabei gebildete Formation zuläßt. Ein zusätzlicher vorübergehender Vorspann ist statthaft; in diesen Fällen behält der Führer des schiebenden Fahrzeuges die Führung der Fahrzeuge.

Sind diese Schubverbände über 86 m lang, so müssen sie kopf-vor anhalten können; das gilt nicht, wenn sie sich eines Vorspanns bedienen.

Abweichungen von diesen Vorschriften bedürfen der Erlaubnis der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion.

Bekanntmachung Nr. 13/1971 vom 16. 6. 1971
(VkB1 S. 329 — ZKR 1971 — I — 18)

Besatzung der Fahrzeugzusammenstellungen, ausgenommen Schubverbände

Die Schiffsuntersuchungskommission kann ausnahmsweise in gewissen Sonderfällen und unter bestimmten Bedingungen bei Fahrzeugzusammenstellungen, ausgenommen Schubverbänden, eine Verringerung der Besatzung in Bezug auf die Summe der Besatzungen der einzelnen Fahrzeuge der Zusammenstellung zulassen. Eine Verringerung kann nur zugelassen werden unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs und soll auf einer Empfehlung der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

Gültig bis 30. 9. 1973.

Bekanntmachung Nr. 25/1970 vom 22. 6. 1970
(VkB1 S. 561 — ZKR 1970 — I — 16)

Verminderung des Ankergewichts bei neuartigen Ankern

Auf Grund des Artikels 1a der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße (RheinSchUO) — Anlage 1 der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950 (Bundesgesetzbl. S. 371), zuletzt geändert durch Verordnung vom 12. August 1969 (Bundesgesetzbl. II S. 1505), wird abweichend von den Bestimmungen der Anlage E zur RheinSchUO verordnet:

(1) Bei den nachstehend näher bezeichneten Ankertypen ist eine Verminderung des nach der Anlage E der obengenannten Verordnung vorgeschriebenen Ankergewichts um die aus nachfolgender Tabelle ersichtlichen V.-H.-S. zugelassen:

Ankertyp	- Zugelassene Verminderung des nach Anlage E RheinSchUO vorgeschriebenen Ankergewichts
D'Hone Anker	40 %
Heuss Normal	15 %
Heuss Spezial	30 %
Heuss Kombiniertes Klipp-Stock-Anker	55 %
Pool Anker	40 %
Ha-Du-Anker	40 %
Hansa Anker	40 %
Danforth Anker	50 %

(2) Bei anderen neuartigen Ankertypen ist eine Gewichtsverminderung unter der Voraussetzung zulässig, daß ihr Umfang durch gemeinsamen Beschluß der Rheinuferstaaten und Belgiens festgesetzt worden ist.

(3) Das Gewicht der Ankerketten ist ohne Berücksichtigung der Verminderung des Ankergewichts nach der Anlage E zur RheinSchUO zu errechnen.

(4) Die Schiffsuntersuchungskommissionen tragen im Schiffsattest ein, daß die Verminderung der Gewichte der in Absatz 1 und 2 genannten neuartigen Ankertypen nur für eine beschränkte Zeit und unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs zugelassen ist.

Gültig bis 30. 9. 1972

Bekanntmachung Nr. 1/1972 vom 27. 12. 1971
(VkB1 1972 S. 38 — ZKR 1970 — III — 14)

Zusätzliche Bezeichnung der Fahrzeuge bei der Beförderung bestimmter gefährlicher Güter

Die Anlagen 9, 10 und 11 der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung gelten abweichend von dem in der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung enthaltenen Wortlaut in folgender Fassung:

„Anlage 9

Beförderung feuergefährlicher Stoffe

Die Bestimmungen der §§ 3.14, 3.21, 3.32 und 3.37 sind bei der Beförderung der nachstehend genannten Stoffe des ADN anzuwenden, wenn folgendes Gewicht überschritten wird:

- 5000 kg (je Klasse) bei:
 - feuergefährlichen Gasen (F) der Klasse I d, mit Ausnahme der Gase nach Anlage 11;
 - Stoffen der Kategorie K 0 und K 1 der Klasse III a;
- 25 000 kg (je Klasse) bei:
 - Stoffen der Klasse I e, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffer 5;
 - Stoffen der Klasse II, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffern 12 bis 15;
 - Stoffen der Kategorie K 2 der Klasse III a;
 - Stoffen der Klasse III b, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffern 1, 9, 10 und 11;
 - Stoffen der Klasse III c, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffer 11.

Anlage 10

Beförderung von explosionsgefährlichen Stoffen

Die Bestimmungen der §§ 3.15, 3.22, 3.33 und 3.38 sind bei der Beförderung der nachstehend genannten Stoffe des ADN anzuwenden, wenn das Gewicht der Stoffe 50 kg (je Klasse) überschreitet:

- Stoffe der Klasse I a, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffer 15;
- Stoffe der Klasse I b;
- Stoffe der Klasse I c, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffer 1 a;
- Stoffe der Klasse VII, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffer 50.

Anlage 11

Beförderung von Ammoniak und anderen gleichgestellten Stoffen

Die Bestimmungen der §§ 3.15, 3.22, 3.33 und 3.38 sind bei der Beförderung der nachstehend genannten Stoffe des ADN anzuwenden, wenn folgendes Gewicht überschritten wird:

- 1000 kg (je Stoff) bei:
 - folgenden Stoffen der Klasse I d:
 - Borfluorid und Fluor der Ziffer 3;
 - die unter den Ziffern 5 und 8 a genannten Stoffe;
 - Chlorwasserstoff der Ziffer 10;
 - Ammoniak der Ziffer 14;
 - Stoffen der Klasse IV a der Ziffern 1, 2 a, 2 b, 3, 4 a, 11, 12 a, 12 b, 12 d, 13, 14, 31 und 81;
 - Stoffen der Klasse V der Ziffern 6 a, 7, 9 und 14.
- 5000 kg bei Stoffen der Kategorie K x der Klasse III a.

Gültig bis 31. 12. 1974.

Bekanntmachung Nr. 8/1972 vom 1. 2. 1972
(VkB1 S. 54 — ZKR 1971 — II — 16)

Einsatz von Seeschiffsleichtern auf dem Rhein

- Als „Seeschiffsleichter“ gilt ein Schubleichter, der für die Beförderung an Bord eines Seeschiffes und für die Fahrt auf Binnenwasserstraßen gebaut ist.
- Seeschiffsleichter dürfen nicht an die Spitze eines Schubverbandes gesetzt werden. Die für die jeweiligen Stromabschnitte zuständigen Behörden können jedoch Ausnahmen hiervon zulassen. Diese sollen den Empfehlungen entsprechen, die auf gemeinsamem Beschluß der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

Gültig bis 31. 3. 1975.

1. Das Wasserskifahren ist nur in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.
2. Das Wasserskifahren ist auf den freigegebenen Strecken in einer Breite bis zu 150 m vom Ufer erlaubt.
3. Es ist ein Mindestabstand von 20 m gegenüber fahrenden und stillliegenden Fahrzeugen, schwimmenden Geräten und Anlagen sowie Fahrwasserzeichen einzuhalten.
4. Soweit der Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt wird, ist das Motorboot neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.

II. NECKAR

Bekanntmachung Nr. 23/1970 vom 3. 7. 1970 (VkB1 S. 492)

Führung des Fahrtenbuches auf bestimmten Bundeswasserstraßen

§ 1

Auf Fahrzeugen, die im Wechselverkehr zwischen dem Rhein einerseits und dem Neckar, dem Main, der Lahn, dem Schiffahrtsweg Rhein-Kleve, der Ruhrwasserstraße, dem Rhein-Herne-Kanal, dem Wesel-Datteln-Kanal und der Dortmund-Ems-Kanalstrecke zwischen Henrichenburg und Datteln andererseits fahren, ist das auf dem Rhein vorgeschriebene Fahrtenbuch auch für die Fahrt auf diesen Bundeswasserstraßen zu führen. Dies gilt nicht für Fahrzeuge im Wechselverkehr zwischen dem Neckar und dem Hafengebiet Mannheim-Ludwigshafen und zwischen dem Main und dem Hafengebiet Mainz-Wiesbaden.

§ 2

Zu widerhandlungen gegen diese Verordnung werden nach § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuches bestraft.

Gültig bis 31. 7. 1972

III. MAIN

mit Regnitz und Main-Donau-Kanal

Bekanntmachung Nr. 51/1970 vom 7. 12. 1970 (VkB1 S. 873)

Sicherheitsanforderungen an Zusammenstellungen gekuppelter Fahrzeuge auf dem Main und auf dem Main-Donau-Kanal

§ 1

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen Main und Main-Donau-Kanal im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg.

§ 2

Die Untersuchungsbehörde im Sinne des § 3 Abs. 2 BSchUO kann für Zusammenstellungen gekuppelter Fahrzeuge Art und Umfang der Mindestbemanning, Art der Zusammenstellung der Fahrzeuge, Steuereinrichtung und Ausrüstung in Abweichung von Teil II und III der BSchUO festsetzen.

§ 3

Die Untersuchungsbehörde hat ihre Festsetzungen betreffend Bemanning, Zusammenstellung und Ausrüstung in den Schiffszeugnissen der Einzelfahrzeuge sowohl für die Einzelfahrt als auch für den Verband, dessen Bestandteil das Einzelfahrzeug wird, zu vermerken. Sie kann diese Vermerke in den Schiffszeugnissen der einzelnen Fahrzeuge abändern oder löschen, wenn der Betrieb der Fahrzeuge im geschlossenen Verband die Schiffsicherheit gefährdet.

Gültig bis 14. 1. 1973

Bekanntmachung Nr. 7/1971 vom 28. 4. 1971 (VkB1 S. 263) (Nr. 13/1972 vom 3. 3. 1972)

Wasserskifahren auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg

§ 1

Im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg werden folgende Wasserflächen für das Wasserskifahren freigegeben:

I. Im Bezirk des Wasser- und Schifffahrtsamtes Frankfurt/M.

- a) von Main-km 40,60 bis Main-km 41,60 (d. i. 600 m oberhalb der Einfahrt zum Becken II des Oberhafens Frankfurt/M. bis 520 m oberhalb der Straßenbrücke Offenbach, und zwar nur die linke — südliche — Flußhälfte),
- b) von Main-km 44,60 bis Main-km 46,50 (d. i. von Ortsmitte Fechenheim bis Unterwasser Schleuse Mainkur),
- c) von Main-km 48,20 bis Main-km 50,30 (d. i. vom oberen Schiffsowieplatz der Schleuse Mainkur bis 300 m unterhalb der Fähre Dörnigheim),
- d) von Main-km 53,40 bis Main-km 54,40 (beginnt 170 m oberhalb der Stauanlage Kesselstadt, und zwar nur die linke — südliche — Flußhälfte),
- e) von Main-km 65,00 bis Main-km 66,60 (d. i. vom oberen Ende des Schiffsowieplatzes der Schleuse Krotzenburg bis zur Mündung der Kahl).

II. Im Bezirk des Wasser- und Schifffahrtsamtes Aschaffenburg

- a) von Main-km 66,60 bis Main-km 67,20 (d. i. von der Mündung der Kahl bis 600 m mainaufwärts),
- b) von Main-km 84,00 bis Main-km 86,00 (d. i. oberhalb der Werfthalle des Leiderer Hafens bis Aschaffenburg, Schlotfegergrund),
- c) von Main-km 94,00 bis Main-km 95,00 (d. i. oberhalb Ländeplatz Oberrau bis unterhalb Bahnhof Sulzbach),
- d) von Main-km 106,20 bis Main-km 107,60 (beginnt 200 m oberhalb der Glanzstoffwerke Oberrau),
- e) von Main-km 115,00 bis Main-km 116,50 (d. i. vom Ländeplatz Röllfeld bis untere Ortsgrenze Laudenbach),
- f) von Main-km 127,00 bis Main-km 128,50 (d. i. oberhalb Ländeplatz Bürgstadt bis unterhalb Kieswerk Weber, Bürgstadt),
- g) von Main-km 137,90 bis Main-km 139,70 (d. i. oberhalb von Fechenbach),
- h) von Main-km 151,30 bis Main-km 152,30 (d. i. oberhalb des WTAG-Umschlagplatzes bis 250 m unterhalb der Eisenbahnbrücke Hasloch),
- i) von Main-km 163,80 bis Main-km 165,91 (beginnt 800 m oberhalb der Ortschaft Urphar),
- k) von Main-km 176,20 bis Main-km 177,20 (beginnt 2 km oberhalb der Stauanlage Lengfurt),
- l) von Main-km 187,50 bis Main-km 188,60 (beginnt oberhalb des Schiffsowieplatzes der Stauanlage Rothenfels),
- m) von Main-km 190,50 bis Main-km 195,60 (d. i. oberhalb der Ortschaft Erlach bis ca. 1,5 km oberhalb der Ortschaft Pflochsbad).

III. Im Bezirk des Wasser- und Schifffahrtsamtes Würzburg

- a) von Main-km 201,20 bis Main-km 204,00 (liegt in der Stauhaltung Steinbach),
- b) von Main-km 209,60 bis Main-km 210,80 (d. i. 450 m oberhalb der Fähre Hofstetten bis 400 m oberhalb der Einfahrt zum Schutzhafen Gemünden),
- c) von Main-km 220,80 bis Main-km 224,20 (liegt in der Stauhaltung Harrbach),
- d) von Main-km 241,80 bis Main-km 243,40 (liegt in der Stauhaltung Erlabrunn),
- e) von Main-km 259,00 bis Main-km 259,80 (liegt oberhalb der Staustufe Randersacker),
- f) von Main-km 260,70 bis Main-km 262,40 (d. i. von oberhalb der Autobahnbrücke Randersacker bis unterhalb Eibelsstadt),

- g) von Main-km 269,20 bis Main-km 270,00 (liegt in der Stauhaltung Goßmannsdorf),
- h) von Main-km 278,00 bis Main-km 279,80 (d. i. 700 m oberhalb der Brücke Segnitz bis etwa 1 km unterhalb Marktsteft),
- i) von Main-km 288,00 bis Main-km 290,00 (liegt in der Stauhaltung Hohenfeld-Kitzingen),
- k) von Main-km 297,30 bis Main-km 298,60 (d. i. von der Lände Schwarzenau bis etwa 200 m oberhalb der Fulguritwerke Dettelbach),
- l) von Main-km 306,00 bis Main-km 307,50 (d. i. oberhalb der Straßen- und Eisenbahnbrücke Volkach),
- m) von Main-km 311,80 bis Main-km 313,20 (d. i. 300 m oberhalb der Fähre Fahr bis etwa 260 m unterhalb der Fähre Obereisenheim).

IV. Im Bezirk des Wasser- und Schiffsamtes Schweinfurt

- a) von Main-km 316,20 bis Main-km 316,80 (d. i. von 50 m oberhalb des Wehres Wipfeld bis zum Trenndammkopf an der Einfahrt in den Schleusenoberkanal ohne den Schleusenoberkanal),
- b) von Main-km 320,00 bis Main-km 322,80 (d. i. von oberhalb der Fähre Hirschfeld bis unterhalb der Fähre Garstadt),
- c) von Main-km 333,23 bis Main-km 333,98 (d. i. 80 m oberhalb des Zollamtes Schweinfurt bis Höllenbachmündung), und zwar nur die linke (südliche) Flußhälfte und vom Main-km 333,98 bis Main-km 334,68 (d. i. von Höllenbachmündung bis unterhalb des Ludwigsbrunnens) auf der ganzen Flußbreite, jeweils ganztägig von Montag bis Freitag; an Samstagen und Sonn- und Feiertagen nur bis 14.00 Uhr,
- d) von Main-km 348,05 bis Main-km 350,40 (d. i. oberhalb der früheren Fähre Untertheres bis oberhalb der früheren Fähre Obertheres),
- e) von Main-km 368,24 bis Main-km 370,93 (d. i. von 200 m oberhalb des Schleusenoberkanals Limbach bis ca. 1,4 km oberhalb der Straßenbrücke Eltmann),
- f) von Main-km 381,03 bis Main-km 384,19/MDK-km 0,2 (d. i. von 100 m unterhalb des Trenndammkopfes des Schleusenoberkanals Viereth — jedoch ohne Schleusenoberkanal — bis zur Regnitzmündung),
- g) auf der Regnitz bei Buckenhofen (d. i. auf dem Wehrraum der Staustufe Forchheim-Buckenhofen von 100 m oberhalb des Wehres bis 100 m unterhalb der Abzweigung aus dem Main-Donau-Kanal bei MDK-km 26,53. Abweichend von § 12.06 — MDK — Nr. 1 BinSchStro wird auf dieser Strecke die zulässige Höchstfahrge- schwindigkeit für das Wasserskifahren auf 30 km/Std. festgesetzt.).

§ 2

1. Das Wasserskifahren ist nur in der Zeit von Sonnen- aufgang bis Sonnenuntergang gestattet.
2. Die Wasserskifahrer und ihre Boote müssen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, Schwimmern, stillliegenden Fahrzeugen, Flößen und schwimmenden Anlagen sowie Fahrwasserzeichen und Ufern einen Mindestabstand von 10 m einhalten.
3. Wird ein Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt, so muß dieses neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person besetzt sein, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer sowie die Fahrstrecke zu beobachten.
4. Bei Begegnungen mit anderen Fahrzeugen und Schwimmern haben sich die von einem Motorboot geschleppten Wasserskifahrer im Kielwasser des Motorbootes zu halten. Dabei sind Schleifen- und Slalomfahrten untersagt.
5. Die Auspuffgeräusche der Motorboote, die beim Wasserskifahren verwendet werden, sind durch geeignete Vorrichtungen zu dämpfen.

Bekanntmachung Nr. 23/1970 s. unter II. „Neckar“

IV. LAHN

Hinweis:

Die Anordnung über das Wasserskifahren auf der Lahn wird in Kürze neu gefaßt und deshalb hier nicht mehr abgedruckt.

Bekanntmachung Nr. 23/1970 s. unter II. „Neckar“

V. MOSEL

Hinweis:

Bei dem restlichen Wortlaut der Bekanntmachungen Nr. 32/1964 vom 4. 6. 1964, Nr. 46/1965 vom 28. 9. 1965 und Nr. 25/1966 vom 25. 7. 1966, der zuletzt auf Seite 28 der „Zusammenstellung 1971“ (siehe Mitteilungsblatt für die Schifffahrt im Rheinstromgebiet Nr. 16 vom 10. 7. 1971) zusammengefaßt war, handelt es sich nur noch um Hinweise, die der Schifffahrt jetzt allgemein bekannt sind.

Von einer Wiederholung des Abdrucks wird daher Abstand genommen.

Ebenso wird die Bekanntmachung Nr. 12/1969 vom 14. 5. 1969 über das Wasserskifahren auf der Mosel hier nicht mehr abgedruckt, weil sie in Kürze neu gefaßt werden wird.

Bekanntmachung Nr. 9/1965 vom 8. 3. 1965 (VkB1 S. 203), Nr. 21/1969 vom 17. 7. 1969 (VkB1 S. 469)

Anordnung für die Moselschifffahrt

Für die Bemessung der Abladentiefe auf der Strecke zwischen Mosel-km 0,00 und 2,00 (Schleusengruppe Koblenz) sind die Wasserstände des Rheins (Richtpegel Koblenz) zu beachten.

Bekanntmachung Nr. 4/1972

Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für den Schleusenbetrieb an der Mosel

An den Kammern der Moselschleusen von Koblenz bis Stadtbredimus-Palzem werden zur Sicherung der Untertore Stoßschutzanlagen wie an der Schleuse Lehmen eingebaut. Für den Schleusenbetrieb wird angeordnet:

Schubverbände mit Längen über 170 m sind zunächst 10 m vor der Stoßschutzanlage ständig zu machen und erst nach der Entfernung des Stoßschutzeiles langsam bis zur Markierung am Unterhaupt vorzuziehen. Dabei ist die besondere weiße Endmarkierung an der Kammerwand am Oberhaupt als Begrenzung unbedingt einzuhalten.

Bekanntmachung Nr. 19/1971

Schiffs-liegeplatz Koblenz-Raumental

Der Schiffs-liegeplatz bei Koblenz-Raumental, Mosel-km 3,550 bis 3,020 rechtes Ufer, darf nur im unteren Bereich von Schubverbänden belegt werden. Der obere Bereich ist nur Motorschiffen vorbehalten. Auf das dort vorhandene größere Wohngebiet ist Rücksicht zu nehmen, insbesondere ist während der Nachstunden Lärm zu vermeiden. Der Schiffs-liegeplatz ist entsprechend gekennzeichnet.

Bekanntmachung Nr. 45/1968

Einfahrt in den oberen Vorhafen Palzem-Stadtbredimus bei Wasserständen über Hochwassermarken I

Schiffe, die nach Stillienzeiten in der Stauhaltung Palzem-Stadtbredimus bei Wasserständen über Hochwassermarken I ihre Fahrt zu Tal antreten wollen, haben zur Vermeidung von Havarien im oberen Vorhafen ihre Abfahrtszeiten vorher mit der Schleusenverwaltung Palzem-Stadtbredimus abzustimmen und die vereinbarte Abfahrtszeit einzuhalten.

Diese Anordnung ergeht im Einvernehmen mit der Schifffahrtverwaltung des Großherzogtums Luxemburg.

VI. SCHIFFFAHRTSWEG RHEIN-KLEVE

Bekanntmachung Nr. 23/1970 s. unter II. „Neckar“

Zusammenstellung

der am 1. Mai 1972 gültigen Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung, der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung, dem Bundeswasserstraßengesetz und der Verordnung über das Wasserskifahren auf den Bundeswasserstraßen.

Vorbemerkung

In der Zusammenstellung sind **nicht** aufgenommen die Anordnungen oder Bekanntmachungen, die nur örtliche Bedeutung haben.

Soweit zu den einzelnen Verordnungen, Anordnungen oder Bekanntmachungen keine Frist vermerkt ist, handelt es sich um Bestimmungen, die ohne zeitliche Begrenzung erlassen wurden.

Übersicht

A. Verordnungen und Anordnungen nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung

1. Verordnung über die Führung des Fahrtenbuches auf bestimmten Bundeswasserstraßen
2. Verordnung über die Mindestbemanning für Fahrzeuge über 100 t bis 120 t Tragfähigkeit auf der Seeschiffahrtstraße Elbe
3. Verordnung über das Längsseitschleppen von Fahrzeugen auf der Binnenschiffahrtstraße Elbe
4. Verordnung über die Sicherheitsanforderungen für Fahrzeuge auf kurzen Strecken
5. Verordnung über Befreiung von dem Erfordernis der Schotteinteilung bei Fahrgastschiffen im Wesergebiet und auf dem Mittellandkanal
6. Verordnung über Fahrzeuge in Schleppverbänden auf Seeschiffahrtstraßen und dem Nord-Ostsee-Kanal
7. Verordnung über die Sicherheitsanforderungen an Zusammenstellungen von Fahrzeugen
8. Verordnung über die Zulassung bestimmter Schuten und Leichter zur Fahrt mit herabgesetzter Mindestbemanning auf der Weser und ihren Quell- und Nebenflüssen

B. Anordnungen und Bekanntmachungen nach der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung

I. Westdeutsche Kanäle

1. Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden
2. Anordnung über den Verkehr von Fahrgastschiffen und Fahrzeugen, von denen aus Kleinhandel betrieben wird
3. Bekanntmachung über Fahrwasserzeichen auf Wasserstraßen (Hinweis)
4. Anordnung über den Verkehr von Motorsportbooten
5. Anordnung über das Überholen auf den westdeutschen Kanälen
6. Anordnung über die Zuweisung einer bestimmten Schleusenkammer an den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals
7. Verordnung über die Kennzeichnung der Sportfahrzeuge auf den westdeutschen Kanälen
8. Verordnung über die Fahrt auf dem Küstenkanal
9. Anordnung für die Fahrt großer Schiffe auf dem Küstenkanal von km 5,2 bis 26,0
10. Anordnung über die Regelung des Schiffsverkehrs in den alten Fahrten Olfen, Lüdinghausen-Senden und Hiltrup
11. Verordnung über Tauchtiefenbeschränkung auf dem Mittellandkanal zwischen Wolfsburg und Rühren
12. Verordnung über die Fahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen den Schleusen Meppen und Dütthe
13. Anordnung über die Tauchtiefenverringering in der Mündungstrecke der Ruhr

14. Anordnung für die Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Datteln-Hamm-Kanal

II. Weser

1. Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden
2. Bekanntmachung über Fahrwasserzeichen auf Wasserstraßen
3. Anordnung über die Fahrflagge auf der Weser und der Aller

III. Elbe und Elbe-Lübeck-Kanal

1. Verordnung über das Längsseitschleppen von Fahrzeugen auf der Binnenschiffahrtstraße Elbe (Hinweis)

C. Bekanntmachung über die Regelung der Schleusen- und Brückenbetriebszeiten

I. Westdeutsche Kanäle

1. Bekanntmachung über die Betriebszeit der Schleusen und Brücken auf dem Elisabethfehnkanal
2. Verordnung über die Festsetzung der Betriebszeit der Schleuse Oldenburg und der Hubbrücken in Oldenburg
3. Verordnung über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeit auf den westdeutschen Kanälen
4. Verordnung über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten am Mittellandkanal

II. Weser

1. Verordnung über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten im Wesergebiet
2. Verordnung über die Festsetzung der Betriebszeit der Bremer Weserschleuse

III. Elbe

Verordnung über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten und der Brückenbetriebszeiten im Elbegebiet

IV. Elbe-Lübeck-Kanal

Verordnung über die Betriebszeiten der Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals und der Hubbrücken der Kanaltrave

D. Bekanntmachungen über die Freigabe bestimmter Strecken und Wasserflächen zum Wasserskifahren

I. Weser

1. Bekanntmachung über das Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schifffahrsdirektion Bremen
2. Anordnung über die Freigabe von Wasserskistrecken auf der Weser und ihren Nebenflüssen

II. Elbe

Anordnung über das Wasserskifahren auf der Binnenschiffahrtstraße Elbe

A. Verordnungen und Anordnungen nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung

1. Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrsdirektionen Münster, Duisburg, Mainz, Würzburg und Stuttgart vom 3. Juli 1970 über die Führung des Fahrtenbuches auf bestimmten Bundeswasserstraßen (Verkehrsblatt S. 492)

§ 1

Auf Fahrzeugen, die im Wechselverkehr zwischen dem Rhein einerseits und dem Neckar, dem Main, der

Lahn, dem Schifffahrtsweg Rhein-Kleve, der Ruhrwasserstraße, dem Rhein-Herne-Kanal, dem Wesel-Datteln-Kanal und der Dortmund-Ems-Kanalstrecke zwischen Henrichenburg und Datteln andererseits fahren, ist das auf dem Rhein vorgeschriebene Fahrtenbuch auch für die Fahrt auf diesen Bundeswasserstraßen zu führen. Dies gilt nicht für Fahrzeuge im Wechselverkehr zwischen dem Neckar und dem Hafengebiet Mannheim—Ludwigshafen und zwischen dem Main und dem Hafengebiet Mainz-Wiesbaden.

Gültig bis zum 31. Juli 1972

2. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 23. Juli 1970 über die Mindestbesetzung für Fahrzeuge über 100 t bis 120 t Tragfähigkeit auf der Seeschiffahrtstraße Elbe (Verkehrsblatt S. 574).

§ 1

Abweichend vom § 69 Abs. 4 BSchÜO kann die Untersuchungsbehörde auf Antrag zulassen, daß auf der Elbe und ihren Nebenflüssen auf Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit bis 120 t der Schiffsjunge entfällt, wenn

1. der Schiffsführer geistig und körperlich geeignet ist, die Mehrverantwortung zu tragen und
2. das Fahrzeug
 - a) nur bei Tag fährt,
 - b) keine explosions- oder feuergefährlichen Güter befördert und
 - c) nur im Nahverkehr eingesetzt ist. Als Nahverkehr gilt auf der Unterelbe der Verkehr vom Hamburger Hafen abwärts bis zur Linie Freiburg—Störmündung.

Gültig bis zum 30. September 1972

3. Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 27. Oktober 1970 über das Längsseitschleppen von Fahrzeugen auf der BSchS Elbe (Verkehrsblatt S. 835)

Auf der Binnenschiffahrtstraße Elbe kann ein Schlepper, ein Schubschiff oder ein Motorgüterschiff abweichend von § 68 Binnenschiffs-Untersuchungsordnung und § 2 Nr. 1, § 17 sowie § 18 Nr. 1 Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 1966 *) zu Versuchszwecken ein unbemanntes Fahrzeug ohne eigene Triebkraft längsseits schleppen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Besteht die Mindestbesetzung des schleppenden Fahrzeuges nur aus einem Matrosen, so ist die Decksmannschaft um eine Person zu verstärken. Besteht die Mindestbesetzung des schleppenden Fahrzeuges nur aus einem oder mehreren Schiffsjungen, so ist sie um einen Matrosen zu verstärken;
2. mindestens ein Matrose der Mindestbesetzung oder der nach Nummer 1 verstärkten Besatzung des schleppenden Fahrzeuges muß eine Fahrzeit als Matrose von mindestens 2 Jahren nachweisen können;
3. die Gesamtbreite des Schleppzuges in der Berg- und Talfahrt darf 18 m, die Länge des längsseits gekuppelten Anhangs 67,0 m nicht überschreiten;
4. die Gesamttragfähigkeit des Schleppzuges in t darf das Vierfache der Maschinenleistung des schleppenden Fahrzeuges in PS nicht überschreiten;
5. die Steuereinrichtung des schleppenden Fahrzeuges muß ein sicheres Manövrieren des Schleppzuges gewährleisten;
6. die Verbindungen zwischen dem schleppenden Fahrzeug und dem längsseits gekuppelten Anhang müssen so hergestellt sein, daß der Schleppzug sicher manövriert werden kann;
7. je nach ihrer Bauart muß die Steuereinrichtung des längsseits gekuppelten Anhangs durch eine leicht zu lösende Sperre feststellbar oder frei beweglich sein. Im letzteren Fall dürfen Personen durch die sich bewegenden Steuerorgane nicht gefährdet werden;

*) Jetzt § 1.02 Nr. 1, § 1.08 sowie § 1.09 Nr. 1 BinschStrO 1971

8. eine ausreichende freie Sicht aus dem Steuerstand des schleppenden Fahrzeuges muß auch über den längsseits gekuppelten Anhang hinweg möglich sein;

9. ein schneller und sicherer Übergang von einem zum anderen Fahrzeug muß möglich sein.

Gültig bis zum 31. Dezember 1972

4. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Bremen, Aurich, Hannover und Münster vom 28. Oktober 1970 über die Sicherheitsanforderungen für Fahrzeuge auf kurzen Strecken (Verkehrsblatt S. 870)

§ 1

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen, Aurich, Hannover und Münster.

§ 2

Die Untersuchungsbehörde kann auf Antrag im Einzelfall bei Fahrzeugen, die nur auf kurzen Strecken verkehren, folgende Ausnahmen zulassen:

1. bei Motorbarkassen, Inspektionsfahrzeugen, Bau- und Arbeitsfahrzeugen kann auf die Ausrüstung nach § 46 Abs. 1 Nr. 3 (Landesteg) und Nr. 7 BSchÜO (Schorbäume oder Bundstaken) verzichtet werden;
2. bei kleinen Bau- und Arbeitsfahrzeugen kann auf die Steuereinrichtung oder die Ruderanlage nach § 14 Abs. 1 BSchÜO verzichtet werden, wenn die Fahrzeuge längsseits eines Schleppers oder so kurz hinter einem Schlepper geschleppt werden, daß sie auf Kurs gehalten werden können;
3. bei kleinen Bau- und Arbeitsfahrzeugen kann auf die Ankereinrichtung nach § 49 BSchÜO verzichtet werden, wenn die Fahrzeuge nur auf eng begrenzten Baustellen längsseits eines mit ausreichender Ankereinrichtung versehenen Schleppers geschleppt werden;
4. kleine Bau- und Arbeitsfahrzeuge brauchen nicht mit dem Abort nach § 16 Abs. 2 BSchÜO versehen zu sein.

§ 3

Die Untersuchungsbehörde stellt über die nach § 2 dieser Verordnung genehmigten Ausnahmen, die zugelassenen Strecken, die Bedingungen und den Zeitraum der Ausnahmen eine Bescheinigung aus, die zusammen mit dem Schiffszeugnis aufzubewahren ist.

Gültig bis zum 31. Dezember 1972

5. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 15. Februar 1971 über Befreiung von dem Erfordernis der Schotteinteilung bei Fahrgastschiffen im Wesergebiet und auf dem Mittellandkanal (Verkehrsblatt S. 110)

§ 1

(1) Die Schiffsuntersuchungskommission kann Fahrgastschiffe, die geschlossene Räume, aber keine Schlafräume für Fahrgäste besitzen, für die Fahrt auf der Weser oberhalb von Minden (einschl.), auf der Fulda, der Werra, der Aller und dem Mittellandkanal von der im § 52 BSchÜO vorgeschriebenen Schotteinteilung des Schiffskörpers befreien, wenn die Sicherheit der zu befördernden Personen und die Schiffsicherheit in anderer Weise gewährleistet erscheinen.

Diese Voraussetzung kann als erfüllt angesehen werden, wenn insbesondere folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Es ist ein Kollisionsschott und ein Achterpiekschott vorhanden.
2. Bei Fahrzeugen, deren Schiffskörper zwischen den äußersten Punkten der Eintauchungsebene bei voller Beladung des Schiffes eine Länge L von mehr als 20 m hat,

2.1 beträgt der Abstand des Kollisionsschottes vom vorderen Lot dieser Ebene mindestens 4 v. H.

der Länge L und überschreitet das Mindestmaß höchstens um 2 m,

2.2 ist der Maschinenraum von den Fahrgasträumen gasdicht getrennt.

3. Für jeden an Bord befindlichen Fahrgast ist ein geeignetes Rettungsmittel (z. B. Kunststoffblöcke oder schwimmfähige Sitzkissen) mit einem Mindestauftrieb von 7 kg an Bord und griffbereit gelagert.

4. Bei einer Länge L von 35 m und mehr ist eine Nachrichtenübermittlungsanlage vorhanden, die eine einwandfreie und schnelle gegenseitige Verständigung zwischen dem Schiffsführer und der übrigen Besatzung ermöglicht und mit der der Schiffsführer den Fahrgästen eine Unterrichtung geben und Weisungen erteilen kann.

(2) Für die Fahrt auf dem Mittellandkanal und seinen Zweigkanälen kann eine Befreiung nach Absatz 1 nur für die Fahrgastschiffe erteilt werden, deren Länge L weniger als 35 m beträgt.

(3) Die Befreiung wird in das Schiffszeugnis eingetragen und gleichzeitig die Verpflichtung zur Aufstellung einer Betriebsanweisung für den Leckfall aufgenommen, die in dauerhafter Ausführung und gut sichtbar an Bord ausgehängt sein muß.

Gültig bis zum 31. März 1973

6. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen und Aurich vom 30. Juni 1971 über Fahrzeuge in Schleppverbänden auf Seeschiffahrtsstraßen und dem Nord-Ostsee-Kanal (Verkehrsblatt S. 462)

§ 1

Diese Verordnung gilt auf den Seeschiffahrtsstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen und Aurich einschließlich des Nord-Ostsee-Kanals.

§ 2

(1) Die Untersuchungsbehörde kann auf Antrag zu Versuchszwecken

a) für geschleppte Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft (Transportpontons, Schuten, Leichter) auf das Erfordernis einer Steuereinrichtung oder einer Ruderanlage nach § 14 BSchÜO verzichten, wenn die Fahrzeuge längsseits eines Schleppers oder so kurz hinter einem Schlepper auf Hahnepot geschleppt werden, daß die Kursstabilität des Anhangs und die sichere Manövrierfähigkeit des Schleppverbandes gewährleistet sind. Dabei muß freie Sicht aus dem Steuerstand des schleppenden Fahrzeugs und beim Längsseitsschleppen ein schneller und sicherer Übergang von einem zum anderen Fahrzeug möglich sein;

b) geschleppte Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft (Transportpontons, Schuten, Leichter) von der vorgeschriebenen Schiffsführung und Mindestbesatzung (§ 68 BSchÜO) sowie von den Erfordernissen des § 16 in Verbindung mit den §§ 18 und 19 sowie der §§ 23 und 47 BSchÜO befreien, wenn eine Gefährdung der Schiffsicherheit und der Sicherheit der an Bord befindlichen Personen auch unter ungünstigen Bedingungen nicht zu erwarten ist.

(2) Die Mindestbesatzung des Schleppers ist in diesem Falle um mindestens einen Matrosen zu verstärken.

§ 3

(1) Die Untersuchungsbehörde vermerkt im Schiffszeugnis der Fahrzeuge, die im Sinne des § 1 geschleppt zu werden bestimmt sind, den Fahrbereich, die zugelassene Schleppart sowie die bei Versuchsfahrten sich ergebenden notwendigen weiteren Bedingungen und Auflagen und die gewährten Erleichterungen.

(2) Im Schiffszeugnis des Schleppers, der dazu bestimmt ist, Fahrzeuge im Sinne des § 1 zu schleppen, vermerkt die Untersuchungsbehörde, daß für diesen Fall die Mindestbesatzung um 1 Matrosen zu erhöhen ist.

Gültig bis zum 30. September 1973

7. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen, Aurich, Hannover und Münster vom 1. August 1971 über die Sicherheitsanforderungen an Zusammenstellungen von Fahrzeugen (Verkehrsblatt S. 442)

§ 1

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen, Aurich, Hannover und Münster.

§ 2

Die Untersuchungsbehörde im Sinne des § 3 Abs. 2 BSchÜO kann für Zusammenstellungen von Fahrzeugen Art und Umfang der Mindestbesatzung, Art der Zusammenstellung der Fahrzeuge, Steuereinrichtung und Ausrüstung in Abweichung von Teil II und III der BSchÜO festsetzen.

§ 3

Die Untersuchungsbehörde hat ihre Festsetzungen betreffend Besatzung, Zusammenstellung und Ausrüstung in den Schiffszeugnissen der Einzelfahrzeuge sowohl für die Einzelfahrt als auch für den Verband, dessen Bestandteil das Einzelfahrzeug wird, zu vermerken. Sie kann diese Vermerke in den Schiffszeugnissen der einzelnen Fahrzeuge abändern oder löschen, wenn der Betrieb der Fahrzeuge im geschlossenen Verband die Schiffsicherheit gefährdet.

Gültig bis zum 15. Oktober 1973

8. Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 15. Oktober 1971 über die Zulassung bestimmter Schuten und Leichter zur Fahrt mit herabgesetzter Mindestbesatzung auf der Weser und ihren Quell- und Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 563)

§ 1

Abweichend von § 68 Absatz 1 BSchÜO genügt auf der Weser von km 0,0 bis 354,190 (Landesgrenze Niedersachsen/Bremen) sowie auf der Werra, der Fulda, der Aller und der Leine bei Schuten und Leichtern (Kohlenprähme, Kieskähne) mit einer Tragfähigkeit bis zu 150 t — ausgenommen Tankleichter — die Besetzung mit einem Schiffsführer, wenn sie auf Strecken von höchstens 10 km verkehren.

§ 2

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover kann auf Antrag und nach Prüfung durch die Schiffsuntersuchungskommission in Minden genehmigen, daß Schuten und Leichter — ausgenommen Tankleichter — bis zu einer Tragfähigkeit von 250 t unter der Voraussetzung des § 1 nur mit einem Schiffsführer besetzt sind. Diese Genehmigung ist an Bord mitzuführen.

Gültig bis zum 30. November 1973

B. Anordnungen und Bekanntmachungen nach der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung

I. Westdeutsche Kanäle

1. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 26. Juli 1961 über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden, auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 391), geändert durch die Verordnung vom 8. August 1969 (Verkehrsblatt S. 535),

siehe Abschn. B Ziff. II Nr. 1

2. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 5. September 1968 über den Verkehr von Fahrgastschiffen und Fahrzeugen, von denen aus Kleinhandel betrieben wird (Verkehrsblatt S. 473)

§ 1

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

Kleinhandel betrieben wird, einer besonderen Zulassung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Münster.

§ 2

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

§ 3

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

3. **Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Hannover vom 3. März 1969 über Fahrwasserzeichen auf Wasserstraßen (Verkehrsblatt S. 204)**

siehe Abschn. B Ziff. II Nr. 2

4. **Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Münster vom 29. April 1969 über den Verkehr von Motorsportbooten auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrsdirektion Münster (Verkehrsblatt S. 221, 284)**

§ 1

Auf dem

Rhein-Herne-Kanal von km 0,0 bis km 38,25 (Westende des ehemaligen Schleppbetriebshafens oberhalb der Schleuse Herne-Ost) sowie dem Verbindungskanal zwischen dem Rhein-Herne-Kanal und der Ruhrwasserstraße

ist der Verkehr von mit Motorkraft betriebenen Sportfahrzeugen — einschl. schwimmfähiger Kraftfahrzeuge — verboten. In begründeten Fällen können Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, insbesondere für einzelne Wanderfahrten.

§ 2

Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung sind unter Angabe des Vor- und Zunamens und der Anschrift des Antragstellers sowie der vollständigen technischen Daten und des Namens des zuzulassenden Fahrzeuges an das Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich zu richten. Die Anträge sind zu begründen.

§ 3

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

§ 4

Auf

dem Rhein-Herne-Kanal oberhalb von km 38,25 (ostwärts des Westendes des ehemaligen Schleppbetriebshafens oberhalb der Schleuse Herne-Ost),

dem Wesel-Datteln-Kanal,

dem Datteln-Hamm-Kanal und

dem Dortmund-Ems-Kanal von Dortmund bis Papenburg mit Ausnahme der Flußstrecken unterhalb von Meppen

dürfen mit Motorkraft betriebene Sportfahrzeuge — einschließlich schwimmfähiger Kraftfahrzeuge — nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 12 km/Std. fahren. Ist ein Fahrzeug aus besonderen Gründen auf die Ausnutzung höherer Fahrgeschwindigkeiten als 12 km/Std. angewiesen, kann unter den Voraussetzungen des § 1 Satz 2 und der §§ 2 und 3 eine Ausnahmegenehmigung für einzelne Fahrten erteilt werden. Anträge sind an die Wasser- und Schifffahrtsämter Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Münster, Rheine oder Meppen zu richten.

5. **Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Münster und Hannover vom 8. September 1969 über das Überholen auf den westdeutschen Kanälen (Verkehrsblatt S. 616)**

Auf den Kanälen ist einzelfahrenden Fahrzeugen mit eigener Triebkraft, die ausschließlich zum Schlep-

pen bestimmt und eingerichtet sind, bei Tag das Überholen allgemein gestattet.

6. **Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Münster vom 16. Juni 1970 über die Zuweisung einer bestimmten Schleusenammer an den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals (Verkehrsblatt S. 408)**

§ 1

Im Bereich des Rhein-Herne-Kanals müssen Fahrzeugzusammenstellungen von über 100 m Gesamtlänge, die nicht in herkömmlicher Weise über Draht geschleppt werden, sowohl in der Berg- als auch in der Talfahrt die nachfolgend bezeichneten Schleusenammern — in Fahrtrichtung gesehen — benutzen:

Ruhrschleuse Duisburg statt Schleuse Duisburg-Meiderich,

steuerbordseitige Schleusenammer der Schleuse Oberhausen,

steuerbordseitige Schleusenammer der Schleuse Essen-Dellwig,

backbordseitige Schleusenammer der Schleuse Gelsenkirchen,

steuerbordseitige Schleusenammer der Schleuse Wanne-Eickel,

steuerbordseitige Schleusenammer der Schleuse Herne-West,

backbordseitige Schleusenammer der Schleuse Herne-Ost.

§ 2

Die Schleusenaufsicht kann im Einzelfall eine andere Schleusenammer zuweisen.

Gültig bis zum 14. Juli 1973

7. **Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrsdirektionen Münster, Aurich und Bremen vom 1./9. Juli 1970 über die Kennzeichnung der Sportfahrzeuge auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrsdirektionen Münster, Aurich und Bremen (Verkehrsblatt S. 490)**

§ 1

Auf

dem Rhein-Herne-Kanal (mit Verbindungskanal zur Ruhrwasserstraße),

der Ruhrwasserstraße von der Mündung in den Rhein bis km 12,34,

dem Wesel-Datteln-Kanal,

dem Datteln-Hamm-Kanal,

dem Dortmund-Ems-Kanal mit der Ems von Gleeßen bis Papenburg und der Hase unterhalb der Einmündung des Ems-Hase-Kanals und

der Ems vom Schönefliether Wehr bis Gleeßen, müssen Kleinfahrzeuge, die Sport- und Vergnügungszwecken dienen (Sportfahrzeuge), ein amtliches Kennzeichen führen.

§ 2

(1) Das Kennzeichen besteht aus Buchstaben und aus einer Zahl. Als Buchstaben werden die am Sitz des Wasser- und Schifffahrtsamtes vorgeschriebenen amtlichen Kennzeichen für Kraftfahrzeuge mit einem vorgesetzten und durch einen Punkt getrennten „W“ verwendet.

(2) Die Zuteilung des Kennzeichens ist vom Eigentümer bei einem der Wasser- und Schifffahrtsämter in Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Münster, Rheine oder Meppen zu beantragen. Der Antragsteller hat seine Berechtigung unter Angabe seines Namens, seiner Anschrift, seines Geburtsdatums und seines Geburtsortes glaubhaft zu machen.

Der Eigentümer hat jede Änderung seines Wohnsitzes dem Wasser- und Schifffahrtsamt anzuzeigen, das das Kennzeichen erteilt hat.

§ 3

(1) Das Kennzeichen ist in 10 cm hohen lateinischen Buchstaben und arabischen Zahlen in heller Farbe auf

B. Geltungsbereich: km 149,20 (Rheinfelden) bis km 170 (Schweizer Grenze)

Bekanntmachung Nr. 43/1970

Schleusenbetriebszeiten

Gestützt auf Art. 11 Ziff. 1 der Anlage zur Schifffahrtspolizeiverordnung für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden werden für die Schleuse Augst folgende Schleusenbetriebszeiten festgesetzt:

In den Monaten April bis September
5.00 Uhr bis 21.00 Uhr,
in den Monaten Oktober bis März
6.00 Uhr bis 20.00 Uhr.

Bekanntmachung Nr. 36/1969

Sperrsignal bei Rhein-km 155,0

Zur Verbesserung der Schifffahrtverhältnisse oberhalb der Schleuse Augst-Wyhlen ist auf dem linken Ufer bei Rhein-km 155,0 ein Sperrsignal eingerichtet.

Wenn rotes Licht gezeigt wird, müssen alle Talfahrer oberhalb des Sperrsignals anhalten oder aufdrehen und solange warten, bis das rote Licht gelöscht wird.

Bekanntmachung Nr. 29/1965

Einfahrt in den oberen Vorhafen der Schleuse Birsfelden

Wird auf dem oberen Vorhafenkopf der Kraftwerksinsel der Schleuse Birsfelden rotes Licht gezeigt, so ist die Einfahrt in den Vorhafen für alle Fahrzeuge verboten. Talfahrer haben in diesem Falle oberhalb der Vorhafen-einfahrt anzuhalten, um die Ausfahrt nicht zu behindern.

Bergfahrende Schiffe dürfen nur mit Bewilligung des Schleusenpersonals im oberen Vorhafen anlegen bzw. stilliegen; sie haben ihre Weiterfahrt unter Angabe der Abfahrtszeit dem Schleusenpersonal mitzuteilen.

C. Geltungsbereich: km 170 (Schweizer Grenze) bis km 352,120 (Lauterburg)

Bekanntmachung Nr. 56/1967

Schiffahrtsschleuse beim Kulturwehr Breisach Rhein-km 224,8

1. Die Abmessungen der Fahrzeuge dürfen 67,00 m Länge und 8,20 m Breite nicht überschreiten. Das Wasser- und Schiffsamt Freiburg i.Br. kann im Einzelfalle Fahrzeuge mit größeren Breiten zulassen.
2. Die Fahrwassertiefe beträgt 3,50 m.
3. An der Schleuse Breisach wird werktags von 7.30 bis 17.00 Uhr geschleust. Schleusungen bei Tag nach 17.00 Uhr sind beim Aufsichtsbeamten Breisach (Fernsprecher Breisach 460) bis spätestens 14.00 Uhr desselben Tages anzumelden. Bei Nacht finden keine Schleusungen statt.
4. Das Befahren der Rheinstrecke oberhalb des Kulturwehres Breisach durch Kleinfahrzeuge mit eigener Triebkraft ist verboten, ausgenommen sind gewerbliche Fischereifahrzeuge.

Bekanntmachung Nr. 3/1966

Anmährrichtungen für Kanalpenichen

Am linken Rheinufer sind bei Rhein-km 247,35 vor dem Einlauf des Oberwasserkanals der Stauhaltung Rheinau Dalben geschlagen worden.

Diese Dalben dienen zur Erleichterung der Schifffahrt auf dem kanalisierten Rhein für Penichen von 38,50 m Länge der auf dem Rhein-Rhône-Kanal verkehrenden Art.

Anderen Schifffahrttreibenden ist es untersagt, an den Dalben festzumachen und Penichen beim Anlegen oder Festmachen zu behindern.

Bekanntmachung Nr. 17/1971 (Frz. Nr. 63)

Schiffs-Liegeplatz bei Kehl

a) Allgemeiner Liegeplatz

Für Fahrzeuge, die keine Zeichen nach § 3.37 oder § 3.38 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bei Tage führen müssen, wird bestimmt:

Liegeplatz von Rhein-km 292,76 bis Rhein-km 293,60 rechtes Ufer und auch unter der Straßenbrücke Kehl/Straßburg.

Das Stilliegen ist nur bis zu zwei Schiffsbreiten gestattet. Beträgt der Wasserstand am Pegel Straßburg weniger als 2,00 m, so ist das Stilliegen nur in einer Schiffsbreite erlaubt.

b) Liegeplatz für Fahrzeuge, die Ammoniak oder andere gleichgestellte Stoffe befördern:

Für Fahrzeuge, die zwei rote Kegel nach § 3.33 Nr. 1 Buchstabe b entsprechend § 3.38 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung führen müssen, wird bestimmt:

Liegeplatz von Rhein-km 297,00 bis Rhein-km 297,10 rechtes Ufer.

c) Liegeplatz für Fahrzeuge, die feuergefährliche Stoffe befördern:

Für Fahrzeuge, die einen blauen Kegel nach § 3.37 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bei Tage führen müssen, wird bestimmt:

Liegeplatz von Rhein-km 297,15 bis Rhein-km 297,40 rechtes Ufer.

Bekanntmachung Nr. 16/1963

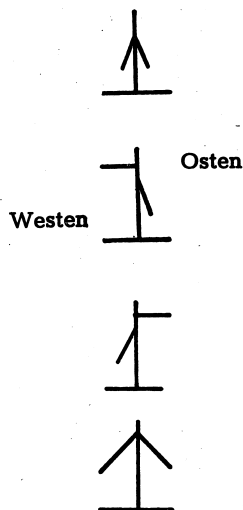
Wrackteile im Fahrwasser des Rheins bei Rhein-km 300,500

Bei Rhein-km 300,500 befinden sich noch einzelne Wrackteile stark eingekiest in der Stromsohle. Es ist daher den Schifffahrttreibenden verboten, in der Strecke zwischen Rhein-km 300,450 und 300,550 zu ankern, Anker schleifen oder Schlepptrasse durchhängen zu lassen.

Bekanntmachung Nr. 51/1964

Wahrschauposten an der Kehler Hafenmündung

Der Wahrschauposten an der Kehler Hafenmündung regelt die Einfahrt in den Hafen und die Ausfahrt aus dem Hafen mit zwei beweglichen Signalarmen.



Beide Arme nach unten hängend: Ausfahrt erlaubt, Einfahrt verboten.

Westlicher Arm waagrecht, östlicher Arm nach unten hängend: Einfahrt für bergwärts fahrende Schiffe erlaubt, Einfahrt für talwärts fahrende Schiffe und Ausfahrt verboten.

Östlicher Arm waagrecht, westlicher Arm nach unten hängend: Einfahrt für talwärts fahrende Schiffe erlaubt, Einfahrt für bergwärts fahrende Schiffe und Ausfahrt verboten.

Beide Arme unter 45° nach unten geneigt: Ein- und Ausfahrt verboten.

Im Bedarfsfall erfolgt die Regelung der durchgehenden Schifffahrt auf dem Rhein mit Hilfe der an der Spitze des Signalmastes befindlichen Tafeln gemäß § 6.08 Nr. 2 RheinSchPVO.

Bekanntmachung Nr. 36/1970

Fahrwasserenge bei Grauelsbaum zwischen Rhein-km 314,3 und 315,4

Die Rheinstrecke bei Grauelsbaum zwischen Rhein-km 314,3 und 315,4 wird zur Fahrwasserenge im Sinne des § 6.07 RheinSchPVO erklärt.

Die Signalstelle bei Rhein-km 315,4 rechtes Ufer zeigt bei Tag und bei Wasserständen unter 250 cm am Pegel Straßburg folgendes Zeichen:

Eine weiße Tafel mit blauer Zusatztafel, sobald talwärts ein Schlepp- oder Schubverband, gekuppelte Fahrzeuge

oder ein Fahrgastschiff mit einer Länge über 86 m Rhein-km 309,0 erreicht hat. Einzelfahrzeuge zu Tal — außer Fahrgastschiffen mit einer Länge über 86 m — werden nicht gewahrschaut.

Sobald die beiden Tafeln gezeigt werden, müssen zu Berg fahrende Schlepp- und Schubverbände unterhalb Rhein-km 315,4 anhalten, bis die Tafeln wieder eingezogen werden. Dabei ist das Fahrwasser für die Talfahrt freizumachen. Einzelfahrer zu Berg können weiterfahren, wenn dies ohne Gefahr möglich ist.

Bekanntmachung Nr. 23/1963 (16/1964)

Hindernis längs des linken Rheinufer am Fahrwasserrand in Höhe Rhein-km 318,080

Am Fuße des linken Rheinufer befindet sich in Höhe von Rhein-km 318,080 unter Wasser längs am linken Fahrwasserrand noch ein großer Betonblock. Das Hindernis ist durch eine metallene schwarze Boje bezeichnet.

Die Schifffahrtstreibenden werden angewiesen, im Bereich von Rhein-km 318,080 Abstand vom linken Rheinufer zu halten und nicht anzulegen.

Bekanntmachung Nr. 41/1970

Schallzeichen für Fahrzeuge bei der Annäherung an die Hochseilfähre Greffern/Drusenheim bei unsichtigem Wetter

Im Hinblick auf die Sicherheit der Schifffahrt müssen Schleppzüge und Einzelfahrzeuge bei unsichtigem Wetter bei ihrer Annäherung an die Fähre Greffern/Drusenheim folgende Schallzeichen abgeben:

Talfahrer bei der Vorbeifahrt am Rhein-km 316,3, wenn sie von dort aus die Fähranlagen der Fähre Greffern/Drusenheim nicht genau erkennen können,

2 lange Töne.

Dieses Schallzeichen ist auf der Vorbeifahrt am Rhein-km 317,3 zu wiederholen, wenn auch von dort aus die Fähranlagen noch nicht genau zu erkennen sind.

Bergfahrer müssen bei der Vorbeifahrt am Rhein-km 319,0, wenn sie von dort aus die Fähranlagen nicht genau erkennen können,

1 langen Ton

abgeben.

Um der Talfahrt die Beachtung dieser Anordnung zu erleichtern, ist auf dem linken Ufer am Rhein-km 316,3 eine Tafel mit folgender Aufschrift aufgestellt:

Attention!

Bac de Drusenheim/Greffern annoncez vous: -----

Achtung!

Hochseilfähre Drusenheim/Greffern geben Sie Signal: -----

Die vorgenannten Schallzeichen ersetzen nicht die Schallzeichen bei unsichtigem Wetter nach § 6.31 RheinSchPVO.

Bekanntmachung Nr. 35/1970

Fahrwasserenge bei Drusenheim zwischen Rhein-km 317,8 und 318,7

Die Reinstrecke im Drusenheimer Bogen zwischen Rhein-km 317,8 und 318,7 wird zur Fahrwasserenge im Sinne des § 6.07 RheinSchPVO erklärt.

Die Signalstelle bei Rhein-km 318,53 linkes Ufer zeigt bei Tag und bei Wasserständen unter 350 cm am Pegel Straßburg folgende Zeichen:

Eine weiße Tafel, sobald talwärts ein Schlepp- oder Schubverband, gekuppelte Fahrzeuge oder ein Fahrgastschiff mit einer Länge über 86 m die Schiffsbrücke Freistett/Gambsheim (Rhein-km 309,6) durchfährt.

Eine blaue Tafel zusätzlich unter der weißen Tafel, sobald die angekündigte Talfahrt Rhein-km 315,0 erreicht hat.

Einzelfahrzeuge zu Tal — außer Fahrgastschiffen mit einer Länge über 86 m — werden nicht gewahrschaut.

Wenn die weiße Tafel gezeigt wird, kann die Bergfahrt weiterfahren, wenn dies ohne Gefahr möglich ist.

Sobald zusätzlich die blaue Tafel gezeigt wird, müssen zu Berg fahrende Schlepp- und Schubverbände unterhalb Rhein-km 318,8 anhalten, bis die blaue Tafel wieder eingezogen wird. Dabei ist das Fahrwasser für die Talfahrt freizumachen. Einzelfahrzeuge zu Berg können weiterfahren, wenn dies ohne Gefahr möglich ist.

Bekanntmachung Nr. 40/1970

Schallzeichen für Fahrzeuge bei der Annäherung an die Hochseilfähre Plittersdorf/Seltz bei unsichtigem Wetter

Im Hinblick auf die Sicherheit der Schifffahrt müssen Schleppzüge und Einzelfahrzeuge bei unsichtigem Wetter bei ihrer Annäherung an die Fähre Plittersdorf/Seltz folgende Schallzeichen abgeben:

Talfahrer bei der Vorbeifahrt am Rhein-km 338,3, wenn sie von dort aus die Fähranlagen der Fähre Plittersdorf/Seltz nicht genau erkennen können,

2 lange Töne.

Dieses Schallzeichen ist auf der Vorbeifahrt am Rhein-km 339,3 zu wiederholen, wenn auch von dort aus die Fähranlagen noch nicht genau zu erkennen sind.

Bergfahrer müssen bei der Vorbeifahrt am Rhein-km 341,0, wenn sie von dort aus die Fähranlagen nicht genau erkennen können,

1 langen Ton

abgeben.

Um der Talfahrt die Beachtung dieser Anordnung zu erleichtern, ist auf dem rechten Ufer am Rhein-km 338,3 eine Tafel mit folgender Aufschrift aufgestellt:

Attention!

Bac de Seltz/Plittersdorf annoncez votre approche par deux sons prolonges

Achtung!

Hochseilfähre Seltz/Plittersdorf Annäherung durch zwei lange Töne anzeigen.

Die vorgenannten Schallzeichen ersetzen nicht die Schallzeichen bei unsichtigem Wetter nach § 6.31 RheinSchPVO.

Bekanntmachung Nr. 39/1970

Liegeplatz für Schubzüge unterhalb des Hafens Lauterburg am linken Rheinufer zwischen Rhein-km 349,8 und 350,2

Der Bereich des Liegeplatzes unterhalb der Einfahrt des Hafens Lauterburg am linken Ufer zwischen Rhein-km 349,8 und 350,2 ist Schubbooten und Schubleichtern vorbehalten. Das Stilliegen anderer Fahrzeuge ist in diesem Bereich verboten. Diese Strecke ist gemäß § 7.03 RheinSchPVO bezeichnet (Tafeln A.5 der Anlage 7 mit dem Zusatz „ausgenommen Schubboote und Schubleichter“).

Die im vorgenannten Bereich stillliegenden Schubleichter sind von der Abgabe der Schallzeichen nach § 6.32 RheinSchPVO befreit.

Bekanntmachung Nr. 24/1971 (Frz. Nr. 93)
(11/1972 — Frz. Nr. 26)

Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für Schubverbände mit Vorspann

Auf der Strecke zwischen Mannheim und Straßburg dürfen Schubverbände mit einem Vorspann fahren (§ 8.02 Nr. 1 Satz 2 RheinSchPVO).

Bei Wasserständen unter 1,50 m am Pegel Straßburg darf auf der Strecke zwischen Karlsruhe und Straßburg ein Motorgüterschiff vorgespannt werden. Zwischen Mannheim und Karlsruhe kann an Stelle des Motorschleppers ein zum Schleppen zugelassenes Motorgüter- bzw. Motortankschiff eingesetzt werden.

Der Abstand zwischen dem Vorspann und dem Schubverband darf 120 m nicht überschreiten.

Die gesamte Antriebsleistung des Verbandes einschließlich Vorspann in PS, bezogen auf die jeweilige Gesamtladung in t, muß mindestens betragen:

bei Wasserständen von 3,0 m	
a. P. Straßburg und darüber	0,5 PS/t
bei Wasserständen zwischen 3,0 m und 2,5 m	
a. P. Straßburg	0,6 PS/t
bei Wasserständen zwischen 2,5 m und 2,0 m	
a. P. Straßburg	0,7 PS/t
bei Wasserständen zwischen 2,0 m und 1,7 m	
a. P. Straßburg	0,8 PS/t
bei Wasserständen zwischen 1,7 m und 1,5 m	
a. P. Straßburg	0,9 PS/t
bei Wasserständen unter 1,5 m	
a. P. Straßburg	1,0 PS/t

Die Antriebsleistung des Vorspanns muß mindestens 40 % dieser Werte betragen.

Während der Fahrt muß zwischen dem Vorspann und dem Schubverband Sprechfunkverbindung bestehen.

Hinweis:

Die Bekanntmachung über das Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Freiburg wird in Kürze neu gefaßt und deshalb hier nicht mehr abgedruckt.

D. Geltungsbereich: Lauterburg bis zur Mainmündung

Bekanntmachung Nr. 6/1971

Verkehrsregelung im Bereich der Bundesgrenze bei Neuburgweiler

§ 1

Zwischen Rhein-km 354,30 und 359,00 ist an beiden Ufern das Stilliegen, soweit es Wasserstände und Buhnenbauwerke überhaupt zulassen, in mehr als zwei Breiten verboten.

§ 2

In diesem Streckenbereich dürfen nicht mehr als zwei Bergfahrer auf gleicher Höhe zur Grenzabfertigung fahren oder im Strom verhalten, wobei sich die Fahrzeuge bei Beginn der Zollabfertigung in der Reihenfolge des Stilliegens — gegebenenfalls im Wechsel vom rechten und linken Ufer — einzuordnen haben.

§ 3

Das Vorbeifahren an zur Grenzabfertigung bereitstehenden Fahrzeugen ist nur solchen Bergfahrern gestattet, die bevorrechtigt abgefertigt werden (Steigerabfertigung nach Voranmeldung) oder bereits abgefertigt sind.

Bekanntmachung Nr. 47/1970

Verkehrsregelung im Brückenbereich Maxau

Der Schiffsverkehr im Brückenbereich Maxau (Rhein-km 360,40 bis 362,50) wird bis auf weiteres wie folgt geregelt:

I. Allgemeine Verkehrsregelung

1. Hauptschiffahrtsöffnung der Eisenbahnbrücke ist die zweite Öffnung von links, in Stromrichtung gesehen. Sie ist 50 m breit und darf jeweils nur in einer Richtung durchfahren werden.
2. Zu Berg fahrende Schleppverbände mit höchstens zwei Fahrzeugen mit Maschinenantrieb an der Spitze des Verbandes und nicht mehr als einem geschleppten Fahrzeug, Schubverbände mit nicht mehr als einer Breite und Einzelfahrer dürfen bei Tage auch die etwa 30 m breite erste Öffnung von links benutzen. Bergfahrer, die diese Öffnung benutzen wollen, haben sich bei ihrer Annäherung an die Brücke am linken Ufer zu halten.

Die Talschiffahrt darf diese Öffnung nicht benutzen. Bei Nacht oder unsichtigem Wetter darf auch die Bergschiffahrt sie nicht durchfahren.

3. Der Talschiffahrt wird empfohlen, bei Tage die 50 m breite dritte Öffnung von links zu benutzen, solange die Durchfahrt durch sie vom oberen Wahrschauposten freigegeben ist. Fahrzeuge, die diese Öffnung benutzen wollen, haben bei ihrer Annäherung an die Brücke die rechte Fahrwasserseite anzuhalten.

Die Bergschiffahrt darf diese Öffnung nicht benutzen. Bei Nacht oder unsichtigem Wetter darf auch die Talschiffahrt sie nicht durchfahren. Für Radartalfahrer gilt jedoch die Regelung des Abschnittes II Nr. 2 und 3.

4. Zwischen Rhein-km 361,80 und 362,30 ist das Stilliegen am linken Ufer verboten.

II. Verkehrsregelung bei Nacht und bei unsichtigem Wetter

1. Die Talfahrt ist im Brückenbereich der gesamten Schifffahrt bei Nacht nach Werktagen ab 23.00 Uhr, nach Sonn- und Feiertagen ab 21.00 Uhr oder bei unsichtigem Wetter verboten. Jedoch dürfen Talfahrer den Brückenbereich bei Nacht durchfahren, wenn sie eine schriftliche Erlaubnis des Wasser- und Schifffahrtsamtes Mannheim dazu an Bord haben.

2. Radartalfahrer, die Kopf vor zu Tal anhalten können, dürfen bei Nacht oder unsichtigem Wetter am oberen Wahrschauposten ohne Rücksicht auf dessen Zeichengebung nach Abschnitt III Nr. 1 zur Durchfahrt durch die Brücke vorbeifahren. Sie haben in diesem Falle unter Zuhilfenahme des Radargerätes und des UKW-Funks zur Verständigung von Schiff zu Schiff (Kanal 13) ihre Fahrweise so einzurichten, daß Begegnungen in der Hauptschiffahrtsöffnung vermieden werden.

Radartalfahrer, die nicht Kopf vor zu Tal anhalten können, dürfen bei Nacht oder unsichtigem Wetter am oberen Wahrschauposten ohne Rücksicht auf dessen Zeichengebung nach Abschnitt III Nr. 1 zur Durchfahrt durch die Brücke nur dann vorbeifahren, wenn sie anschließend die dritte Öffnung von links durchfahren. Diese ist bei Wasserständen unter 400 cm am Pegel Maxau nicht durchfahrbar.

3. Radartalfahrer, die von der Nr. 2 Gebrauch machen, müssen sich im Brückenbereich unter Benutzung des Radargerätes und des UKW-Funk-Kanals 13 so verhalten, daß jede Zusammenstoßgefahr mit einem Bergfahrer vermieden wird.

III. Wahrschauregelung

1. Zur Regelung des Schiffsverkehrs durch die Brücke sind Wahrschauposten eingerichtet:

oberstroms bei km 360,00 auf dem rechten Ufer,
unterstroms bei km 362,30 auf dem linken Ufer.

Bei Tage zeigen sie jeweils zwei nebeneinander stehende Signaltafeln. Deren Bedeutung ergibt sich aus § 6.08 Nr. 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung. Es gelten:

die stromseitigen Signaltafeln beider Wahrschauposten für die Durchfahrt durch die Hauptschiffahrtsöffnung,

die landseitige Signaltafel des oberen Wahrschaupostens für die Durchfahrt durch die dritte Öffnung von links,

die landseitige Signaltafel des unteren Wahrschaupostens für die Durchfahrt durch die erste Öffnung von links.

Bei Nacht zeigen die Wahrschauposten nach Werktagen bis 23.00 Uhr, nach Sonn- und Feiertagen bis 21.00 Uhr gemäß § 6.08 Nr. 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

zur Freigabe der Durchfahrt durch die Hauptschiffahrtsöffnung: zwei nebeneinander gesetzte grüne Lichter, zur Sperrung der Durchfahrt durch die Hauptschiffahrtsöffnung: zwei nebeneinander gesetzte rote Lichter.

Bei Nacht nach Werktagen ab 23.00 Uhr, nach Sonn- und Feiertagen ab 21.00 Uhr sowie bei unsichtigem Wetter am Tage oder bei Nacht zeigen

der obere Wahrschauposten zwei nebeneinander gesetzte rote Lichter zur Sperrung der Durchfahrt

durch die Hauptschiffsfahrtsöffnung,
der untere Wahrschaukasten kein Zeichen.

2. Talfahrer, denen die Durchfahrt durch die Brücke vom oberen Wahrschaukasten gesperrt wird, dürfen nicht über Rhein-km 360,50 hinausfahren. Bergfahrer, denen die Durchfahrt durch die Brücke vom unteren Wahrschaukasten gesperrt wird, dürfen nicht über den Standort dieses Postens hinausfahren.

Bekanntmachung Nr. 46/1970

Schubverband-Liegeplatz bei Oppenheim

An der Einfahrt zum Hafen Oppenheim ist das Stillliegen von Schiffen am linken Ufer von Rhein-km 480,20 bis 480,58 verboten. Die für den Hafen Oppenheim bestimmten Schubleichter dürfen jedoch oberhalb der Hafeneinfahrt von Rhein-km 480,20 bis 480,38 dieser Strecke liegen. Sie ist entsprechend mit Tafeln nach § 7.03 Nr. 1 Buchstabe g RheinSchPVO bezeichnet. Die dort liegenden Schubleichter sind von der Abgabe der Schallzeichen nach § 6.32 RheinSchPVO befreit.

E. Geltungsbereich: Mainmündung bis Rolandswerth

Bekanntmachung Nr. 6/1972

Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Fahrt zwischen Bingen und St. Goar

Nach Abschluß des Probetriebes gelten an Stelle der bisherigen Wahrschauzeichen (Flaggen- und Tafelsignale) die Zeichen (Tageslichtsignale) gemäß §§ 12.01 und 12.02 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 5. August 1970.

Da in der Binger-Loch-Strecke das Mittlere Fahrwasser der Schifffahrt noch nicht zur Verfügung steht, gilt jedoch vorübergehend an Stelle von § 12.01 Nr. 1 RheinSchPVO folgende Regelung:

- Der Verkehr wird durch Zeichen nach § 12.01 Nr. 3 RheinSchPVO geregelt und gewarnt. Dabei haben die Talfahrer den ihnen gewiesenen oder freigegebenen Fahrweg zu nehmen. Die Bergfahrer haben die Wahl unter mehreren nicht gesperrten Fahrwegen, wobei sie die Wahrschauzeichen zu beachten haben.
- Keine Zeichen werden in der Regel in der Zeit zwischen einer halben Stunde nach Sonnenuntergang und einer halben Stunde vor Sonnenaufgang gezeigt. Die Bergfahrt hat in diesem Fall das Binger-Loch-Fahrwasser, die Talfahrt, die mit Ausnahmegenehmigung nach § 9.07 Satz 2 RheinSchPVO fahren darf, das Linksrheinische Fahrwasser zu benutzen.

Bekanntmachung Nr. 5/1972

Verkehrsbeschränkungen durch Ausbauarbeiten in der Binger-Loch-Strecke

Im Rahmen der Ausbauarbeiten in der Binger-Loch-Strecke wird wegen des Niedrigwassers auch unterhalb des Binger Loches gearbeitet. Daher muß an folgenden Stellen mit dem Einsatz von Baugeräten gerechnet werden:

- Linke Stromseite entlang des Nahegrundes von Rhein-km 529,20 bis Rhein-km 530,20,
- oberhalb des Binger Riffs im Bereich des zukünftigen mittleren Fahrwassers,
- unterhalb des Binger Riffs auf der linksrheinischen Seite der bestehenden Zufahrt zum Binger-Loch-Fahrwasser von Rhein-km 530,85 bis Rhein-km 531,10.

Seit 9. Februar 1972 bestehen die folgenden Verkehrsbeschränkungen, die jedoch nicht für die eingesetzten Baugeräte gelten:

- Das Befahren der Baufelder hinter den schwarzen Tonnen zwischen Rhein-km 529,15 und 531,10 ist verboten,
- zwischen Rhein-km 529,00 und 531,10 ist das Ankern verboten.

Die Talfahrt durch das Fahrwasser zwischen Krausaue und dem rechten Ufer bleibt durch Verbotsschildern gemäß § 6.22 Nr. 1 RheinSchPVO weiterhin verboten.

Hinweis:

Die Bekanntmachung über das Wasserskifahren auf dem Rhein im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz wird in Kürze neu gefaßt und deshalb hier nicht mehr abgedruckt.

F. Geltungsbereich: Niederrhein von Rolandswerth bis zur holländischen Grenze

Bekanntmachung Nr. 76/1959

Passierabstand von den schwimmenden Anlagen im Raum Königswinter

Zwischen Rhein-km 644,5 und 646 sind die am rechten Ufer liegenden schwimmenden Anlagen von der durchgehenden Schifffahrt mit einem Mindestabstand von 50 m zu passieren.

Bekanntmachung Nr. 28/1962

Stillliegen unterhalb der Ölwerke Spyck (Rhein-km 857,0)

Zwischen Rhein-km 857,0 und 863,7 (l. U.) dürfen nur bis zu 2 Fahrzeuge nebeneinander liegen. Sie müssen ihren Liegeplatz so nahe am Ufer wählen, wie es Tiefgang und örtliche Verhältnisse gestatten und dürfen keinesfalls die Schifffahrt behindern. Auf § 7.01 Nr. 1 RheinSchPVO wird hingewiesen.

Bekanntmachung Nr. 18/1971

Liegeverbot bei Bimmen

Zwischen Rhein-km 864,80 und 865,00 ist das Stillliegen am linken Ufer verboten. Die Strecke ist gemäß § 7.03 Nr. 1 Buchstabe g der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung gekennzeichnet.

Bekanntmachung Nr. 18/1970

Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg

Im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg werden folgende Wasserflächen auf dem Rhein für das Wasserskifahren freigegeben:

a) Bereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Köln:

km 647,8 bis 651,0 (linke Stromseite)
km 661,0 bis 664,2 (rechte Stromseite)
km 664,2 bis 667,0 (linke Stromseite)
km 674,0 bis 675,1 (linke Stromseite)
km 675,1 bis 677,0 (rechte Stromseite)
km 677,0 bis 680,0 (linke Stromseite)
km 680,0 bis 683,4 (rechte Stromseite)

b) Bereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Duisburg-Rhein:

km 702,3 bis 705,0 (rechte Stromseite)
km 713,8 bis 717,0 (linke Stromseite)
km 718,2 bis 721,0 (rechte Stromseite)
km 726,0 bis 729,0 (rechte Stromseite)
km 730,2 bis 733,5 (linke Stromseite)
km 733,9 bis 737,0 (rechte Stromseite)
km 745,5 bis 749,0 (linke Stromseite)
km 755,4 bis 762,0 (linke Stromseite)

c) Bereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Wesel:

km 795,0 bis 796,3 (rechte Stromseite)
km 796,3 bis 801,5 (linke Stromseite)
km 803,0 bis 807,0 (rechte Stromseite)
km 810,0 bis 812,0 (rechte Stromseite)
km 816,0 bis 818,0 (linke Stromseite)
km 818,0 bis 826,0 (rechte Stromseite)
km 830,5 bis 832,5 (rechte Stromseite)
km 832,5 bis 839,0 (linke Stromseite)
km 843,0 bis 844,9 (rechte Stromseite)
km 844,9 bis 848,0 (linke Stromseite)

dunklem Grund oder in dunkler Farbe auf hellem Grund an beiden Bugseiten des Sportfahrzeugs anzubringen. Es muß jederzeit deutlich lesbar sein.

(2) Über das erteilte Kennzeichen erhält der Eigentümer einen Ausweis nach anliegendem Muster.

Der Ausweis ist während der Fahrt an Bord des Sportfahrzeugs mitzuführen und den zuständigen Bediensteten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und den Beamten der Wasserschutzpolizei auf Verlangen vorzulegen.

§ 4

(1) Vom Führen des amtlichen Kennzeichens nach dieser Anordnung sind befreit:

- a) Sportfahrzeuge eines Sportvereins, der einem anerkannten Sportverband angeschlossen ist, sofern der Name des Fahrzeugs oder eine Unterscheidungsnummer, der Name des Sportvereins — auch in abgekürzter Form — und sein Heimatort gut sichtbar am Fahrzeug angebracht sind.

Während der Fahrt muß ein mindestens 30 x 20 cm großer Ständer des Sportvereins geführt werden, doch können Rennboote während einer Veranstaltung auch kleinere Abbildungen desselben auf der Bordwand tragen.

Ein Mitglied der Besatzung muß außer einem mit Lichtbild versehenen Personalausweis, den Mitgliedsausweis des Sportvereins bei sich führen, aus dem auch die Mitgliedschaft des Vereins zum Sportverband ersichtlich ist.

- b) Sportfahrzeuge der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft und sonstiger, dem Allgemeinwohl dienender Organisationen, wenn sie als solche gekennzeichnet und an ihnen eine Unterscheidungsnummer und der Ortsverband angebracht sind.

- c) Sportfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich des Grundgesetzes beheimatet sind, wenn der Name des Fahrzeugs in mindestens 10 cm hohen lateinischen Buchstaben deutlich lesbar an der Außenseite und der Name und Wohnort des Eigentümers innen- oder außenbords an einer gut sichtbaren Stelle angebracht sind.

(2) Die von anderen Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung oder der Länder nach anderen Vorschriften zugeteilten amtlichen Kennzeichen ersetzen die Kennzeichen nach dieser Verordnung.

§ 5

(1) Das Kennzeichen wird ungültig, wenn

- a) der Eigentümer des Sportfahrzeugs wechselt,
b) das Sportfahrzeug zerstört oder sonst unbrauchbar ist,
c) im Falle des § 2 Nr. 2 Abs. 2 ein neues Kennzeichen zugeteilt wird,
d) die Verlängerung des Ausweises nicht erfolgt.

In diesen Fällen ist der Ausweis (§ 3 Nr. 2) an das Wasser- und Schifffahrtsamt, das ihn ausgestellt hat, zurückzugeben.

(2) Ungültige Kennzeichen müssen vom Fahrzeug entfernt werden. Im Falle des Buchstaben a kann das Wasser- und Schifffahrtsamt auf Antrag die Beibehaltung des Kennzeichens gestatten.

§ 6

Auf dem Küstenkanal, der Leda von der Hafeneinfahrt in Leer bis zur Einmündung des Elisabethfehnkanals, auf dem Elisabethfehnkanal und auf dem Ems-Seitenkanal Oldersum—Emden müssen Sportfahrzeuge entweder

- a) innen- oder außenbords den Namen und den Wohnort des Eigentümers tragen (§ 8 Nr. 1 der BSchSO 1966 *) oder
b) den Bestimmungen dieser Anordnung entsprechen.

*) Jetzt § 2.02 Buchstabe b BinSchStrO 1971

Ausweis

über die Erteilung eines amtlichen Kennzeichens für ein Kleinfahrzeug

Herrn/Frau/Fräulein

geb. am 19..... in

wohnhafte in
(Ort, Straße und Haus-Nr.)

ist gemäß § 1 der Schifffahrtspolizeilichen Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster, Aurich und Bremen vom 19..... über die Kennzeichnung der Sportfahrzeuge auf den westdeutschen Kanälen für sein / ihr

(Art und Name des Kleinfahrzeugs)

das Kennzeichen*)
erteilt worden.

*) Das Kennzeichen muß an beiden Fahrzeugvorderseiten in heller Farbe auf dunklem Grund oder in dunkler Farbe auf hellem Grund in mindestens 10 cm großen Buchstaben bzw. Zahlen angebracht sein.

Technische Daten des Fahrzeugs

Fahrzeugtyp bzw. Fabrikat

Fahrzeuglänge m, Fahrzeugbreite m

Motor-Fabrikat

Motor-Nr., Leistung in PS

....., den 19.....

Wasser- und Schifffahrtsamt

Dienst-
siegel

(Unterschrift)

Gebühr DM

Dieser Ausweis ist an Bord des Fahrzeugs mitzuführen und den zuständigen Bediensteten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie den Beamten der Wasserschutzpolizei auf Verlangen vorzuzeigen. Der Ausweis ist an das Wasser- und Schifffahrtsamt zurückzu-

geben, sofern das Fahrzeug veräußert oder aus dem Verkehr gezogen wird.

Bedingungen und Hinweise

1. Das Kleinfahrzeug muß einen geeigneten Führer haben. Dieser hat einen gültigen Ausweis zur Feststellung seiner Person bei sich zu führen.
2. Der Führer des Fahrzeugs hat sich so zu verhalten, daß andere Verkehrsteilnehmer und sonstige Benutzer der Wasserstraße sowie Anlieger nicht gefährdet, behindert oder unnötig belästigt werden. Er hat die im Interesse der Sicherheit und der Ordnung an Bord erforderlichen Anweisungen zu treffen und ist für deren Befolgung verantwortlich.
3. Beschädigungen der Ufer sowie von Anlagen jeder Art in der Wasserstraße und an ihren Ufern sind zu vermeiden.
4. Kleinfahrzeuge müssen allen übrigen Fahrzeugen rechtzeitig ausweichen.
5. Die Fahrgeschwindigkeit darf 12 km/Std. nicht überschreiten.
6. Das Anhängen an ein in Fahrt befindliches Fahrzeug oder Floß ist ohne ausdrückliche Erlaubnis des Schiffsführers verboten.
7. Den Anordnungen der zuständigen Bediensteten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist Folge zu leisten.
8. Die Bestimmungen der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung in der jeweils geltenden Fassung sind zu beachten. Verstöße dagegen können strafrechtlich oder im Verwaltungswege geahndet werden.

Dieser Ausweis verliert am 19.....
seine Gültigkeit.

Dienst-
siegel
(Unterschrift)

Die Gültigkeit des Ausweises wurde bis zum
..... 19..... verlängert.

Dienst-
siegel
(Unterschrift)

Gebühr DM

Die Gültigkeit des Ausweises wurde bis zum
..... 19..... verlängert.

Dienst-
siegel
(Unterschrift)

Gebühr DM

8. Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrsdirektionen Bremen und Münster vom 15. Oktober 1970 für die Fahrt auf dem Küstenkanal (Verkehrsblatt S. 717)

§ 1

Fahrt durch die Fahrwasserenge bei Oldenburg

1. Ist die Durchfahrt durch die Fahrwasserenge zwischen km 2,6 (oberer Vorhafen Schleuse Oldenburg)

und km 5,2 (Liegestelle 1 Hundsmühlen) für Fahrzeuge und Fahrzeugverbände mit

mehr als 5,60 m bis 6,10 m Br. u. ü.	2,00 m Taucht.
" " 6,10 m bis 6,60 m "	" ü. 1,75 m "
" " 6,60 m bis 6,80 m "	" ü. 1,50 m "
" " 6,80 m bis 7,00 m "	" ü. 1,40 m "
" " 7,00 m bis 7,20 m "	" ü. 1,30 m "
" " 7,20 m bis 7,40 m "	" ü. 1,20 m "
" " 7,40 m bis 7,60 m "	" ü. 1,10 m "
" " 7,60 m bis 7,80 m "	" ü. 1,00 m "
" " 7,80 m bis 8,00 m "	" ü. 0,90 m "
" " 8,00 m bis 8,20 m "	" ü. 0,80 m "
" " 8,20 m Breite	" ü. 0,70 m "

verboten, wird dies abweichend von § 41 BSchSO*) durch

eine rechteckige Tafel mit rotem Rand und der Darstellung der Flagge „N“ des Internationalen Signalebuches angezeigt. Fahrzeuge und Fahrzeugverbände mit den in Satz 1 genannten Abmessungen müssen vor dieser Tafel anhalten.

2. Ist die Durchfahrt der in Nr. 1 bezeichneten Fahrzeuge und -verbände gestattet, wird dies nach § 41 Nr. 4**) durch

eine rechteckige grüne Tafel mit senkrechtem weißem Streifen angezeigt.

§ 2

Fahrt durch den Streckenabschnitt Hundsmühlen-Ahrens Dorf

1. Im Streckenabschnitt zwischen km 5,2 (Liegestelle 1 Hundsmühlen) und km 26,0 (Liegestelle 5 Ahrens Dorf) müssen Fahrzeuge und Fahrzeugverbände untereinander beim Begegnen ihre Geschwindigkeit rechtzeitig so vermindern, daß schädlicher Wellenschlag oder schädliche Sogwirkung vermieden werden. Sie müssen sich während des Begegnens möglichst am Rande des Fahrwassers halten.
2. Fahrzeuge und Fahrzeugverbände mit mehr als 8,70 m Breite und mehr als 2,15 m Tauchtiefe dürfen im Streckenabschnitt Hundsmühlen-Ahrens Dorf nur innerhalb der nach § 19 — WK — Nr. 1 Satz 2 BSchSO***) zugelassenen Fahrt bei Tage verkehren.
3. Die Wasser- und Schifffahrtsämter Oldenburg und Meppen können zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Einzelfall anordnen, daß Fahrzeuge und Fahrzeugverbände mit den in Nr. 2 genannten Abmessungen den Streckenabschnitt Hundsmühlen-Ahrens Dorf nur zu bestimmten Tageszeiten durchfahren. Sie geben ihre Anordnungen den Fahrzeugen über die Schleusen-aufsicht an den Schleusen Oldenburg und Dörpen oder über die Aufsichtsbeamten.

9. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Oldenburg vom 21. Dezember 1970 für die Fahrt großer Schiffe auf dem Küstenkanal von km 5,2 bis 26,0

§ 1

1. Schiffe über 8,70 m Breite und über 2,15 m Tauchtiefe dürfen die Strecke vom Küstenkanal-km 5,2 bis 26,0 in Richtung Dörpen nur von 1 Stunde vor Sonnenaufgang bis 12.30 Uhr befahren.
2. Schiffe über 8,70 m Breite und über 2,15 m Tauchtiefe dürfen die Strecke vom Küstenkanal-km 26,0 bis 5,2 in Richtung Oldenburg nur von 12.00 Uhr bis 1 Stunde vor Sonnenuntergang befahren.

§ 2

Auf die in § 1 getroffene Regelung wird durch Schilder, die an den Schleusen Oldenburg und Dörpen sowie am Westende der Liegestelle 5 (km 26,5 des Küstenkanals) aufgestellt sind, nochmals hingewiesen. Eine mündliche Anordnung zur Verkehrsregelung

*) Jetzt § 6.08 Nr. 2 (Zeichen A.1) BinSchStrO 1971

**) Jetzt § 6.08 Nr. 2 (Zeichen E.1) BinSchStrO 1971

*** Die Bezugnahme auf § 19 - WK - BSchSO entfällt. Es gilt die Regelung gemäß der nachstehenden Anordnung Nr. 9.

durch die Schleusenaufsicht in Oldenburg und Dörpen oder durch die Aufsichtsbeamten erfolgt nur in Ausnahmefällen.

10. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Münster vom 16. Februar 1971 über die Regelung des Schiffsverkehrs in den alten Fahrten Olfen, Lüdinghausen — Senden und Hilstrup (Verkehrsblatt S. 110)

§ 1

Verkehrsregelung

(1) Für Motorgüterschiffe, auch mit Anhang, sind die alten Fahrten Olfen (km 21,32 bis km 30,23 DEK), Lüdinghausen — Senden (km 39,31 bis km 46,90 DEK) und Hilstrup (km 59,50 bis km 61,80 DEK) im Durchgangsverkehr gesperrt. Die Durchfahrt ist nur gestattet

a) **zum Hafen Contag KG**

durch die alte Fahrt Olfen in Richtung zu Berg,

b) **zum alten Hafen Hiddingsel**

durch die alte Fahrt Lüdinghausen — Senden in Richtung zu Tal,

c) **zum Hafen Ludowigs KG**

durch die alte Fahrt Hilstrup in beiden Richtungen.

(2) Schleppzüge müssen

a) in der Bergfahrt die alte Fahrt Hilstrup, die neue Fahrt Lüdinghausen — Senden und die alte Fahrt Olfen,

b) in der Talfahrt die neue Fahrt Olfen, die alte Fahrt Lüdinghausen — Senden und die neue Fahrt Hilstrup benutzen. Bei starkem Wind dürfen Leerschleppzüge die neue Fahrt Olfen auch in der Bergfahrt befahren.

§ 2

Fahrgeschwindigkeit

Abweichend von § 18 — WK — BSchSO *) wird die Höchstfahrgeschwindigkeit in den in § 1 Abs. 1 bezeichneten alten Fahrten für Fahrzeuge über 2,30 m Tauchtiefe auf 5 km/Std. festgesetzt.

Darüber hinaus dürfen Fahrzeuge mit einer Tauchtiefe von mehr als 2,00 m an der alten Fahrt Olfen bei der Einfahrt von km 29,0 bis km 30,6 DEK und bei der Ausfahrt von km 21,45 bis km 23,45 DEK eine Höchstfahrgeschwindigkeit von 4 km/Std. nicht überschreiten.

Gültig bis zum 28. Februar 1974

11. Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Hannover vom 16. März 1971 über Tauchtiefenbeschränkung auf dem Mittellandkanal zwischen Wolfsburg und Rühren (Verkehrsblatt S. 169)

§ 1

Abweichend von § 15.02 — WK — BinSchStrO dürfen Fahrzeuge und Schubverbände den Mittellandkanal zwischen Wolfsburg und Rühren nur mit folgenden Abmessungen befahren:

Länge m	Breite m	Tauchtiefe m
85,00 oder 85,00	9,00 9,50	2,00 1,80

Gültig bis zum 31. März 1974

12. Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Münster vom 26. März 1971 über die Fahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen den Schleusen Meppen und Dütthe (Verkehrsblatt S. 203)

§ 1

Auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen den Schleusen Meppen und Dütthe dürfen Fahrzeuge und Fahrzeugverbände von mehr als 70,00 m bis 85,00 m Länge die Haltungen nur auf Abruf von Schleuse zu Schleuse im Richtungsverkehr befahren. Sie müssen in dieser Strecke an den Eingangsschleusen jeder Haltung warten, bis die Schleusenaufsicht die Weiterfahrt gestattet.

Gültig bis zum 14. April 1974

*) Jetzt § 15.09. WK — BinSchStrO 1971

13. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Münster vom 29. Mai 1971 über die Tauchtiefenverringering in der Mündungsstrecke der Ruhr (Verkehrsblatt S. 302)

§ 1

Abweichend von § 15.02 — WK — Nr. 1 Satz 3 der BinSchStrO verringert sich die zulässige Tauchtiefe in der Mündungsstrecke der Ruhr bereits dann um das Maß des jeweiligen Absinkens des Wasserstandes, wenn am Rheinpegel in Duisburg-Ruhrort der Wasserstand unter die Marke 250 sinkt.

Gültig bis zum 30. Juni 1974

14. Anordnung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Münster vom 24. März 1972 für die Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Datteln-Hamm-Kanal östlich der Hammer Bundesbahnbrücke (Verkehrsblatt S. 204)

§ 1

Einfahrt in den Schleusenbereich unterhalb der Schleuse Hamm

Die Einfahrt in den Schleusenbereich unterhalb der Schleuse Hamm wird für die Bergfahrt erforderlichenfalls durch Sichtzeichen geregelt, die westlich der Hammer Bundesbahnbrücke bei km 35,870 und westlich der Hammer Kanalstraßenbrücke bei km 36,441 am Südufer angebracht sind. Es bedeuten:

a) zwei weiße ununterbrochene Lichter nebeneinander:

keine Durchfahrt;

b) zwei weiße blinkende Lichter nebeneinander:

Weiterfahrt gestattet; § 6.07 BinSchStrO ist zu beachten.

§ 2

Verhalten im Schleusenbereich unterhalb der Schleuse Hamm

Im Schleusenbereich unterhalb der Schleuse Hamm dürfen Fahrzeuge am Südufer nur in einer Schiffsbreite festmachen; am Nordufer ist das Festmachen in einer Schiffsbreite nur zwischen km 36,57 und km 36,83 und nur leeren Fahrzeugen bis zu 8,20 m Breite gestattet.

§ 3

Verkehrsregelung für beladene Fahrzeuge östlich der Schleuse Werries

(1) Beladene Fahrzeuge dürfen sich auf der Strecke östlich der Schleuse Werries weder begegnen noch überholen. Die Fahrt ist beladenen Fahrzeugen deshalb jeweils nur in einer Richtung gestattet, und zwar — vorbehaltlich der Regelung in § 4 —

für die Bergfahrt (von der Schleuse Werries in Richtung Schmehausen) in der Zeit von

5.00 bis 7.00 Uhr	mit dem jeweils	um 6.00 Uhr
9.00 bis 11.00 Uhr	letzten Abfahrts-	um 10.00 Uhr
13.00 bis 15.00 Uhr	termin von der	um 14.00 Uhr
17.00 bis 19.00 Uhr	Schleuse Werries	um 18.00 Uhr
21.00 bis 23.00 Uhr		um 22.00 Uhr

Für die Talfahrt (von Schmehausen in Richtung Schleuse Werries) in der Zeit von

7.00 bis 9.00 Uhr	mit dem jeweils	um 8.00 Uhr
11.00 bis 13.00 Uhr	letzten Abfahrts-	um 12.00 Uhr
15.00 bis 17.00 Uhr	termin von den	um 16.00 Uhr
19.00 bis 21.00 Uhr	Häfen Schmehausen und Uentrop	um 20.00 Uhr
23.00 bis 5.00 Uhr		um 4.00 Uhr

(2) Ist ein beladenes Fahrzeug gezwungen, die bereits angetretene Fahrt zu unterbrechen, und kann es innerhalb des für seine Fahrtrichtung in Absatz 1 festgesetzten Zeitraumes die Schleuse Werries oder einen Hafen nicht mehr erreichen, muß es die Fahrt einstellen und am Ufer stilliegen, bis der nächste Zeitraum in seiner Fahrtrichtung die Weiterfahrt gestattet.

§ 4

Abfahrt von der Schleuse Werries zu den Häfen Westfalen und Uentrop

Allen Fahrzeugen, die für den Hafen Westfalen bestimmt sind, und beladenen Fahrzeugen, die für die Hafengruppe Uentrop bestimmt sind, ist die Abfahrt von der Schleuse Werries nur gestattet, wenn in dem

jeweiligen Hafenbecken ausreichende Liegeplätze frei sind. Den Verkehrsablauf regelt die Schleusenaufsicht.

Die Bestimmungen des § 3 bleiben unberührt.

§ 5

Liegeplätze östlich der Hafengruppe Uentrop

Östlich der Hafengruppe Uentrop ist das Stilliegen am Nordufer zwischen km 46,050 und km 46,550 nur leeren Fahrzeugen erlaubt, die auf Beladung in der Hafengruppe Uentrop warten und dort keinen Platz finden.

§ 6

Laufenlassen des Schiffsschrauben

Östlich der Hammer Bundesbahnbrücke ist das Laufenlassen der Schiffsschrauben während des Stilliegens untersagt.

Gültig bis zum 30. April 1975

II. Weser

1. **Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 26. Juli 1961 über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden, auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 391), geändert durch Verordnung vom 8. August 1969 (Verkehrsblatt S. 535)**

§ 1

Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover, und zwar auf der

1. **Weser**
von Hann.-Münden bis km 354,19 (Eisenbahnbrücke bei Dreye)
2. **Werra**
3. **Fulda**
unterhalb Mecklar
4. **Aller**
unterhalb Celle,
5. **Leine**
einschließlich der vertieften Ihme unterhalb des Wehres „schneller Graben“ in Hannover
6. **und auf dem Mittellandkanal**
mit seinen Zweigkanälen nach Osnabrück, Hannover-Linden, Misburg, Hildesheim und Salzgitter sowie dem Nord- und Südbstieg zur Weser und dem Leineabstiegskanal von km 0,0 (Leine-km 22,33) bis km 1,76.

§ 2

Kennzeichnung der Kleinfahrzeuge

Auf den in § 1 genannten Bundeswasserstraßen müssen mit Motorkraft angetriebene Kleinfahrzeuge (§ 1 Buchstabe i der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung 1966 — Bundesgesetzbl. II S. 1333, 1538*) sowie Kleinfahrzeuge und Schlauchboote mit Außenbordmotoren über 30 PS — nachstehend Sportfahrzeug genannt — ein amtliches Kennzeichen führen.

§ 3

Befreiungen

(1) Vom Führen des amtlichen Kennzeichens sind befreit:

1. Behördenfahrzeuge und Fahrzeuge der Bundeswehr, die durch Führen der Dienstflagge oder durch Aufschriften als solche kenntlich sind.
2. Fischereifahrzeuge, soweit sie durch fischereipolizeiliche Vorschriften zum Führen anderer Kennzeichen verpflichtet sind.
3. Sportfahrzeuge eines anerkannten Wassersportverbandes, angeschlossenen Sportvereins, wenn an ihnen der Name oder eine Unterscheidungsnummer und der Name des Sportvereins — auch in abgekürzter Form — angebracht sind und sie die Flagge des Verbandes führen. Die Flagge muß mindestens 20 x 30 cm groß sein. Ein Mitglied der Besatzung muß einen mit Lichtbild versehenen

Ausweis über seine Zugehörigkeit zum Verein bei sich führen, aus dem sich die Mitgliedschaft des Vereins zum Verband ergibt.

4. Sportfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich des Grundgesetzes beheimatet sind, wenn sie ihren Namen in mindestens 10 cm hohen lateinischen Buchstaben gut lesbar an der Außenseite und den Namen und Wohnort des Eigentümers an einer sichtbaren Stelle der Innen- oder Außenseite tragen.

(2) Die von anderen Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder der Länder nach anderen Vorschriften zugeteilten amtlichen Kennzeichen ersetzen die Kennzeichen nach dieser Verordnung.

§ 4

Zuteilung des Kennzeichens

(1) Die Zuteilung des Kennzeichens ist bei einem der Wasser- und Schifffahrtsämter Kassel, Hann.-Münden, Hameln, Minden-Weser, Hoya, Verden, Osnabrück, Hannover und Braunschweig zu beantragen. Für die Zuteilung des Kennzeichens im Bereich des Mittellandkanalabschnittes des Wasser- und Schifffahrtsamtes Minden-Mittellandkanal ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Minden-Weser zuständig.

(2) Der Antrag ist vom Eigentümer zu stellen. Der Antragsteller hat seine Berechtigung glaubhaft zu machen.

(3) Der Eigentümer hat jede Änderung seines Wohnsitzes dem Wasser- und Schifffahrtsamt anzuzeigen, das das Kennzeichen zugeteilt hat.

§ 5

Art des Kennzeichens

(1) Das Kennzeichen besteht aus Buchstaben — in der Regel den Anfangs- und Endbuchstaben des Namens des Wasser- und Schifffahrtsamtes — und aus einer Zahl.

(2) Das zugeteilte Kennzeichen ist vom Eigentümer in lateinischen Buchstaben und arabischen Zahlen anzubringen. Es muß mindestens 10 cm hoch und an beiden Vorderseiten des Fahrzeuges in heller Farbe auf dunklem oder in dunkler Farbe auf hellem Grund angebracht sein. Der Eigentümer hat dafür zu sorgen, daß sich das Kennzeichen stets in einem deutlich lesbaren Zustand befindet.

§ 6

Ausweis

(1) Über die Zuteilung des Kennzeichens erhält der Eigentümer einen Ausweis nach anliegendem Muster.

(2) Der Ausweis nach Absatz 1 ist während der Fahrt an Bord mitzuführen und den zuständigen Beamten auf Verlangen vorzulegen. Das gilt jedoch nicht für Sportfahrzeuge, die gewerbsmäßig vermietet werden.

(3) Ausweise, die über die Zuteilung eines Kennzeichens nach § 3 Abs. 2 ausgestellt worden sind, stehen den Ausweisen nach Absatz 1 gleich.

§ 7

Erlöschen der Gültigkeit

Das Kennzeichen wird ungültig, und der Ausweis (§ 6 Abs. 1) ist an das Wasser- und Schifffahrtsamt zurückzugeben, wenn

1. der Eigentümer des Sportfahrzeuges wechselt,
2. das Sportfahrzeug zerstört oder sonst unbrauchbar wird,
3. im Falle des § 4 Abs. 3 ein neues Kennzeichen zugeteilt wird.

In den Fällen der Nummern 1 und 3 ist das Kennzeichen zu beseitigen; im Falle der Nummer 1 kann jedoch das Wasser- und Schifffahrtsamt auf Antrag die Beibehaltung des Kennzeichens zulassen.

§ 8

Gebühr

Für die Zuteilung des Kennzeichens und die Ausstellung des Ausweises ist eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 5,— DM zu entrichten.

*) Jetzt § 1.01 Buchstabe i BinSchStrO 1971

Anlage

Ausweis

über die Erteilung eines amtlichen Kennzeichens für ein mit Motorkraft angetriebenes Kleinfahrzeug(Vorderseite)
Herr/Frau/Fräulein

(Name)

(Wohnort)

ist nach der Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen auf der Weser und ihren Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 26. Juli 1961 (Verkehrsbl. S. 391) für sein/ihr

(Art des Kleinfahrzeugs)

Name das Kennzeichen
erteilt worden.

..... den
Wasser- und Schifffahrtsamt

(Unterschrift)

Dienstsiegel

Gebühr DM.

(Rückseite)

Hinweis für das Verhalten von Kleinfahrzeugen im Geltungsbereich der Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden, auf der Weser und ihren Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 26. Juli 1961 (Verkehrsbl. S. 391)

1. Das Kleinfahrzeug muß einen sachkundigen Führer haben. Dieser soll einen zur Feststellung seiner Person gültigen Ausweis bei sich haben.
2. Der Führer des Kleinfahrzeugs hat sich so zu verhalten, daß die übrige Schifffahrt nicht gefährdet, behindert oder belästigt wird.
3. Kleinfahrzeuge müssen allen anderen Fahrzeugen rechtzeitig ausweichen.
4. Kleinfahrzeuge müssen an Fähren, Badeplätzen, Bootsvermietungsplätzen und Anlegestellen ihre Geschwindigkeit so weit mindern, daß kein schädlicher Wellenschlag entsteht.
5. Beschädigungen der Ufer und von Anlagen jeder Art in der Wasserstraße und an ihren Ufern sind zu vermeiden.
6. Jeder unnötige Motorenlärm ist zu vermeiden.
7. Auf die Fischerei ist Rücksicht zu nehmen.
8. Das Anhängen an in Fahrt befindliche Fahrzeuge oder Flöße ist ohne Erlaubnis des Schiffsführers verboten.
9. Das Festmachen an Buhnen, Bäumen, Geländern, Pfählen, Leitungsmasten und Kilometersteinen ist verboten.
10. Den Anordnungen der zuständigen Beamten ist sofort Folge zu leisten.
11. Auf sonstige Anordnungen der Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die aus besonderen Anlässen zur Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt erforderlich werden, ist zu achten.
12. Im übrigen sind die Bestimmungen der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 — BSchSO — (Bundesgesetzbl. II S. 1135) *) zu beachten.

*) Jetzt BinSchStrO 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 178, 384)

13. Die Verletzung der dem Führer des Kleinfahrzeugs nach den geltenden Vorschriften obliegenden Verpflichtungen kann strafrechtlich oder im Verwaltungswege geahndet werden.

2. Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 3. März 1969 über Fahrwasserzeichen auf den Wasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 204)

Soweit auf der Weser und ihren Quell- und Nebenflüssen sowie auf dem Mittellandkanal im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover das Fahrwasser durch schwimmende Zeichen begrenzt wird, werden hierzu an der talwärts gesehen rechten Seite

rote Stumpftonnen oder rot-weiß waagerecht gestreifte Stangenbober (Schwimmstangen),

an der talwärts gesehen linken Seite

schwarze Spitztonnen oder schwarz-weiß waagerecht gestreifte Stangenbober (Schwimmstangen) verwendet.

Beginn und Ende einer Fahrwasserspaltung werden durch

schwarz-rot waagerecht gestreifte Kugeltonnen oder durch

schwarz-rot waagerecht gestreifte Stangenbober (Schwimmstangen)

gekennzeichnet.

Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hannover und Bremen vom 14. März 1972 über die Fahrflagge auf der Weser und der Aller (Verkehrsblatt S. 204)

§ 1

Abweichend von § 3.03 Nr. 1 BinSchStrO dürfen Reedereiflaggen, die auf der Weser und der Aller gemäß § 16.03 — We — als Fahrflaggen geführt werden, die Form eines Dreiecks (Wimpel) haben, wenn keine der Seiten des Dreiecks kürzer ist als 1 m.

Gültig bis zum 31. März 1975

III. Elbe-Lübeck-Kanal

Schiffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 27. Oktober 1970 über das Längsseitschleppen von Fahrzeugen auf der BSchS Elbe (Verkehrsblatt S. 835)

siehe Abschn. A Nr. 3.

C. Bekanntmachung über die Regelung der Schleusen- und Brückenbetriebszeiten

I. Westdeutsche Kanäle

1. Bekanntmachung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Oldenburg vom 15. April 1966 über die Betriebszeit der Schleusen und Brücken auf dem Elisabethfehnkanal.

Wegen des geringen Schiffsverkehrs auf dem Elisabethfehnkanal werden die an ihm gelegenen Schleusen und Brücken nur noch montags bis freitags

von 7.30 Uhr bis 15.30 Uhr

und auch nur nach Voranmeldung bedient. Die Voranmeldung mit Angabe der ungefähren Ankunftszeit hat am vorangehenden Werktag bis spätestens 15.00 Uhr beim Aufsichtsbezirk in Edewechterdamm (Poststr. Edewecht 0 44 05 / 4 37) zu erfolgen. Anträge nimmt auch entgegen das Personal der Schleuse in Oldenburg oder Dörpen, des Leda-Sperrwerks bei Leer, ferner für Fahrzeuge, deren Fahrt auf dem Elisabethfehnkanal beginnt, der Wärter der Schleuse Osterhausen.

2. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen vom 1. Juli 1970 über die Festsetzung der Betriebszeit der Schleuse Oldenburg und der Hubbrücken in Oldenburg (Verkehrsblatt S. 561)

§ 1

Die Betriebszeit der Schleuse Oldenburg und der Hubbrücken in Oldenburg wird wie folgt festgesetzt:

1. Betriebszeit der Schleuse Oldenburg:

a) An Werktagen:

In den Monaten März bis Okt.

von 6.00 bis 20.00 Uhr

In den Monaten Nov. u. Febr.
von 6.30 bis 18.00 Uhr

In den Monaten Dez. u. Jan.
von 7.00 bis 17.30 Uhr

- b) an Sonntagen und an gesetzlichen Feiertagen, soweit im Abschnitt 1 d nicht anders bestimmt ist:

von 8.00 bis 11.00 Uhr

- c) am 24. und 31. Dezember (an Werktagen)
von 7.00 bis 14.00 Uhr

- d) am Neujahrstag, Ostersonntag,
Pfingstsonntag, 1. Mai
sowie 1. und 2. Weihnachtsfeiertag:
Betriebsruhe.

2. Betriebszeit der Hubbrücken in Oldenburg (Amalien- und Cäcilienbrücke):

- a) An Werktagen:
von einer Stunde vor Beginn bis Ende der jeweiligen täglichen Betriebszeit der Schleuse Oldenburg
- b) an Sonntagen und an gesetzlichen Feiertagen:
wie Betriebszeit der Schleuse Oldenburg.

§ 2

Von der im § 1 festgesetzten Betriebszeit kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden öffentlich bekanntgegeben.

3. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 28. Mai 1971 über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeit auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster (Bundesanzeiger Nr. 106 vom 12. Juni 1971)

§ 1

Die Betriebszeit der Schleusen an den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster (§ 15.01 — WK — Buchstaben a bis d und f sowie h — nur für die Schleuse Dörpen — der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 3. März 1971, Bundesgesetzbl. I S. 178) wird wie folgt festgesetzt:

1. a) An Werktagen und den Tagen Fronleichnam und Allerheiligen, soweit unter Buchstabe b nichts anderes bestimmt ist:
von 5.00 bis 21.00 Uhr.
- b) Am Sonnabend vor Ostern und am Sonnabend vor Pfingsten sowie am 24. und 31. Dezember, soweit diese Werktage sind:
von 5.00 bis 13.00 Uhr
2. a) An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, ausgenommen die unter Nummer 1 Buchstabe a genannten Feiertage:
an den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals und des
Wesel-Datteln-Kanals:
von 5.00 bis 13.00 Uhr,
an den Abstiegbauwerken Henrichenburg:
von 7.00 bis 11.00 Uhr,
an der Schleusengruppe Münster:
von 9.00 bis 13.00 Uhr,
an den Schleusen des Dortmund-Ems-Kanals von Bevergern bis Herbrum und an der Schleuse Dörpen:
von 9.00 bis 12.00 Uhr.
- b) Am Neujahrstag, an den beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertagen und am 1. Mai ruht der Schleusenbetrieb.

§ 2

Von den in § 1 festgesetzten Betriebszeiten kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden bekanntgegeben.

4. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 6. August 1971 über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten am Mittellandkanal (Verkehrsblatt S. 442)

§ 1

Die Betriebszeit der Schleusen am Mittellandkanal und an seinen Zweigkanälen wird wie folgt festgesetzt:

1. a) An Werktagen sowie an den Tagen Fronleichnam und Allerheiligen:
von 5.00 bis 21.00 Uhr.
- b) An den Sonntagen vor Ostern und Pfingsten sowie am 24. und 31. Dezember, soweit diese Tage auf einen Werktag fallen:
von 5.00 bis 13.00 Uhr.
2. Für die Schleusen des Südbasties in Minden:
a) montags bis freitags:
von 7.30 bis 16.00 Uhr,
b) sonntags sowie am 24. und 31. Dezember, soweit diese Tage auf einen Werktag fallen:
von 8.00 bis 12.00 Uhr.
3. An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, ausgenommen Fronleichnam und Allerheiligen:
Für die Schleuse Sülldfeld, Anderten und die Schachtschleuse in Minden
von 8.00 bis 11.00 Uhr.

An beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertagen, am 1. Mai und am Neujahrstag ruht der Betrieb.

§ 2

Von den im § 1 festgesetzten Betriebszeiten kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden bekanntgegeben.

II. Weser

1. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 18. Juni 1970 über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten im Wesergebiet (Verkehrsblatt S. 485)

§ 1

Die Betriebszeit der Schleusen im Stromgebiet der Weser im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover wird wie folgt festgesetzt:

1. An Werktagen sowie an den Tagen Fronleichnam und Allerheiligen:
An der Weser, der Aller und an der kanalisierten Fulda unterhalb Kassel
März bis Oktober von 6.00 bis 20.00 Uhr
Februar und November von 6.30 bis 18.00 Uhr
Januar und Dezember von 7.00 bis 17.30 Uhr
2. An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, ausgenommen Fronleichnam und Allerheiligen:
a) An der Weser von 8.00 bis 11.00 Uhr
jedoch mit folgenden Ausnahmen:
Am Ostersonntag, Pfingstsonntag, an den Weihnachtsfeiertagen, am 1. Mai und am Neujahrstag **Betriebsruhe**
am 24. Dezember (Heiliger Abend) und am 31. Dezember (Silvester) von 7.00 bis 14.00 Uhr
- b) An der kanalisierten Fulda unterhalb Kassel und an der Aller:
Schleusungen nur nach Bedarf auf Antrag.

§ 2

Die Anträge auf Schleusung gemäß § 1 Nr. 2 Buchstabe b sind spätestens am letzten Werktag vor dem Sonn- oder Feiertag und möglichst fernmündlich bei der Schleuse zu stellen. Beim Durchfahren mehrerer hintereinander liegender Schleusen genügt ein Antrag an die Eingangsschleuse.

§ 3

Von den im § 1 festgesetzten Betriebszeiten und der Regelung des § 1 Nr. 2 Buchstabe b kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden öffentlich bekanntgegeben.

2. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen vom 1. Juli 1970 über die Festsetzung der Betriebszeit der Bremer Weserschleuse (Verkehrsblatt S. 485)

§ 1

Die Betriebszeit der Bremer Weserschleuse wird wie folgt festgesetzt:

1. a) An Werktagen:

In den Monaten März bis Oktober
von 6.00 bis 20.00 Uhr

In den Monaten November u. Februar
von 6.30 bis 18.00 Uhr

In den Monaten Dezember u. Januar
von 7.00 bis 17.30 Uhr

b) An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, soweit unter d nichts anderes bestimmt ist:

In den Monaten Mai bis September
von 8.00 bis 14.00 Uhr
und von 17.30 bis 19.30 Uhr

In den Monaten Oktober bis April
von 8.00 bis 11.00 Uhr

c) am 24. und 31. Dezember (an Werktagen)

von 7.00 bis 14.00 Uhr

d) am Neujahrstag, Ostersonntag, Pfingstsonntag, 1. Mai sowie 1. und 2. Weihnachtsfeiertag

Betriebsruhe

§ 2

Von der im § 1 festgesetzten Betriebszeit kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse abgewichen werden. Diese Änderungen werden öffentlich bekanntgegeben.

III. Elbe

Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 9. Juli 1971 über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten und der Brückenbetriebszeiten im Elbegebiet (Verkehrsblatt S. 404)

§ 1

Die Betriebszeiten der Schleusen und Brücken im Stromgebiet der BinSchStr Elbe im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg werden wie folgt festgesetzt:

1. Elbe, Schleuse Geesthacht

a) Täglich von 5.00 bis 22.00 Uhr.

b) Am 24. und 31. Dezember von 5.00 bis 16.00 Uhr;
am 25. und 26. Dezember und
am 1. Januar von 8.00 bis 16.00 Uhr.

2. Ilmenau, Schleusen und Brücken Wittorf und Bardowick

a) An Werktagen von 6.00 bis 20.00 Uhr

b) An Sonn- und Feiertagen keine Betriebszeiten.

3. Ilmenau, Brücke Stöckte („Seebrücke“)

a) An Werktagen vom

1. 10. bis 31. 10. von 5.00 bis 20.00 Uhr,

1. 11. bis 31. 3. von 6.00 bis 20.00 Uhr,

1. 4. bis 30. 9. von 5.00 bis 21.00 Uhr.

b) An Sonn- und Feiertagen von 6.00 bis 20.00 Uhr.

Die Seebrücke ist außerhalb der Betriebszeit in der Regel geöffnet.

§ 2

Von den im § 1 festgesetzten Betriebszeiten kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden öffentlich bekanntgemacht.

Schleusungen außerhalb der Betriebszeiten müssen nach § 6.29 Nr. 9 Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung angemeldet werden.

IV. Elbe-Lübeck-Kanal

Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel vom 6. Dezember 1971 über die Betriebszeiten der Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals und der Hubbrücken der Kanaltrave (Verkehrsblatt S. 648)

§ 1

Die Betriebszeiten der Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals werden wie folgt festgesetzt:

1. An Werktagen

a) vom 1. April bis 30. September
von Montag bis Freitag
von 6.00 bis 21.00 Uhr
am Sonnabend
von 6.00 bis 18.00 Uhr

b) vom 1. Oktober bis 31. März
von Montag bis Freitag
von 6.00 bis 20.00 Uhr
am Sonnabend
von 6.00 bis 17.00 Uhr

2. An Sonn- und Feiertagen

von 7.00 bis 12.00 Uhr,
jedoch am Neujahrstag, Karfreitag, 1. Oster-, 1. Pfingst-, 1. Weihnachtstag und am 1. Mai keine Betriebszeit.

§ 2

Die Hubbrücken der Kanaltrave in Lübeck haben folgende Betriebszeiten:

1. An Werktagen

von 6.00 bis 20.30 Uhr

2. An Sonn- und Feiertagen

von 7.00 bis 9.00 Uhr,
jedoch am Neujahrstag, an beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtstagen und am 1. Mai keine Betriebszeit.

Für ein einzelnes Sportfahrzeug kann sich eine Wartezeit bis zu einer Stunde ergeben.

§ 3

Von den Betriebszeiten der §§ 1 und 2 kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden bekanntgegeben.

Schleusungen außerhalb der Betriebszeiten müssen nach § 6.29 Nr. 9 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung angemeldet werden.

Für Öffnungen der Hubbrücken außerhalb der Betriebszeiten gilt § 6.29 Nr. 9 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung entsprechend.

D. Bekanntmachungen über die Freigabe bestimmter Strecken und Wasserflächen zum Wasserskifahren

I. Weser

1. Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen vom 10. Mai 1962 über das Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen (Verkehrsblatt S. 283), geändert durch die Bekanntmachung vom 19. Mai 1964 (Verkehrsblatt S. 270)

§ 1

(1) Im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen wird die

Weser

von der Dreyer Brücke (km 357,21) bis zum obersten Anlegedalken vor dem Yachthafen (km 360,57) zum Wasserskifahren freigegeben.

(2) Das Wasserskifahren ist nur von Montag bis Freitag und nur in der Zeit von 10.00 bis 18.00 Uhr, längstens jedoch bis Sonnenuntergang, gestattet. An gesetzlichen Wochenfeiertagen ist das Wasserskifahren nicht gestattet.

§ 2

(1) Beim Wasserskifahren ist gegenüber fahrenden und stillliegenden Fahrzeugen, schwimmenden Geräten und Anlagen ein solcher Abstand einzuhalten, daß die Fahrzeuge und schwimmenden Geräte nicht gefährdet oder behindert und die Anlagen nicht beschädigt werden.

(2) Bei Begegnung mit anderen Fahrzeugen und mit Schwimern sind Schleifen und Slalomfahrten untersagt.

(3) Soweit Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt werden, ist das Motorboot neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.

Die Freigabe der vorbezeichneten Strecke kann jederzeit widerrufen werden.

2. Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 2. Februar 1972 über die Freigabe von Wasserskistrecken auf der Weser und ihren Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 79)

§ 1

Freigegebene Wasserskistrecken

Aufgrund des § 8.14 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung vom 3. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 178, 384) werden im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover auf der Werra, der Fulda, der Weser, der Aller und der Leine unter den aus dieser Anordnung ersichtlichen Einschränkungen folgende Strecken in den angegebenen Monaten zum Wasserskifahren freigegeben:

Werra km	66,90 — 68,20	ganzjährig
km	82,26 — 83,30	ganzjährig
Fulda km	74,50 — 75,45	1. Juni bis 31. Oktober
km	80,63 — 81,15	ganzjährig
Weser km	36,70 — 39,00	1. Juni bis 30. September
km	85,60 — 87,00	ganzjährig
km	112,10 — 114,10	ganzjährig
km	158,50 — 160,00	1. Juni bis 30. September
km	178,00 — 181,00	ganzjährig
km	185,00 — 188,00	ganzjährig
km	209,00 — 213,50	ganzjährig
km	216,00 — 218,00	ganzjährig
km	284,00 — 286,00	1. Juli bis 30. September
Aller km	24,65 — 25,65	1. Juni bis 30. September
km	78,30 — 80,30	ganzjährig
Leine km	21,00 — 22,30	ganzjährig

§ 2

Zeitliche Beschränkungen

(1) Auf folgenden Wasserskistrecken ist das Wasserskifahren nur an den angegebenen Tagen und innerhalb der festgesetzten Zeiten gestattet:

Fulda km	74,50 — 75,45	täglich von 08.00—13.00 Uhr und 16.00—19.00 Uhr
km	80,63 — 81,15	an Samstagen, Sonntagen u. gesetzlichen Feiertagen von Sonnenaufgang bis 17.00 Uhr
Weser km	85,60 — 87,00	an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 10.00—17.00 Uhr
km	112,10 — 114,10	
km	158,50 — 160,00	
km	284,00 — 286,00	
km	216,00 — 218,00	täglich von 10.00—18.00 Uhr, vom 1. Juni bis 30. September für Schwerbeschädigte auch von 18.00—20.00 Uhr
Aller km	24,65 — 25,65	an Feiertagen, Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 10.00—17.00 Uhr

(2) Auf den in Absatz 1 nicht genannten Strecken ist das Wasserskifahren täglich von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.

§ 3

Räumliche Begrenzungen

(1) Die zum Wasserskifahren freigegebenen Strecken werden an ihren Endpunkten an den Ufern durch rechteckige blaue Tafeln mit der weißen Aufschrift „Ski“ und einer weißen Spitze in Richtung der freigegebenen Strecke bezeichnet.

(2) Auf folgenden Wasserskistrecken muß von den Ufern bzw. Strombauwerken der angegebene Abstand eingehalten werden:

Fulda km	74,50 — 75,45	von beiden Ufern 15 m
km	80,63 — 81,15	vom linken Ufer 15 m
Weser km	36,70 — 39,00	von beiden Ufern u. Strombauwerken 20 m.
km	284,00 — 286,00	

(3) Durch Tonnen besonders gekennzeichnete Wasserflächen dürfen nicht befahren werden.

§ 4

Verbote

(1) Das Fallschirm- und Drachenfliegen in Verbindung mit dem Wasserskifahren ist nicht gestattet.

(2) Das Wasserskifahren auf der Weser von km 36,70 bis 39,00 ist nicht erlaubt, solange Fahrzeuge, die nicht Kleinfahrzeuge sind, diese Wasserflächen befahren. Das Wasserskifahren ist bei Annäherung eines solchen Fahrzeuges so rechtzeitig einzustellen, daß eine Behinderung des Fahrzeuges ausgeschlossen ist.

§ 5

Aufheben von Beschränkungen

Die zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämter können in begründeten Einzelfällen in Verbindung mit einer Genehmigung nach § 1.23 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung 1971 in der jeweils gültigen Fassung auf Antrag die in den §§ 2—4 festgesetzten Beschränkungen vorübergehend aufheben.

§ 6

Allgemeine Auflagen

Das Wasserskifahren wird außerdem auf den in § 1 genannten Strecken nur mit nachstehenden Auflagen gestattet:

- Der Bootsführer ist für die Führung seines Fahrzeuges und für das Wasserskischleppen sowie neben dem Wasserskifahren für die Einhaltung der schifffahrtspolizeilichen Vorschriften verantwortlich. Für die Dauer des Wasserskischleppens ist das Motorboot mit mindestens einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, den oder die geschleppten Wasserskifahrer sowie die Fahrstrecke zu beobachten.
- Bei Begegnungen mit anderen Fahrzeugen und Schwimmem haben sich die von einem Motorboot geschleppten Wasserskifahrer im Kielwasser des Motorbootes zu halten, wobei Schleifen- und Slalomfahren untersagt ist.
- Die Auspuffgeräusche der Motoren, die beim Wasserskifahren verwendet werden, sind durch geeignete Vorrichtungen weitgehend zu dämpfen.

II. Elbe

Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 9. April 1968 über das Wasserskifahren auf der Binnenschifffahrtstraße Elbe (Verkehrsblatt S. 182), geändert durch die Anordnung vom 18. Juni 1970 (Verkehrsblatt S. 408)

§ 1

(1) Auf der Binnenschifffahrtstraße Elbe werden für das Wasserskifahren freigegeben:

- Oberhalb der Lauenburger Brücke die Elbstrecke zwischen Strom-km 566,5 und 568,85 vom rechten Ufer bis Strommitte,
- oberhalb des Wehres Geesthacht die Elbstrecke zwischen Strom-km 584,0 und 585,0,
- unterhalb des Wehres Geesthacht die Elbstrecke zwischen Strom-km 586,2 und 587,9 und
- die Elbstrecke zwischen Strom-km 600,0 und 603,0.

(2) In diesen Bereichen ist das Baden in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang untersagt.

§ 2

Die für den Wasserskisport freigegebenen Strecken sind gekennzeichnet durch am Ufer stehende rechteckige blaue Tafeln mit weißer Aufschrift „SKI“ und einem seitlich angebrachten weißen Dreieck, das in Richtung der freigegebenen Flußstrecke zeigt (§ 55 b Nr. 1 BSchSO 1966 *).

§ 3

(1) Das Wasserskifahren ist nur in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.

(2) Beim Wasserskifahren ist von Fahrzeugen, Schifffahrtszeichen und Strombauwerken ein Abstand von mindestens 20 m zu halten.

*) Jetzt § 8.14 in Verbindung mit Anlage 7 Abschn. II Nr. 2 BinSchStro 1971

(3) Bei Begegnung mit anderen Fahrzeugen haben sich die Wasserskifahrer im Kielwasser der sie schleppenden Boote zu halten.

(4) Ein Motorboot, das einen Wasserskifahrer schleppt, ist außer mit dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, die geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.

(VkB1 1972 S. 506)

Nr. 262 **Schiffahrtspolizeiliche Verordnung über die Verminderung des Ankergewichts bei neuartigen Ankern*)**

Auf Grund des Artikels 1a der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße (RheinSchUO) — Anlage I der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße vom 30. April 1950 (Bundesgesetzbl. S. 371), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. Dezember 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 1980), wird abweichend von den Bestimmungen der Anlage E zur RheinSchUO verordnet:

§ 1

(1) Bei den nachstehend näher bezeichneten Ankertypen ist eine Verminderung des nach der Anlage E der obengenannten Verordnung vorgeschriebenen Ankergewichts um die aus nachfolgender Tabelle ersichtlichen Vom-Hundert-Sätze zugelassen:

Ankertyp	Zugelassene Verminderung des nach Anlage E RheinSchUO vorgeschriebenen Ankergewichts
D'Hone Anker	40 %
Heuss Normal	15 %
Heuss Spezial	30 %
Heuss Kombiniertes Klipp-Stock-Anker	55 %
Pool Anker	40 %
Ha-Du-Anker	40 %
Hansa Anker	40 %
Danforth Anker	50 %

(2) Bei anderen neuartigen Ankertypen ist eine Gewichtsverminderung unter der Voraussetzung zulässig, daß ihr Umfang durch gemeinsamen Beschluß der Rheinuferstaaten und Belgiens festgesetzt worden ist.

(3) Das Gewicht der Ankerketten ist ohne Berücksichtigung der Verminderung des Ankergewichts nach Anlage E zur RheinSchUO zu errechnen.

(4) Die Schiffsuntersuchungskommissionen tragen im Schiffsattest ein, daß die Verminderung der Gewichte der in Absatz 1 und 2 genannten neuartigen Ankertypen nur für eine beschränkte Zeit und unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs zugelassen ist.

§ 2

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1972 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1974.

Duisburg, den 22. Juni 1972

Wasser- und Schiffahrtsdirektion
Duisburg
Kraemer

Mainz, den 22. Juni 1972

Wasser- und Schiffahrtsdirektion
Mainz
In Vertretung
Kühl

Freiburg, den 22. Juni 1972

Wasser- und Schiffahrtsdirektion
Freiburg
In Vertretung
Klein

ZKR 1972 — I — 22

(VkB1 1972 S. 529)

*) Wiederholung ohne Änderung

Nr. 263 **Schiffahrtspolizeiliche Verordnung für die Rheinschiffahrt über die Änderung von Bezugnahmen*)**

Auf Grund des Artikels 1a der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße — Anlage I der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße vom 30. April 1950 (Bundesgesetzbl. S. 371), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. Dezember 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 1980) — wird verordnet:

§ 1

In der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße werden

in Artikel 1 der Satzteil „§ 10 Nr. 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954“ durch „§ 1.08 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 5. August 1970“,

in Artikel 14 Nr. 3 der Satzteil „§§ 10 und 104“ durch „§ 1.08 und 1.19“,

in Artikel 36 Nr. 1 der Satzteil „§ 17“ durch „§ 1.08“ und

in Artikel 36 Nr. 4 der Satzteil „§ 3“ durch „§ 1.03“ ersetzt.

§ 2

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1972 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1974.

Duisburg, den 26. Juni 1972

Wasser- und Schiffahrtsdirektion
Duisburg
Kraemer

Mainz, den 26. Juni 1972

Wasser- und Schiffahrtsdirektion
Mainz
In Vertretung
Kühl

Freiburg, den 26. Juni 1972

Wasser- und Schiffahrtsdirektion
Freiburg
In Vertretung
Klein

ZKR 1972 — I — 23

(VkB1 1972 S. 529)

Nr. 264 **Verordnung Nr. 9/72 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschiffahrt vom 8. Juni 1972**

(FA Nr. 4/72 Frachtenausschuß für den Rhein)

(FB Nr. 8/72 Frachtenausschuß Dortmund)

(FD Nr. 5/72 Frachtenausschuß Hamburg)

Bonn, den 29. Juni 1972

B 2/28.25.40-11

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 9/72 vom 8. Juni 1972 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 109 vom 15. Juni 1972 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Dr. Ahlfeld

Verordnung Nr. 9/72 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschiffahrt Vom 8. Juni 1972

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Januar 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 65) wird verordnet:

§ 1

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

I. die vom Frachtenausschuß für den Rhein — FA Nr. 4/72 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschiffahrt, und zwar:

1. Tagesmietsätze für Binnenschiffe
(nach Zeit bemessene Entgelte für Beförderungsleistungen),
2. Liegegeld für Binnenschiffe;
- II. die vom Frachtenausschuß Dortmund — FB Nr. 8/72 — beschlossenen Frachten für:
 1. Schüttsteine
von Bergeshövede
nach Entladestellen am Mittellandkanal,
 2. Zement, lose
von Uentrop nach Berlin,
 3. Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal nach Bremen,
 4. Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal nach Nordenham,
 5. Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal nach Hamburg,
 6. Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal
nach Häfen am Dortmund-Ems-Kanal,
 7. Düngemittel
von Hannoverschen Häfen nach Essen,
 8. Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal nach Rombach (RHK),
 9. Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal nach Krefeld,
 10. Düngemittel
von Hannover-Linden und Sachsenhagen
nach Köln-Deutz,
 11. Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal nach Ludwigshafen,
 12. Getreide
von Häfen am Mittellandkanal
nach Kanalhäfen und Emden,
 13. Getreide
zwischen den Hannoverschen Häfen,
soweit Bundeswasserstraßen berührt werden,
 14. Getreide
von Häfen am Mittellandkanal
nach Bremen und Unterweserhäfen
sowie nach Hamburg und Kiel über den Hadelner Kanal,
 15. Getreide
von Häfen am Mittellandkanal
nach Häfen an der Mittelweser,
 16. Getreide
von Kanalhäfen
nach Rhein-, Main-, Neckar- und Moselhäfen,
 17. Getreide
von Häfen am Mittellandkanal nach Berlin,
 18. Getreide
von Kanalhäfen, Emden und Duisburg nach Berlin,
 19. Getreide
von Häfen am Mittellandkanal
nach Hamburg, Stöckte und Lübeck,
 20. Getreide
von Häfen am Mittellandkanal
nach Häfen im Bereich der Untereibe,
 21. Getreide
von Lingen und Münster
nach Hamburg, Stöckte und Lübeck,
 22. Getreide und Braumalz
von Kanalhäfen
nach Kanalhäfen, Bremen, Hamburg und Lübeck,
 23. Getreide
zwischen den Dortmunder Häfen,
soweit Bundeswasserstraßen berührt werden,
 24. Getreide
von Kanalhäfen nach Kanal- und Weserhäfen,
 25. Getreide
von Lingen
nach Kanal-, Rhein-, Main- und Neckarhäfen,
 26. Getreide
zwischen den Emdener Häfen,
soweit Bundeswasserstraßen berührt werden;

- III. die vom Frachtenausschuß Hamburg — FD Nr. 5/72 — beschlossenen Frachten für
Getreide
von Hamburg und Häfen an der Untereibe
nach Häfen an der Mittelweser und am Mittellandkanal bei Fahrt über den Hadelner Kanal.
- (2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB — Frachten- und Tarifiergeber der Binnenschiffahrt — Nr. 25 vom 17. Juni 1972 veröffentlicht worden *).

§ 2

Es werden aufgehoben:

- I. die vom Frachtenausschuß für den Rhein beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschiffahrt, und zwar:
 1. Tagesmietsätze für Binnenschiffe
(nach Zeit bemessene Entgelte für Beförderungsleistungen)
— FTB Reg.Nr. A 100/12 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 1 der Verordnung Nr. 23/71 vom 18. August 1971 — FA Nr. 12/71 — (Bundesanzeiger Nr. 159 vom 28. August 1971),
 2. Liegegelder für Binnenschiffe
— FTB Reg.Nr. A 101/10 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I der Verordnung Nr. 27/71 vom 16. September 1971 — FA Nr. 13/71 — (Bundesanzeiger Nr. 183 vom 1. Oktober 1971);
 - II. die vom Frachtenausschuß Dortmund beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Frachten für:
 1. Getreide
zwischen den Emdener Häfen,
soweit Bundeswasserstraßen berührt werden
— FTB Reg.Nr. B 7115/3 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 11 der Verordnung Nr. 19/70 vom 18. Juni 1970 — FB Nr. 11/70 — (Bundesanzeiger Nr. 115 vom 30. Juni 1970),
 2. Zement, lose
von Uentrop nach Berlin
— FTB Reg.Nr. B 542/4 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 1 der Verordnung Nr. 13/71 vom 21. April 1971 — FB Nr. 8/71 — (Bundesanzeiger Nr. 82 vom 4. Mai 1971),
 3. Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal nach Bremen
— FTB Reg.Nr. B 647/14 —,
Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal nach Hamburg
— FTB Reg.Nr. B 649/7 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 1 und 3 der Verordnung Nr. 15/71 vom 5. Mai 1971 — FB Nr. 10/71 — (Bundesanzeiger Nr. 92 vom 18. Mai 1971),
 4. Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal nach Rombach (RHK)
— FTB Reg.Nr. B 647/16 —,
Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal nach Ludwigshafen
— FTB Reg.Nr. B 647/18 —,
Düngemittel
von Hannoverschen Häfen nach Essen
— FTB Reg.Nr. B 647/17 —,
Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal
nach Häfen am Dortmund-Ems-Kanal
— FTB Reg.Nr. B 647/19 —,
Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal nach Nordenham
— FTB Reg.Nr. B 647/15 —,
Düngemittel
von Hannover-Linden und Sachsenhagen
nach Köln-Deutz
— FTB Reg.Nr. B 648/10 —,
Düngemittel
von Häfen am Mittellandkanal nach Krefeld
— FTB Reg.Nr. B 648/11 —,

Getreide

von Häfen am Mittellandkanal
nach Kanalhäfen und Emden
— FTB Reg.Nr. B 710/9 —,

Getreide

zwischen Hannoverschen Häfen,
soweit Bundeswasserstraßen berührt werden
— FTB Reg.Nr. B 710/10 —,

Getreide

von Häfen am Mittellandkanal
nach Bremen und Unterweserhäfen
sowie nach Hamburg und Kiel über den Hadelner
Kanal
— FTB Reg.Nr. B 711/8 —,

Getreide

von Häfen am Mittellandkanal
nach Häfen an der Mittelweser
— FTB Reg.Nr. B 712/6 —,

Getreide

von Kanalhäfen
nach Rhein-, Main-, Neckar- und Moselhäfen
— FTB Reg.Nr. B 715/7 —,

Getreide

von Häfen am Mittellandkanal nach Berlin
— FTB Reg.Nr. B 716/6 —,

Getreide

von Kanalhäfen, Emden und Duisburg nach Berlin
— FTB Reg.Nr. B 717/5 —,

Getreide

von Häfen am Mittellandkanal
nach Hamburg, Stöckte und Lübeck
— FTB Reg.Nr. B 718/13 —,

Getreide

von Häfen am Mittellandkanal
nach Häfen im Bereich der Unterelbe
— FTB Reg.Nr. B 718/14 —,

Getreide

von Lingen und Münster
nach Hamburg, Stöckte und Lübeck
— FTB Reg.Nr. B 718/15 —,

Getreide

von Wanne-Ost nach Hamburg, Stöckte und Lübeck
— FTB Reg.Nr. B 718/16 —,

Getreide

von Kanalhäfen
nach Kanalhäfen, Bremen, Hamburg und Lübeck
— FTB Reg.Nr. B 719/9 —,

Getreide

zwischen den Dortmunder Häfen,
soweit Bundeswasserstraßen berührt werden
— FTB Reg.Nr. B 719/10 —,

Getreide

von Kanalhäfen nach Kanal- und Weserhäfen
— FTB Reg.Nr. B 7110/5 —,

Getreide

von Lingen
nach Kanal-, Rhein-, Main- und Neckarhäfen
— FTB Reg.Nr. B 7112/5 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 2 bis 8 und 10 bis 24 der
Verordnung Nr. 19/71 vom 24. Juni 1971 — FB
Nr. 13/71 — (Bundesanzeiger Nr. 121 vom 7. Juli
1971),

5. Getreide

von Hannover nach Plochingen
— FTB Reg.Nr. B zu 715/7 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 1 der Verordnung Nr. 31/71 vom
2. November 1971 — FB Nr. 20/71 — (Bundesanzeiger
Nr. 213 vom 13. November 1971),

6. Getreide

von Gelsenkirchen nach Münster
— FTB Reg.Nr. B zu 719/9 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 2 der Verordnung Nr. 37/71 vom
4. Januar 1972 — FB Nr. 23/71 — (Bundesanzeiger
Nr. 9 vom 14. Januar 1972),

7. Getreide

von Kanalhäfen
nach Rhein-, Main-, Neckar- und Moselhäfen
— Ergänzung zu FTB Reg.Nr. B 715/7 —
— FTB Reg.Nr. B zu 715/7 —,

Getreide

von Kanalhäfen
nach Kanalhäfen, Bremen, Hamburg und Lübeck
— Ergänzung zu FTB Reg.Nr. B 719/9 —
— FTB Reg.Nr. B zu 719/9 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 2 und 3 der Verordnung Nr.
7/72 vom 5. April 1972 — FB Nr. 6/72 — (Bundes-
anzeiger Nr. 71 vom 14. April 1972).

§ 3

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

§ 4

Diese Verordnung tritt am 25. Juni 1972 in Kraft.
Bonn, den 8. Juni 1972

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Wittrock

(VkB1 1972 S. 529),

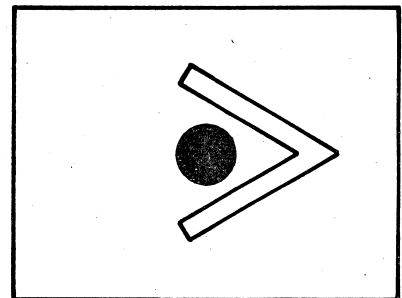
Nr. 265 **Schiffahrtspolizeiliche Verordnung über die Regelung der Ein- und Ausfahrt an den Mündungen der Häfen und Nebenwasserstraßen**)**

Auf Grund des Artikels 2 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung
zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom
5. August 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1305) und des § 1.22
Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 5. August
1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1305) wird ergänzend zu § 6.16
RheinSchPVO verordnet:

§ 1

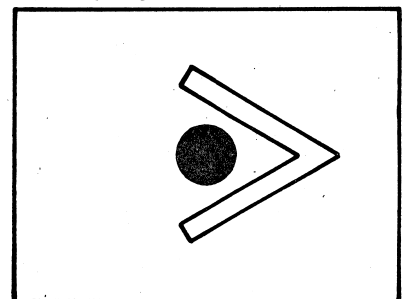
1. Nach § 6.16 Nr. 5 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
wird eine Nummer 6 mit folgendem Wortlaut und Bild
angefügt:

„6. Das Zeichen
A.12 (Anlage
7) — ein ro-
tes Licht zwis-
chen zwei
weißen in
Pfeilform an-
geordneten
Lichtlinien —
zeigt an, daß
die Einfahrt
in den Hafen
oder die Ne-
benwasser-
straße allge-
mein verbo-
ten ist.“



2. In Anlage 7 wird nach dem Zeichen A.11 der nach-
folgende Text mit Bild angefügt:

„A.12 Verbot
der Einfahrt
in einen Ha-
fen oder eine
Nebenwas-
serstraße
(§ 6.16).“



*) Der FTB — Frachten- und Tarifeinheitsblatt der Binnenschiff-
fahrt — kann von dem Binnenschiffahrts-Verlag GmbH,
vorm. Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort, Dammstr. 15/17, be-
zogen 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 ab-
gegeben wird.

**) Erstmals erlassen.

§ 2

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1972 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. September 1975.

Duisburg, den 15. Juli 1972

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
Kraemer

Mainz, den 15. Juli 1972

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
Becker

Freiburg, den 15. Juli 1972

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg
Dr.-Ing. Graewe

ZKR 1972 — I — 18

(VkB1 1972 S. 531)

Nr. 266 Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents

Aurich, den 21. Juni 1972
B-86 - 3344/72 II - b

Das dem Schiffsführer Tade Ommen Veldmann, geb. am 22. Juli 1941 in Emden-Borßum, wohnhaft in 297 Emden, Bollwerkstraße 76, von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich unter der lfd.Nr. 714 am 14. 7. 64 erteilte Schifferpatent der Klassen I und II für die Seeschiffahrtstraße Ems und die westdeutschen Kanäle ist verlorengegangen und wird für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Aurich
Witte

(VkB1 1972 S. 532)

Nr. 267 Verlustanzeige eines Schifffahrtabgabenbelegs

Stuttgart, den 21. Juni 1972
Bla - 2401/72

Die Abgabenerklärung zur Fahrt auf der Bundeswasserstraße Neckar für das Fahrzeug MS „Neckarfracht 3“, ausgestellt am 24. 1. 1972 an der Schleuse Feudenheim, Hebeliste Nr. 12/23 — 728, ist in Verlust geraten.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Stuttgart
Im Auftrag
Marx

(VkB1 1972 S. 532)

Nr. 268 Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents

Münster, den 22. Juni 1972
B 118 B1

Das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster am 11. November 1963 für den Schiffer Stefan Handler, geboren am 22. 5. 1937 in Budakeszi, ausgestellte Schifferpatent Nr. 216 der Klasse I, gültig für die westdeutschen Kanäle und Ems, ist in Verlust geraten und wird für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Münster
In Vertretung
Dr. Ottmann

(VkB1 1972 S. 532)

Nr. 269 Verlustanzeige eines Schifffahrtabgabenbelegs

Der Fahrschein F Nr. 32 117 zur Fahrt auf der Mosel für das Fahrzeug

MS „Gustave“,

ausgestellt am 27. Dezember 1971 von der Hebestelle Schleuse Thionville, ist in Verlust geraten.

Mainz, den 2. Juli 1972

Bi — V 14 386/72

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
Becker

(VkB1 1972 S. 532)

Nr. 270 Verlustanzeige für Schifffahrtabgabenbelege

Stuttgart, den 4. Juli 1972
Bla — 2555/72

Folgende Abgabenerklärungen zur Fahrt auf der Bundeswasserstraße Neckar, ausgestellt an der Schleuse Feudenheim sind in Verlust geraten:

1. MS „Jupiter“
vom 18. 1. 1972, Hebeliste Nr. 12/1 — 329
2. MS „Jaguar“
vom 23. 11. 1971, Hebeliste Nr. 12/1 — 15 005
3. MS „Holland“
vom 21. 10. 1971, Hebeliste Nr. 12/1 — 13 494.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Stuttgart
Würfel

(VkB1 1972 S. 532)

Nr. 271 Auflösung der Schifferbetriebsverbände für die Elbe und für die Unterelbe

Bonn, den 4. Juli 1972
B 1/22.10.73-03

Nachstehend werden die Erlasse vom 27. 6. 1972 — B 1/22.10.73-03/2006 H/72 über die Auflösung

1. des Schifferbetriebsverbandes für die Elbe und
 2. des Schifferbetriebsverbandes für die Unterelbe
- nachrichtlich bekanntgegeben. Die Erlasse sind den Schifferbetriebsverbänden am 29. 6. 1972 zugestellt worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Prof. Dr. Arnold

Zu 1.:

Hiermit löse ich gemäß § 20 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (BinSchVG) den Schifferbetriebsverband für die Elbe, Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Hamburg, auf. Die Auflösung tritt mit Ablauf des 30. Juni 1972 in Kraft.

Zum Liquidator des Verbandes ist in der Mitgliederversammlung am 26. 2. 1972 der derzeitige Vorsitzende, Herr Friedrich Westfeling, bestellt worden. Der Liquidator hat die Auflösung des Verbandes zusammen mit einer Aufforderung an die Gläubiger, ihre Ansprüche anzumelden, gemäß § 20 Abs. 2 BinSchVG in Verbindung mit § 50 BGB öffentlich bekannt zu machen.

Außerdem ist dieser Auflösungserlaß durch Sie allen Mitgliedern des Verbandes zur Kenntnis zu bringen. Der Erlaß wird ferner von mir im Verkehrsblatt veröffentlicht werden.

Bis zum Abschluß der Abwicklung bleibt die Aufsicht der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg bestehen.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, 5 Köln, Blumenthalstr. 33, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden.

Die Klage ist gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, zu richten. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten, die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden.

Die angefochtene Verfügung soll in Urschrift oder Abschrift beigelegt werden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Prof. Dr. Arnold

Zu 2.:

Hiermit löse ich gemäß § 20 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (BinSchVG) den Schifferbetriebsverband für die Unterelbe, Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Hamburg, auf. Die Auflösung tritt mit Ablauf des 30. Juni 1972 in Kraft.

Zum Liquidator des Verbandes ist in der Mitgliederversammlung am 27. 6. 1972 Herr Eberhard Rehfeldt von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg bestellt worden.

Der Liquidator hat die Auflösung des Verbandes zusammen mit einer Aufforderung an die Gläubiger, ihre Ansprüche anzumelden, gemäß § 20 Abs. 2 BinSchVG in Verbindung mit § 50 BGB öffentlich bekannt zu machen.

Außerdem ist dieser Auflösungsbescheid durch Sie allen Mitgliedern des Verbandes zur Kenntnis zu bringen. Der Erlass wird ferner von mir im Verkehrsblatt veröffentlicht werden.

Bis zum Abschluß der Abwicklung bleibt die Aufsicht der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg bestehen.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, 5 Köln, Blumenthalstraße 33, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden.

Die Klage ist gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, zu richten. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten, die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden.

Die angefochtene Verfügung soll in Urschrift oder Abschrift beigelegt werden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Prof. Dr. Arnold

(VkB1 1972 S. 532)

Luftfahrt

Nr. 272 Einrichtung und Betrieb von Fluglärm-Meßanlagen für Verkehrsflughäfen

Bonn, den 6. Juli 1972
L 4/60.01.87-02

Mit Schreiben vom 19. Juni 1972 — L 4/62.10.08/2019 Vm 72 II — habe ich den Obersten Verkehrsbehörden der Länder Richtlinien über Einrichtung und Betrieb von Fluglärm-Meßanlagen für Verkehrsflughäfen zur Anwendung im Rahmen des § 19 a des Luftverkehrsgesetzes übersandt. Ich gebe die Richtlinien hiermit nachrichtlich bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Rehm

Richtlinien über Einrichtung und Betrieb von Fluglärm-Meßanlagen für Verkehrsflughäfen

1. Für Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind, sind gemäß § 19 a LuftVG Fluglärm-Meßanlagen erforderlich, sofern die Genehmigungsbehörde nicht eine Ausnahme zugelassen hat.

2. Die Genehmigungsbehörde bestimmt aufgrund der allgemeinen Fluglärmsituation, für welche An- und Abflugbereiche eines Flughafens ortsfeste Fluglärm-Meßstellen vorzusehen sind. Die Struktur der Wohnbesiedlung, die Lage der An- und Abflugwege sowie Art und Umfang des Flugbetriebs können in einem An- und Abflugbereich mehrere Meßstellen notwendig machen. Die Standorte der einzelnen Meßstellen sollen den besonders beeinträchtigten Wohngebieten zugeordnet sein und einen möglichst geringen sonstigen Umweltgeräuschpegel haben. Bei der Standortbestimmung ist der Flughafenunternehmer zu hören. Die Meßdaten der Meßstellen müssen ohne Zeitverzug an eine zentrale Stelle übertragen werden können.
3. In der zentralen Stelle sollen nachfolgende Meßdaten aufgezeichnet werden können:
 - a) der maximale Schallpegel eines Überflugs an den Meßstellen mit Zeitangabe,
 - b) die Überschreitungsdauer eines nach meßtechnischen Gesichtspunkten vorgegebenen Bezugspiegels,
 - c) die Daten, die für eine überschlägige Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels an einer beliebigen Meßstelle erforderlich sind.
4. Neben der ortsfesten Fluglärm-Meßanlage sollte ein bewegliches Meßgerät (Handgerät, Meßwagen o. ä.) für stichprobenhafte Lärmmessungen in der Umgebung eines Flughafens vorhanden sein. Die Genehmigungsbehörde kann die Zulassung einer Ausnahme nach Nr. 1 mit der Auflage verbinden, daß zeitweilig ein solches Meßgerät eingesetzt wird.
5. Es sind Maßnahmen zu treffen, die eine Zuordnung der Überflug-Schallereignisse zum Verursacher (Flugzeughalter u. -muster) ermöglichen.
6. Die Genehmigungsbehörde hat die Einrichtung und den Betrieb von Fluglärm-Meßanlagen auf ihre Ordnungsmäßigkeit zu überwachen. Den Flughafenunternehmern ist zur Beschaffung der Anlagen eine angemessene Frist zu gewähren. Die verwendeten Meß- und Registriergeräte der Anlagen sollen den bestehenden Normen auf diesem Gebiet Rechnung tragen.

(VkB1 1972 S. 533)

Straßenbau

Nr. 273 Merkblatt Detektoren für den Straßenverkehr — Ausgabe 1972 —

Bonn, den 26. Mai 1972
StB 4 — 38.60/4002

An die
obersten Straßenbaubehörden der Länder

mit Nebenabdrucken für
die Mittelbehörden
die Autobahnämter
die Straßenbauämter

nachrichtlich:

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrechnungshofes

6 Frankfurt 1
Berliner Straße 51

Betr.: Merkblatt Detektoren für den Straßenverkehr

Anlg.: 2 Druckstücke des Merkblattes
(NRW: 3 Stück)

Der Arbeitskreis „Lichtsignalanlagen mit Rechnern“ der Arbeitsgruppe „Planung und Verkehr — Stadtstraßen“ in der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen hat das „Merkblatt Detektoren für den Straßenverkehr“ ausgearbeitet, das inzwischen auch veröffentlicht ist. Das

Merkblatt gibt in knapper, anschaulicher Form einen Überblick über die Arten, Wirkungsweisen und Anwendungsmöglichkeiten der bisher verwendeten und in der Praxis bewährten Detektoren zur Fahrzeugerkennung im Verkehr. Dem Praktiker wird damit ein Hilfsmittel in die Hand gegeben, welches ihm die Wahl und die Entscheidung für die je nach Erfordernis zweckmäßigste Detektorenart erlaubt. Im Interesse einer einheitlichen Anwendung weise ich hiermit auf dieses Merkblatt hin.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Eglau

Anmerkung: Das Merkblatt ist bei der Geschäftsstelle der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V., 5 Köln, Maastrichter Straße 45, zu beziehen.

(VkB1 1972 S. 533)

Nr. 274 Merkblatt über Hochofenschlacke für Tragschichten, Unterbau und Untergrundverbesserung Straßenbau - Ausgabe 1972 -

Bonn, den 10. Juli 1972
StB 9/38.56.05

An die

obersten Straßenbaubehörden der Länder
mit Nebenabdrucken für
die Regierungen oder Mittelbehörden
die Autobahnämter und Straßenbauämter

nachrichtlich:

An
die Bundesanstalt für Straßenwesen
den Herrn Präsidenten des Bundesrechnungshofes

Betr.: Merkblatt über Hochofenschlacke für Tragschichten, Unterbau und Untergrundverbesserung im Straßenbau — Ausgabe 1972 —

Das „Merkblatt über Hochofenschlacke für Tragschichten, Unterbau und Untergrundverbesserung im Straßenbau“ — Ausgabe 1972 — ist von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen aufgestellt worden. Es ersetzt das „Merkblatt über Hochofenschlacke für Straßenuntergrund, Unterbau und Frostschutz“ — Ausgabe 1962 —.

Die Neufassung des Merkblattes wurde durch die mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 13/1970 vom 30. 12. 1970 — StB 9/12 — Stu — 9067 Vms 70 — eingeführten „Richtlinien für die Güteüberwachung von Straßenbaustoffen; Teil I: Straßenbaugesteine (RGS-I)“ erforderlich.

Ich gebe das „Merkblatt über Hochofenschlacke für Tragschichten, Unterbau und Untergrundverbesserung im Straßenbau“ — Ausgabe 1972 — hiermit bekannt und bitte, es beim Bau von Bundesfernstraßen zu beachten. Im Interesse einer einheitlichen Handhabung würde ich es begrüßen, wenn Sie das Merkblatt auch bei den Baumaßnahmen an den in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Landes- und Kreisstraßen anwenden würden.

Das Merkblatt kann von der Geschäftsstelle der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V., 5 Köln, Maastrichter Straße 45, bezogen werden.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Heubling

(VkB1 1972 S. 534)