

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBfL.)

INHALTSVERZEICHNIS

47. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Dezember 1993

Heft 24

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBfL. 1993	Seite
Allgemeine Angelegenheiten			
242	1. 12. 1993	Verdingungsordnung für Leistungen – ausgenommen Bauleistungen – (VOL)	818
Straßenverkehr			
243	3. 12. 1993	§ 29 StVZO; – 4. Straßen-Gefahrgutänderungsverordnung vom 13. April 1993 (BGBl. I S. 448) und Folgeänderungen nach § 29 StVZO von GGVS-Fahrzeugen	819
244	6. 12. 1993	Kraftfahrzeugkennzeichen; – Neugliederung der Kreise im Land Brandenburg	819
Binnenschifffahrt			
245	29. 11. 1993	Verordnung über die Frachten für den Wechselverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen	823
246	3. 11. 1993	Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung	826
247	3. 12. 1993	Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung	827
248	10. 12. 1993	XVII. Nachtrag zum Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich	827
249	10. 12. 1993	IX. Nachtrag zu den Ausführungsbestimmungen zu den Tarifen für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich	828
250	13. 12. 1993	V. Nachtrag zu den Ausführungsbestimmungen zum Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen	829
251	7. 12. 1993	Tarif für das Ufergeld in den in Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern gelegenen bundeseigenen Häfen an der Elbe	833
252	7. 12. 1993	Tarif für das Ufergeld in den in Brandenburg und Berlin gelegenen bundeseigenen Häfen an den abgabepflichtigen norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich	833
253	7. 12. 1993	Tarif für das Ufergeld in den in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg gelegenen bundeseigenen Häfen an Elbe und Oder	834

Nr.	Datum	VkBfL. 1993	Seite
Seeverkehr			
254	24. 9. 1993	Bekanntmachung des internationalen Codes für die sichere Beförderung von Schüttgetreide (Internationaler Getreide-Code) vom 24. September 1993	835
255	24. 11. 1993	Vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe in der internationalen Fahrt Änderung der SOLAS (Lecksicherheits-Anforderungen)	849
Straßenbau			
256	6. 10. 1993	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/1993 Sachgebiet 02.2: Planung und Entwurf; Entwurfsrichtlinien	849
257	25. 11. 1993	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 41/1993 Sachgebiet 16.7: Bauvertragsrecht und Verdingungswesen; Bevorzugte Bewerber, Mittelstand	849
258	30. 11. 1993	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 42/1993 Sachgebiet 15: Kreuzungs- und Leitungsrecht Sachgebiet 15.4: Leitungen der öffentlichen Versorgung	851
259	6. 12. 1993	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 43/1993 Sachgebiet 14.4: Anlieger- und Anbaurecht, Sondernutzungen, Nutzungen	852
Wasserstraßen			
260	23. 11. 1993	Merkblatt „Anwendung von Regelbauweisen für Böschungs- und Sohlensicherungen an Wasserstraßen (MAR)“	855
Berichtigung			
261	8. 12. 1993	Berichtigung	855

Beim Ausbleiben des Verkehrsblattes wollen sich die Bezieher bitte an den Verlag wenden.

AMTLICHER TEIL

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 242 **Verdingungsordnung für Leistungen – ausgenommen Bauleistungen – (VOL)**

Bonn, den 1. Dezember 1993
BW 21/70.21.00

Nachgeordnete Oberbehörden des BMV
Mittelbehörden der WSV

Rhein-Main-Donau AG

n a c h r i c h t l i c h :

Deutsche Bundesbahn

Deutsche Reichsbahn

Hauptprüfungsamt bei der Deutschen Bundesbahn

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr

Bundesrechnungshof

Zentrale Informationsstelle für Verkehr

Deutsche Flugsicherungs GmbH

Wirtschaftsbehörde,

Amt für Strom und Hafenbau, Hamburg

Verdingungsordnung für Leistungen – ausgenommen Bauleistungen – (VOL);

- Neufassung: Allgemeine Bedingungen für die Vergabe von Leistungen (VOL/A)
- Einführung der Ausgabe 1993

Erlaß des BMV vom 29. Jan. 1992 – BW 21/70.21 –

1. Mit Erlaß des BMV vom 29. Jan. 1992 – BW 21/70.21 – war die Verdingungsordnung für Leistungen – ausgenommen Bauleistungen – (VOL), Ausgabe 1991, eingeführt worden. Die Umsetzung der EG-Richtlinie vom 17. Sept. 1990 betreffend die Auftragsvergabe durch Auftraggeber in der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor (90/351/EWG) in nationales Recht erzwang eine Überarbeitung des Teils A der VOL.

2. Der **Teil A** wurde an die Gliederung der Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB) angepaßt. Dabei gelten

- **Abschnitt 1** (Basisparagrafen) für die Vergabe von Lieferaufträgen unterhalb des Schwellenwertes der EG-Lieferkoordinierungsrichtlinie (§ 1a) und der EG-Sektorenrichtlinie (§ 1b) durch Auftraggeber, die durch haushaltsrechtliche Vorschriften zur Anwendung der VOL/A verpflichtet sind;
- **Abschnitt 2** (Basisparagrafen mit zusätzlichen Bestimmungen nach der EG-Lieferkoordinierungsrichtlinie) für die Vergabe von Lieferaufträgen, die den Schwellenwert der EG-Lieferkoordinierungsrichtlinie erreichen oder übersteigen (§ 1a). Die Bestimmungen der a-Paragrafen finden keine Anwendung, wenn die Lieferaufträge

die Tätigkeiten in den Bereichen der Trinkwasser-, Energie- oder Verkehrsversorgung oder den Telekommunikationssektor betreffen;

- **Abschnitt 3** (Basisparagrafen mit zusätzlichen Bestimmungen nach der EG-Sektorenrichtlinie) für die Vergabe von Lieferaufträgen durch Auftraggeber, die zur Anwendung der Regelungen nach der EG-Sektorenrichtlinie (VOL/A SKR) verpflichtet sind und daneben die Basisparagrafen anwenden;
- **Abschnitt 4** (Vergabebestimmungen nach der EG-Sektorenrichtlinie) für die Vergabe von Lieferaufträgen, die den Schwellenwert der EG-Sektorenrichtlinie erreichen oder übersteigen und die die Tätigkeiten in den Bereichen der Trinkwasser-, Energie- oder Verkehrsversorgung oder den Telekommunikationssektor betreffen.

Darüber hinaus wurden die Erläuterungen zur VOL/A überarbeitet.

Der Teil B der VOL wurde unverändert übernommen.

3. Die Neufassung der VOL (Ausgabe 1993) war bereits im Bundesanzeiger Nr. 175/1993 vom 17. Sept. 1993 bekanntgemacht worden.

Unter Bezug auf die „Vorläufige Verwaltungsvorschriften zu § 55 BHO“ wird nunmehr die Verdingungsordnung für Leistungen – ausgenommen Bauleistungen – (VOL), Ausgabe 1993, eingeführt. Sie ist ab sofort anzuwenden.

Der Bezugserlaß verliert seine Gültigkeit und wird hiermit aufgehoben.

4. Unverändert weiter anzuwenden sind die Regelungen für das öffentliche Auftragswesen, insbesondere die von der Bundesregierung bzw. vom Bundesminister für Wirtschaft bekanntgegebenen Richtlinien

- zur angemessenen Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen im Handwerk, Handel und Industrie bei der Vergabe öffentlicher Aufträge nach der VOL (sog. Mittelstandsrichtlinien),
- für die Berücksichtigung bevorzugter Bewerber bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (Vertriebene, Sowjetzonenflüchtlinge, Verfolgte, Evakuierte, Werkstätten für Behinderte und Blindenwerkstätten).

5. In der Fußnote zu § 1a wird auf die Richtlinie 80/767/EWG (sog. Gatt-Kodex „Regierungskäufe“) hingewiesen. Sie betrifft nicht Vergabestellen im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr; der BMV ist in der Liste der zentralen Beschaffungsstellen des Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) nicht aufgeführt.

6. Ich bitte, wie folgt zu verfahren:

Aus dem VOL-Teil A ist nur der Abschnitt 2 beim Vorbereiten und Durchführen der Vergabeverfahren anzuwenden.

Der VOL-Teil B ist bei allen Verträgen nach der VOL zu vereinbaren.

Bereits ausgeschriebene (Bekanntmachung ist erfolgt) Vorhaben, denen die VOL, Ausgabe 1991, zugrunde liegt, werden nach der VOL, Ausgabe 1991, abgewickelt.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
C o n t z e n

(VkB l. 1993 S. 818)

Straßenverkehr

Nr. 243 § 29 StVZO;

– 4. Straßen-Gefahrgutänderungsverordnung vom 13. April 1993 (BGBl. I S. 448) und Folgeänderungen für die Untersuchung nach § 29 StVZO von GGVS-Fahrzeugen

Bonn, den 3. Dezember 1993
StV 13/A 13/26.20.70

Bis zum Inkrafttreten der 4. Straßen-Gefahrgutänderungsverordnung am 24. April 1993 mußte nach § 6 Abs. 6 GGVS – alte Fassung – im Rahmen von Hauptuntersuchungen nach § 29 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) an Tankfahrzeugen, Beförderungseinheiten der Fahrzeugklasse B III, Trägerfahrzeugen von Aufsetztanks sowie Sattelzugmaschinen von Tankfahrzeugen und Trägerfahrzeugen von Aufsetztanks mit einem entsprechenden Vermerk im Fahrzeugschein nach § 6 Abs. 2 oder Abs. 4 GGVS – alte Fassung – auch eine äußere Besichtigung nach GGVS durchgeführt werden. Die noch gültige Prüfbescheinigung nach § 6 Abs. 2 oder Abs. 4 GGVS – alte Fassung – mußte vorgelegt werden. Diese für innerstaatliche Beförderungen geltende Regelung wurde durch die für grenzüberschreitende Beförderungen geltenden Vorschriften der Anlage B Randnummern (Rn.) 10282 und 10283 ersetzt.

Die Untersuchung nach diesen Rn. umfaßt wie bisher eine Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO und in den Fällen der Rn. 10282 eine Untersuchung nach Anlage 6 der GGVS-Durchführungsrichtlinien – RS 002 – vom 8. April 1993 (VkB l. 1993 S. 385, 513, 590). Beide Untersuchungen können auf Antrag des Fahrzeughalters weiterhin zeitgleich durchgeführt werden; eine rechtliche Bindung der Untersuchung nach Anlage 6 der RS 002 an die Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO besteht jedoch nicht mehr. In Vollzug dieser geänderten Rechtslage werden daher mit sofortiger Wirkung folgende Veröffentlichungen hiermit ersatzlos aufgehoben:

1. „Richtlinie für die Durchführung einer äußeren Besichtigung von bestimmten GGVS-Fahrzeugen im Rahmen einer Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO“ (VkB l. 1988, S. 180),
2. Gruppe 10 (Kennzeichnung und Ausrüstung von bestimmten GGVS-Fahrzeugen) der „Richtlinie für die Durchführung von Hauptuntersuchungen an Fahrzeugen nach Anlage VIII Nr. 3.1 bis 3.3, 4.1.1 und 4.2.1 StVZO“ (VkB l. 1988, S. 170),
3. Gruppe 10 (Kennzeichnung und Ausrüstung von bestimmten GGVS-Fahrzeugen) der „Richtlinie für die Beurteilung von Mängeln bei Hauptuntersuchungen von Fahrzeugen nach § 29 StVZO und Anlage VIII, Nr. 1.2 in Verbindung mit Nr. 3.1, 3.3 und 4.2 StVZO“ (VkB l. 1993, S. 240), und
4. Gruppe 10 (GGVS) der Ergebnisfeststellungen über Hauptuntersuchungen nach Nummer 1.2 der Anlage VIII zur StVZO im „Muster für Prüfbücher für die amtliche technische Untersuchung von Kraftfahrzeugen und Anhängern“ (VkB l. 1983, S. 566).

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
G r u p e

(VkB l. 1993 S. 819)

Nr. 244 Kraftfahrzeugkennzeichen;

– Neugliederung der Kreise im Land Brandenburg

- Auswirkung auf die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge und deren Anhänger
- 6. Berichtigung der Aufstellung über die Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke (Anlage I zur StVZO – Stand in der Fassung vom 24. Juli 1989, geändert durch die 11. Verordnung zur Änderung straßenverkehrs-

rechtlicher Vorschriften vom 26. Oktober 1990 sowie die 18. Verordnung zur Änderung der StVZO vom 11. 12.1990)

Bonn, den 6. Dezember 1993
StV 11 /36.22.02-10

Durch das Gesetz zur Neugliederung der Kreise in Brandenburg vom 28. April 1993 (Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg – Teil 1 – Nr. 8 Seite 142 f) treten ab 1. Januar 1994 folgende Änderungen für die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge und deren Anhänger ein:

Es werden folgende Kreise aufgelöst	Bisherige Unterscheidungszeichen	Es werden folgende Kreise neugebildet	Neues Unterscheidungszeichen	Anschrift der Verwaltungsbehörde
Bernau Eberswalde	BER EW	Barnim	BAR	Landkreis Barnim Kfz-Zulassungsstelle Postfach 10 04 46 16204 Eberswalde

Es werden folgende Kreise aufgelöst	Bisherige Unterscheidungszeichen	Es werden folgende Kreise neugebildet	Neues Unterscheidungszeichen	Anschrift der Verwaltungsbehörde
Finsterwalde Herzberg Bad Liebenwerda	FI HZ LIB	Elbe-Elster	EE	Landkreis Elbe-Elster Straßenverkehrsamt Ludwig-Jahn-Str. 2 04916 Herzberg
Nauen Rathenow	NAU RN	Havelland	HVL	Landkreis Havelland Ordnungsamt- Straßenverkehrsbehörde Platz der Freiheit 14712 Rathenow
Luckau Lübben Königs Wusterhausen	LC LN KW	Dahme-Spreewald	LDS	Landkreis Dahme-Spreewald Kfz-Zulassungsstelle Schloßplatz 1 15711 Königs Wusterhausen
Beeskow Eisenhüttenstadt (Stadt u. Land) Fürstenwalde	BSK EH FW	Oder-Spree	LOS	Landkreis Oder-Spree Straßenverkehrsamt Breitscheidstr. 7 15841 Beeskow
Bad Freienwalde Seelow Strausberg	FRW SEE SRB	Märkisch-Oderland	MOL	Landkreis Märkisch-Oderland Straßenverkehrsamt Wriezener Str. 35 16259 Bad Freienwalde
Gransee Oranienburg	GRS OR	Oberhavel	OHV	Landkreis Oberhavel Straßenverkehrsamt Poststr. 1 16515 Oranienburg
Kyritz Neuruppin Wittstock	KY NP WK	Ostprignitz-Ruppin	OPR	Landkreis Ostprignitz-Ruppin Kfz-Zulassungsstelle Seeufer 01 16816 Neuruppin
Calau Senftenberg	CA SFB	Oberspreewald-Lausitz	OSL	Landkreis Oberspreewald-Lausitz Kfz-Zulassungsstelle Dubinaweg 1 01968 Senftenberg
Belzig Brandenburg (Land) Potsdam (Land)	BEL BRB P	Potsdam-Mittelmark	PM	Landkreis Potsdam-Mittelmark Straßenverkehrsamt Zulassungsstelle Niemöllerstr. 1–2 14806 Belzig
Perleberg Pritzwalk	PER PK	Prignitz	PR	Landkreis Prignitz Straßenverkehrsamt Zulassungsstelle Berliner Str. 51 19348 Perleberg
Cottbus (Land) Forst Guben Spremberg	CB FOR GUB SPB	Spree-Neiße	SPN	Landkreis Spree-Neiße Kfz-Zulassungsstelle Schloßbezirk 1–3 03130 Spremberg
Jüterbog Luckenwalde Zossen	JB LUK ZS	Teltow-Fläming	TF	Landkreis Teltow-Fläming Straßenverkehrsamt Grabenstraße 23 14934 Luckenwalde
Angermünde Prenzlau Schwedt Templin	ANG PZ SDT TP	Uckermark	UM	Landkreis Uckermark Sachgebiet Straßenverkehrswesen Postfach 101 17281 Prenzlau

Unverändert bleiben die Unterscheidungszeichen für die kreisfreien Städte:

Brandenburg	BRB
Cottbus	CB
Frankfurt/Oder	FF
Potsdam	P

I.

Hieraus ergeben sich in der Anlage I zur StVZO in der Fassung vom 24. Juli 1989, geändert durch Verordnung vom 26. Oktober 1990 sowie durch Verordnung vom 11. Dezember 1990, folgende Änderungen:

Im Abschnitt „c) Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen“

1. Es sind zu streichen:

ANG	Angermünde, Kreis
BEL	Belzig, Kreis
BER	Bernau, Kreis
BSK	Beeskow, Kreis
CA	Calau, Kreis
EH	Eisenhüttenstadt Stadt, Anl. II, Gruppen Ib und II Kreis, Anl. II, Gruppen Ia und IIIa
EW	Eberswalde, Kreis
FI	Finsterwalde, Kreis
FOR	Forst, Kreis
FRW	Bad Freienwalde, Kreis
FW	Fürstenwalde, Kreis
GRS	Gransee, Kreis
GUB	Guben, Kreis
HZ	Herzberg, Kreis
JB	Jüterbog, Kreis
KW	Königs Wusterhausen, Kreis
KY	Kyritz, Kreis
LC	Luckau, Kreis
LIB	Bad Liebenwerda, Kreis
LN	Lübben, Kreis
LUK	Luckenwalde, Kreis
NAU	Nauen, Kreis
NP	Neuruppin, Kreis
OR	Oranienburg, Kreis
PER	Perleberg, Kreis
PK	Pritzwalk, Kreis
PZ	Prenzlau, Kreis
RN	Rathenow, Kreis
SDT	Schwedt/Oder, Kreis
SEE	Seelow, Kreis
SFB	Senftenberg, Kreis
SPB	Spremberg, Kreis
SRB	Strausberg, Kreis
TP	Templin, Kreis
WK	Wittstock, Kreis
ZS	Zossen, Kreis

2. Bei den nachstehend genannten Unterscheidungszeichen sind die Angaben wie folgt zu fassen:

BRB	Brandenburg, Stadt Anl. II, Gruppen Ib und II auslaufend: Anl. II, Gruppen Ia und IIIa (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Potsdam-Mittelmark in Belzig)
-----	--

CB	Cottbus, Stadt Anl. II, Gruppen Ib und II auslaufend: Anl. II, Gruppen Ia und IIIa (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Spree-Neiße in Spremberg)
----	--

P	Potsdam, Stadt Anl. II, Gruppen Ib und II auslaufend: Anl. II, Gruppen Ia und IIIa (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Potsdam-Mittelmark in Belzig)
---	--

3. Es sind nachzutragen:

BAR	Barnim in Eberswalde , Kreis
EE	Elbe-Elster in Herzberg , Kreis
HVL	Havelland in Rathenow , Kreis
LDS	Dahme-Spreewald in Lübben , Kreis
LOS	Oder-Spree in Beeskow , Kreis
MOL	Märkisch-Oderland in Seelow , Kreis
OHV	Oberhavel in Oranienburg , Kreis
OPR	Ostprignitz-Ruppin in Neuruppin , Kreis
OSL	Oberspreewald-Lausitz in Senftenberg , Kreis
PM	Potsdam-Mittelmark in Belzig , Kreis
PR	Prignitz in Perleberg , Kreis
SPN	Spree-Neiße in Forst , Kreis
TF	Teltow-Fläming in Luckenwalde , Kreis
UM	Uckermark in Prenzlau , Kreis

Im Abschnitt „b) Noch gültige Unterscheidungszeichen, die nicht mehr zugeteilt werden und künftig auslaufen“

sind nachzutragen:

ANG	Angermünde, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Uckermark in Prenzlau)
BEL	Belzig, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Potsdam-Mittelmark in Belzig)
BER	Bernau, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Barnim in Eberswalde)
BSK	Beeskow, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Oder-Spree in Beeskow)
CA	Calau, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Oberspreewald-Lausitz in Senftenberg)
EH	Eisenhüttenstadt, Stadt und Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Oder-Spree in Beeskow)
EW	Eberswalde, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Barnim in Eberswalde)
FI	Finsterwalde, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Elbe-Elster in Herzberg)
FOR	Forst, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Spree-Neiße in Spremberg)

FRW	Bad Freienwalde, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Märkisch-Oderland in Bad Freienwalde)	RN	Rathenow, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Havelland in Rathenow)
FW	Fürstenwalde, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Oder-Spree in Beeskow)	SDT	Schwedt/Oder, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Uckermark in Prenzlau)
GRS	Gransee, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Oberhavel in Oranienburg)	SEE	Seelow, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Märkisch-Oderland in Bad Freienwalde)
GUB	Guben, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Spree-Neiße in Spremberg)	SFB	Senftenberg, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Oberspreewald-Lausitz in Senftenberg)
HZ	Herzberg, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Elbe-Elster in Herzberg)	SPB	Spremberg, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Spree-Neiße in Spremberg)
JB	Jüterbog, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Teltow-Fläming in Luckenwalde)	SRB	Strausberg, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Märkisch-Oderland in Bad Freienwalde)
KW	Königs Wusterhausen, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Dahme-Spreewald in Königs-Wusterhausen)	TP	Templin, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Uckermark in Prenzlau)
KY	Kyritz, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ostprignitz-Ruppin in Neuruppin)	WK	Wittstock, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ostprignitz-Ruppin in Neuruppin)
LC	Luckau, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Dahme-Spreewald in Königs-Wusterhausen)	ZS	Zossen, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Teltow-Fläming in Luckenwalde; ab 2. Halbjahr 1994 durch Außenstelle in Zossen)
LIB	Bad Liebenwerda, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Elbe-Elster in Herzberg)		
LN	Lübben, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Dahme-Spreewald in Königs-Wusterhausen)		
LUK	Luckenwalde, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Teltow-Fläming in Luckenwalde)		
NAU	Nauen, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Havelland in Rathenow)		
NP	Neuruppin, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ostprignitz-Ruppin in Neuruppin)		
OR	Oranienburg, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Oberhavel in Oranienburg)		
PER	Perleberg, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Prignitz in Perleberg)		
PK	Pritzwalk, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Prignitz in Perleberg)		
PZ	Prenzlau, Kreis (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Uckermark in Prenzlau)		

II.

Es ist beabsichtigt, die Änderungen demnächst durch Verordnung in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung aufzunehmen.

Nach Abstimmung mit den zuständigen obersten Landesbehörden bestehen keine Bedenken, die neuen Unterscheidungszeichen bereits jetzt zuzuteilen.

Die Umkennzeichnung der zugelassenen Fahrzeuge in den von der Kreisgebietsreform betroffenen Gebieten erfolgt nach und nach, und zwar dann, wenn die Fahrzeuge ohnehin ein neues Kennzeichen erhalten würden oder wenn es der Fahrzeughalter wünscht.

Anfragen und Mitteilungen sind bei den künftig auslaufenden Kennzeichen an die jeweils neue Zulassungsstelle zu richten.

Ich gebe hiervon Kenntnis und stelle anheim, bei der Verlautbarung Nr. 233 im Verkehrsblatt 1992 S. 597 ff einen Hinweis auf diese Verlautbarung anzubringen. In der vorgenannten Verkehrsblattverlautbarung wurde im Anhang die Anlage I zur besseren Lesbarkeit vollständig abgedruckt.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
G r u p e

(VkB l . 1993 S. 819)

Binnenschifffahrt

Nr. 245 **Verordnung über die Frachten für den Wechselverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen**

Bonn, den 29. November 1993
BW 10/45.02.05-03 (Pl)/120 VA 93

Nachstehend gebe ich die Verordnung über die Frachten für den Wechselverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen vom 26. November 1993 bekannt. Der Verordnung als Anhang beigelegt sind die Vereinbarungen über die Mindest-/Höchstfrachten sowie Nebenbedingungen für den deutsch-polnischen Wechselverkehr.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
S e n g p i e l

Verordnung über die Frachten für den Wechselverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen Vom 26. November 1993

Auf Grund des Artikels 2 des Gesetzes zu dem Abkommen vom 8. November 1991 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die Binnenschifffahrt vom 19. April 1993 (BGBl. II S. 779) verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Die Vereinbarungen über die Mindest-/Höchstfrachten sowie die Nebenbedingungen, auf die sich der Gemischte Ausschuß gemäß Artikel 15 Abs. 3 des Abkommens geeinigt hat, werden hiermit in Kraft gesetzt. Sie werden als Anhang zu dieser Verordnung veröffentlicht.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Bonn, den 26. November 1993

Der Bundesminister für Verkehr
Matthias W i s s m a n n

Anhang

Vereinbarungen über die Mindest-/Höchstfrachten sowie Nebenbedingungen – ausgenommen Frachten für den Tankschiffsverkehr – für den deutsch-polnischen Wechselverkehr

A. Güterart: Güter aller Art

Verkehrsbereich: von Szczecin und Swinoujscie
nach deutschen Stationen
von deutschen Stationen
nach Szczecin und Swinoujscie

I. Grundfrachten: ab frei gestaut Schiff Ladestelle
bis frei Ankunfts-schiff
Löschstelle

		von Szczecin DM/t
nach	Berlin	12,75
	Brandenburg	13,75
	Magdeburg	16,85
	Hamburg	19,55
	Salzgitter	20,25
	Hannover	20,90
	Minden	22,15
	Bremen	25,95
	Dortmund	27,40
	Duisburg	29,20
	Köln	31,00

Für Transporte ab Swinoujscie erhöhen sich die Grundfrachten um 3,25 DM/t.

Für Empfangsstationen, die zwischen den aufgeführten Stationen liegen, sind die Frachten aufgrund kilometrischer Interpolation zur nächstgelegenen Empfangsstation zu bilden, solange keine spezielle Fracht festgelegt ist.

		nach Szczecin DM/t
von	Berlin	12,75
	Brandenburg	13,75
	Magdeburg	16,85
	Hamburg	20,00
	Salzgitter	20,25
	Hannover	20,90

Für Transporte nach Swinoujscie erhöhen sich die Grundfrachten um 3,25 DM/t.

Für Versandstationen, die zwischen den aufgeführten Stationen liegen, sind die Frachten aufgrund kilometrischer Interpolation zur nächstgelegenen Versandstation zu bilden, solange keine spezielle Fracht festgelegt ist.

II. Margenregelung

Auf die vorgenannten Grundfrachten (einschl. Frachtzu- und -abschläge) können Frachterhöhungen oder Frachtermäßigungen bis zu 10 % vereinbart werden.

B. Güterart: Kies, Sand und Splitt

Verkehrsbereich: von Szczecin und Bielinek sowie von Kostryń und Swinoujscie
nach deutschen Stationen
zwischen Oder und Elbe
von Stepnica
nach Anklam und Wolgast

I. Grundfrachten: ab frei gestaut Schiff Ladestelle
bis frei Ankunfts-schiff
Löschstelle

		von Szczecin DM/t	von Bielinek DM/t
nach	Anklam	7,00	8,25
	Wolgast	8,00	9,25
	Schwedt	5,50	4,25
	Eberswalde	7,25	6,00
	Oranienburg	8,50	7,25

1.		von Szczecin DM/t	von Bielinek DM/t	I. Grundfrachten: ab frei gestaut Schiff Ladestelle bis frei Ankunftsstelle LÖSCHSTELLE		nach Szczecin DM/t
nach	Velten	8,75	7,50			
	Hennigsdorf	8,75	7,50			
	Berlin-Spandau oberh. und BSK von km 00.00 bis Schleuse Plötzensee	9,25	8,00			
	Berlin-Spandau unterhalb	9,50	8,25			
	Berlin-Westha- fen u. BSK oberh. Schleuse Plötzensee bis km 12.00	9,75	8,50			
	Berlin-Osthafen u. Rummelsburg	10,00	8,75			
	Berlin-Köpenick	10,25	9,00			
	Berlin-Rudow u. Neukölln	10,75	9,50			
	Rüdersdorf	11,25	10,00			
	Fürstenwalde	11,50	10,25			
	Wustermark	9,50	8,25			
	Potsdam	10,00	8,75			
	Brandenburg	10,75	9,50			
2. Bei Verladungen ab Kostrzyn erhöhen sich die ab Bielinek ausgewiesenen Frachten um 0,75 DM/t.						
3. Bei Verladungen ab Swinoujcie erhöhen sich die ab Szczecin ausgewiesenen Frachten um 3,25 DM/t, ausgenommen nach Anklam und Wolgast.						
4.		von Stepnica DM/t				
nach	Anklam	5,50				
	Wolgast	5,50				
Für Empfangsstationen, die zwischen den auf- geführten Stationen liegen, sind die Frachten auf- grund kilometrischer Interpolation zur nächstgele- genen Empfangsstation zu bilden, solange keine spezielle Fracht festgelegt ist.						
II. Margenregelung						
Auf die vorgenannten Grundfrachten (einschl. Frachtzu- und -abschläge) können Fracht- erhöhungen bis zu 5 % oder Frachtermäßigungen bis zu 5 % vereinbart werden.						
III. Laden/Löschen						
Abweichend von Buchstabe D, I gelten folgende Lade- und Löscheinzeiten:						
Laden: 1 Tag						
Löschen: 1 Tag						
C. Güterart: Eisen und Stahl						
Eisen- und Stahlerzeugnisse						
Verkehrsbereich: von Hennigsdorf und Brande- nburg nach Szczecin						
I. Grundfrachten: ab frei gestaut Schiff Ladestelle bis frei Ankunftsstelle LÖSCHSTELLE						
II. Margenregelung						
Auf die vorgenannten Grundfrachten (einschl. Frachtzu- und Frachtabschläge) können Fracht- erhöhungen bis zu 5 % oder Frachtermäßigungen bis zu 5 % vereinbart werden.						
III. Frachtabschläge für verkürztes Laden/Löschen						
1. Wird abweichend von Buchstabe D, Ia für das Laden eine verkürzte Zeit nach folgender Staffel in Anspruch genommen:						
bis 125 t 0,25 Tage						
bis 300 t 0,5 Tage						
bis 500 t 0,75 Tage						
über 500 t 1,0 Tage,						
so wird ein Frachtabschlag von 0,45 DM/t gewährt.						
2. Wird abweichend von Buchstabe D, Ic für das Löschen eine verkürzte Zeit nach folgender Staffel in Anspruch genommen:						
bis 300 t 0,5 Tage						
bis 500 t 0,75 Tage						
bis 750 t 1,0 Tage						
über 750 t 1,25 Tage,						
so wird ein Frachtabschlag von 0,45 DM/t gewährt.						
IV. Rabattregelung						
Werden innerhalb eines Kalenderjahres in den genannten Verkehrsrelationen nach diesem Tarif mindestens 150 000 Tonnen befördert, so wird pro transportierter Tonne 0,75 DM/t Rabatt gewährt.						
Die Verpflichtung über die Jahresgarantiemenge übernehmen die beteiligten Verlager, während die effektiv transportierten Mengen jeweils durch die transportdurchführenden Reedereien (Abschluß- inhaber) der Transportzentrale Berlin zu melden sind.						
D. Bestimmungen zu A bis C						
I. Laden und Löschen						
Es gelten folgende Lade- und Löscheinzeiten:						
a. in der Bundesrepublik Deutschland						
bis 125 t 0,5 Tage						
bis 300 t 1,0 Tage						
bis 500 t 1,5 Tage						
über 500 t 2,0 Tage						
b. in der Republik Polen						
bis 500 t 2,0 Tage						
über 500 t 3,0 Tage						
Den Frachtfestsetzungen ist je Lade- und Löschein- tag die Zeit von 6.00 bis 18.00 Uhr zugrunde gelegt. Wird in der Zeit zwischen 18.00 und 6.00 Uhr geladen oder gelöscht, so zählt die Nacht als Lade- oder Löschein tag.						

Abweichend von a. und b. Gelten in Seehäfen folgende Lade- und Löscheziten:

c. in der Bundesrepublik Deutschland/in der Republik Polen

bis 300 t	1,0 Tage
bis 500 t	1,5 Tage
bis 750 t	2,0 Tage
über 750 t	2,5 Tage

Als Lade- und Löschtage zählt die Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr. Wird in der Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr geladen oder gelöscht, so zählt die Nacht als Lade- oder Löschtage.

In Binnen- und Seehäfen gelten Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht als Lade- und Löschtage und sind bei der Zeitabrechnung auszuklammern. Wird ein Schiff im Einvernehmen zwischen Verlader und Frachtführer an Sonntagen oder gesetzlichen Feiertagen geladen oder gelöscht oder zur Be-/Entladung bereitgehalten, so werden nur die für den Lade-/Löschvorgang effektiv aufgewendeten Zeiten einschl. vom Verlader angeordneter Bereitschaftszeiten angerechnet.

II. Meldetage

An der Lade- und Löschstelle wird jeweils ein Meldetag gewährt.

Für Teilladungen gilt, daß für die Gesamtladung nur jeweils ein Meldetag zur Verfügung steht.

Die Lade-/Löschbereitschaft ist an Werktagen in der Zeit zwischen 7.00 und 15.00 Uhr, an Samstagen bis 12.00 Uhr anzuzeigen. Sie kann auch fernmündlich erfolgen, sofern die Gewähr übernommen wird, daß das Schiff am folgenden Tag mit Arbeitsbeginn vorliegt.

III. Liegegeld

Bei Überschreiten der festgelegten Lade- und Löscheziten ist Liegegeld in folgender Höhe zu zahlen:

Tragfähigkeit in t	DM je Kalenderjahr	
	a) f. Motor-schiffe	b) f. Schleppkähne u. Schubleichter
bis 550 t	759,-	475,-
über 550 t bis 600 t	799,-	501,-
über 600 t bis 650 t	838,-	525,-
über 650 t bis 700 t	878,-	551,-
über 700 t bis 750 t	917,-	576,-
über 750 t bis 800 t	956,-	601,-
über 800 t bis 850 t	996,-	625,-
über 850 t bis 900 t	1035,-	649,-
über 900 t bis 950 t	1075,-	671,-
über 950 t bis 1000 t	1113,-	694,-
über 1000 t bis 1050 t	1138,-	712,-
über 1050 t bis 1100 t	1164,-	731,-
über 1100 t bis 1150 t	1189,-	746,-
über 1150 t bis 1200 t	1213,-	760,-
über 1200 t bis 1250 t	1238,-	774,-
über 1250 t bis 1300 t	1261,-	789,-
über 1300 t bis 1350 t	1285,-	803,-
über 1350 t bis 1400 t	1310,-	817,-
über 1400 t	1332,-	832,-

Grundlage für die Berechnung des Liegegeldes ist die vom jeweiligen Hafen bestätigte Zeitaufstellung.

Falls die vorgeschriebenen Lade-/Löscheziten abgelaufen sind, wird Liegegeld auch für Sonntage und gesetzliche Feiertage berechnet.

IV. Zuschläge für kleine Partien

Die Grundfrachten gelten für Partien ab 200 t. Partien darunter gelten als Teilladungen, für die besondere Zuschläge vereinbart werden können.

V. Zuschläge für verpackte oder palettierte Ware

Die Grundfrachten gelten für lose Ware. Für verpackte oder palettierte Ware können Zuschläge vereinbart werden.

VI. Zuschläge für sperrige Güter

Als sperrig gelten Güter, deren Raumbedarf – gemessen an den größten Abmessungen (lotgerecht) – pro Tonne mehr als einen Kubikmeter beträgt.

Sofern keine Sonderfestlegungen für einzelne Güterarten veröffentlicht sind, gilt als Frachtberechnungsbasis $1 \text{ m}^3 = 800 \text{ kg}$. Das auf diese Weise ermittelte frachtpflichtige Gewicht ist für die Frachtberechnung maßgebend.

VII. Kleinwasserzuschläge

Die Grundfrachten gelten bis zu einer Abladetiefe von 1,40 m. Darunter erlischt die Transportverpflichtung. Bei Wasserständen, die eine Abladetiefe von weniger als 1,70 m erlauben, kommen folgende Kleinwasserzuschläge auf die Grundfrachten zur Berechnung:

Bei einer Abladetiefe von

169 cm bis 165 cm	5 %
164 cm bis 160 cm	10 %
159 cm bis 155 cm	15 %
154 cm bis 150 cm	20 %
149 cm bis 145 cm	25 %
144 cm bis 140 cm	30 %
139 cm bis 135 cm	35 %
134 cm bis 130 cm	40 %
129 cm bis 125 cm	45 %
unter 124 cm mind.	50 %

Stichtag für die Berechnung des Kleinwasserzuschlages ist der Tag der Fertigstellung des Schiffes am Ladeort.

VIII. Spezialtransporte

Die Grundfrachten und Frachtzuschläge gelten nicht für Güter, die aufgrund ihres Gewichtes oder ihrer außergewöhnlichen Abmessungen als Einzelkolli verladen werden. Für solche Transporte können Sondervereinbarungen getroffen werden.

IX. Schiffsabgaben

Die nach den amtlichen Tarifen erhobenen Schiffsabgaben (Befahrungsabgaben, Schleusen-, Brückengelder) sind in den Grundfrachten nicht enthalten. Die Schiffsabgaben sind vom Frachtzahler gesondert zu vergüten.

X. Sonstige Nebenkosten

Ladungsbezogene Nebenkosten, die der Schifffahrt belastet werden, gehen zu Lasten der Ware. Dies gilt insbesondere für Hafengelder, wie z. B. Ufer-, Werft-, Lastgelder, Kai- und Kajegebühren.

XI. Provisionen

Auf die jeweils vereinbarte Fracht kann dem Hauptfrachtführer (Abschlußinhaber) eine Abschlußprovision bis zu 5 % vergütet werden.

(VkB l. 1993 S. 823)

Nr. 246 Schifffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung

- **Erweiterter Anwendungsbereich des Kapitels 15**
- **Westdeutsche Kanäle –**)**
- **Abmessungen der Fahrzeuge und Verbände auf dem Abstiegskanal Rothensee (Anlage 12 zur Binnenschifffahrtsstraßen-Verkehrsordnung BWVO)**)**

Aufgrund des § 3 Abs. 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1270) in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 1. Mai 1985 (BGBl. I S. 734) und § 1.22 Nr. 3 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 1. Mai 1985 (BGBl. I S. 734 – Anlageband –) sowie aufgrund Anlage 1 Kapitel XI Sachgebiet E

Abschnitt III Nr. 5 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 in Verbindung mit Artikel 1 des Gesetzes vom 23. September 1990 (BGBl. II S. 885, 1110) wird verordnet:

§ 1

Die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung ist in folgender Fassung anzuwenden:

1. In § 15.01 Buchstabe l) wird das Wort „Rühen“ durch die Bezeichnung „Rothensee“ (km 320,3/320,3 R) ersetzt.
2. In § 15.10 ist Absatz 2 nicht anzuwenden.

§ 2

1. Kapitel XII der BWVO ist nicht anzuwenden.
2. In der Anlage 12 zur BWVO Abschnitt 3. „Mittellandkanal“
 - a) wird die Angabe „km 258,7“ durch die Angabe „km 320,3 R“ ersetzt,
 - b) sind Unterabschnitte „3.1“ und „3.1.1“ nicht anzuwenden und
 - c) wird Unterabschnitt „3.2“ zu Abschnitt „3.“ und wie folgt gefaßt:

„1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3.	Rothensee-Verbindungs-kanal	Schiffshebewerk Rothensee (320,3 R)	Mündung in die Elbe (325,1 R)	82 110 82	82 110	9,5 11,4 16,5		2	– nur von km 320,8 R bis km 325,1 R – nur von km 320,8 R bis km 325,1 R und nur für unbeladene Verbände
				125 140 100		8,25 11,4 17,0		– – ab 160 cm Pegel Magdeburg – ab 160 cm am Pegel Magdeburg und nur von km 323,5 R bis km 325,1 R	Von km 320,3 R bis einschließlich Schiffshebewerk Rothensee gilt eine Tauchtiefe für Fahrzeuge und Verbände bis 9 m Breite von 2,10 m und bis 9,50 m Breite von 1,90 m. Bei Eisbildung über 8 cm Stärke werden Fahrzeuge und Verbände mit einer Länge von nicht mehr als 70 m durch das Schiffshebewerk Rothensee geschleust.“

3. In der Anlage 13 zur BWVO erhält Abschnitt 2. Nr. 3 hinter dem Wort „Mittellandkanal“ den Zusatz: „(km 320,3 R bis km 325,1 R)“.

§ 3

Ordnungswidrig im Sinne des § 7 Abs. 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Schiffsführer ein Fahrzeug führt, das die in § 2 Abs. 2 Buchst. c zugelassenen Abmessungen überschreitet oder mehr als die zugelassenen Anhänger mitführt oder
2. als Eigentümer oder Ausrüster die in Nummer 1 bezeichnete Handlung anordnet oder zuläßt.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1994 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 1997 außer Kraft.

Berlin, den 3. November 1993

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
O s t
P o h l m a n

Hannover, den 3. November 1993

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
M i t t e
S c h r ö d e r

** Wiederholung ohne Änderung

(VkB l. 1993 S. 826)

Nr. 247 Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung

- **Abladetiefen, Nachtschiffahrt und Durchfahren von Brücken auf dem Elbe-Lübeck-Kanal (§§ 19.02, 19.13, 19.15)**)**
- **Abladetiefen auf der Elbe (§ 10.06 Binnenwasserstraßen – Verkehrsordnung – BWVO)*)**

Aufgrund des § 3 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1270), in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 1. Mai 1985 (BGBl. I S. 734) und § 1.22 Nr. 3 der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 1. Mai 1985 (BGBl. I S. 734 – Anlageband –) sowie aufgrund Anlage I Kapitel XI Sachgebiet E Abschnitt III Nr. 5 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 in Verbindung mit Artikel 1 des Gesetzes vom 23. September 1990 (BGBl. II S. 885, 1110) verordnet die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Ost:

§ 1

Die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung ist in folgender Fassung anzuwenden:

1. § 19.02 erhält folgende neue Nummer 2 Buchstabe a, wobei die bisherige Nummer 2 Buchstabe a die Nummer 2 Buchstabe b, die bisherige Nummer 2 Buchstabe b die Nummer 2 Buchstabe c und die bisherige Nummer 2 Buchstabe c die Nummer 2 Buchstabe d wird:

„2.a) 2,10 m vom Umschlagplatz Horsterdamm (km 59,40) bis einschließlich Schleuse Lauenburg,“

2. § 19.13 findet keine Anwendung.

3. § 19.15 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„2. In oberster Hubstellung beträgt die Durchfahrts-
höhe unter den Hubbrücken in Lübeck bei Mittel-
wasserstand (50 dm am Pegel Hubbrücken) 5,50
m. Zusätzlich zu den Signallichtern nach § 6.26
Nr. 4 Buchstaben b bzw. c können an den Hub-
brücken weiße Lichter gezeigt werden.

Dabei bedeuten:

- a) zwei weiße Lichter über den beiden linken roten Lichtern: Durchfahrt nur für Fahrzeuge unter 2,50 m Höhe über dem Mittelwasserstand
- b) ein weißes Licht über dem linken roten Licht: Durchfahrt nur für Fahrzeuge unter 1,45 m Höhe über dem Mittelwasserstand.“

4. Nach § 10.05 BWVO wird folgender § 10.06 angefügt:

„§ 10.06
Abladetiefen auf der Elbe

- (1) Die Abladetiefen auf der Elbe von km 0,0 bis km 332,8 und von km 343,9 bis km 472,6 richten

sich nach der Fahrrinnentiefe und werden von der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde als Tauchtiefe festgesetzt und bekanntgemacht. Diese Tauchtiefen dürfen von Fahrzeugen und Verbänden nicht überschritten werden.

- (2) Soweit Tauchtiefen nicht festgesetzt werden (Elbe-km 332,8 bis km 343,9), haben Fahrzeuge und Verbände bei der Wahl der Abladetiefe die von der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde bekanntgemachte Fahrrinnentiefe zu berücksichtigen.“

§ 2

Ordnungswidrig im Sinne des § 7 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Schiffsführer

- a) entgegen § 10.06 Abs. 1 BWVO die festgesetzten Tauchtiefen überschreitet oder
- b) entgegen § 10.06 Abs. 2 BWVO bei der Wahl der Abladetiefe die bekanntgemachte Fahrrinnentiefe nicht berücksichtigt,

2. als Eigentümer oder Ausrüster die Führung eines Fahrzeuges oder Verbandes anordnet oder zuläßt

- a) die entgegen § 10.06 Abs. 1 BWVO die festgesetzten Tauchtiefen überschreiten oder
- b) die entgegen § 10.06 Abs. 2 BWVO bei der Wahl der Abladetiefe die bekanntgemachte Fahrrinnentiefe nicht berücksichtigen.

§ 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1994 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 1996 außer Kraft.

Berlin, den 3. Dezember 1993

A5-312.3/4

Wasser- und Schiffahrtsdirektion
Ost

Pohlmann

(VkB1. 1993 S. 827)

Nr. 248 XVII. Nachtrag zum Tarif für die Schiffsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich

Der Tarif für die Schiffsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich vom 20. Dezember 1990 (VkB1. 1991 S. 14, 443), zuletzt geändert durch den XVI. Nachtrag vom 8. November 1993 (VkB1. 1993 S. 790), wird wie folgt geändert:

§ 1

1. Im Teil C (Tarifsätze) Abschnitt I Nr. 6 Buchstabe b sind die Worte „– befristet bis zum 31. Dezember 1993 –“ zu streichen.

2. Im Teil D (Ausnahmesätze für Güter) sind

- a) in der Tarifstelle 099 (Verzeichnis der begünstigten Güter) bei der Güterart „Erze. . .“ in der Spalte der Verkehrsbeziehung 2 a die Zahl „206“ zu streichen,
- b) die Tarifstelle 206 (Erze) zu streichen,

* erstmals erlassen

** Wiederholung ohne Änderung

- c) in den Tarifstellen
- 210 und 269 (Raps-, Sonnenblumenkernschrot, Speiseöle),
 - 211 (Dicalciumphosphat),
 - 212 (Magnesit, Schamotte),
 - 270 (Pyrolyseöl, -rückstände . . .),
 - 514 (Holz, Stammholz),
 - 515 (Düngemittel, Rohphosphate) und
 - 615 (Mineralöle)

jeweils die Jahreszahl in den Befristungsvermerken zu ändern in „1994“,

- d) in der Tarifstelle 264 (Getreidemehl, Kleie) die Worte „– befristet bis zum 31. Dezember 1993 –“ zu streichen.

3. In der Anlage „Entfernungszeiger zu den Tarifen für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich“ sind

- a) in dem Alphabetischen Verzeichnis der Tarifstationen

- nach der Stationsbezeichnung „Bülstringen“ ein Komma zu setzen und die Abkürzung „BARO“ hinzuzufügen,
- nach der Stationsbezeichnung „Bülstringen, BARO“ als neue Zeile einzufügen in der Spalte Tarifstation die Worte „Bülstringen, UHH“, in der Spalte Nr. die Zahl „460“, in der Spalte Wasserstraße Nr. die Zahl „7“ und in der Spalte Kurzbezeichnung die Abkürzung „MLK“,

- b) im Übersichtsplan der Tarifkilometerpunkte die Tarifstationen des Mittellandkanals (MLK)

- bei Tarif-km 295 zu streichen in der Spalte Nr. die Zahl „459“, in der Spalte Tarifstation das Wort „Bülstringen“ und in der Spalte Kanal-km die Zahl „294,60“,
- bei Tarif-km 296 als neue Zeile einzufügen in der Spalte Nr. die Zahl „459“, in der Spalte Tarifstationen die Worte „Bülstringen, BARO“ und in der Spalte Kanal-km die Zahl „295,85“ und
- bei Tarif-km 297 als neue Zeile einzufügen in der Spalte Nr. die Zahl „460“, in der Spalte Tarifstationen die Worte „Bülstringen, UHH“ und in der Spalte Tarif-km die Zahl „297,49“.

§ 2

Dieser Nachtrag tritt am 1. Januar 1994 in Kraft.

Bonn, den 10. Dezember 1993

BW 11 /28.03.10-10

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr. S c h m i t t

(VkB l. 1993 S. 827)

**Nr. 249 IX. Nachtrag
zu den Ausführungsbestimmungen
zu den Tarifen für die norddeutschen
Bundeswasserstraßen im Binnenbereich**

Die Ausführungsbestimmungen zu den Tarifen für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich

vom 8. Juni 1973 (VkB l. 1973 S. 453), zuletzt geändert durch den VIII. Nachtrag vom 11. Dezember 1991 (VkB l. 1991 S. 790), wird wie folgt geändert:

§ 1

1. In § 1 (Sachlicher Geltungsbereich) sind nach den Worten „den Tarif für das Ufergeld in den in Niedersachsen und Hessen gelegenen bundeseigenen Häfen an den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich“ als neue Zeile anzufügen die Worte „den Tarif für das Ufergeld in den in Brandenburg und Berlin gelegenen bundeseigenen Häfen an den abgabenpflichtigen norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich“.

2. § 3 (Abfertigungsstellen) erhält folgende Fassung:

„§ 3

Abfertigungsstellen

1. Die Schiffsabgaben, die Hafen- und Ufergelder werden an den Abfertigungsstellen (Hebestellen) erhoben. Die Brückengelder für das Öffnen der Hubbrücken in Lübeck sind an der Abfertigungsstelle der Schleuse Büssau zu entrichten.
2. Abfertigungsstellen, bei denen die Abgaben sowohl in bar als auch in unbar im Rahmen eines besonderen Abrechnungsverfahrens (§ 13) entrichtet werden können, sind eingerichtet

- am Rhein-Herne-Kanal
bei der Schleuse Duisburg-Meiderich,
- an der Ruhr
bei der Ruhrschleuse Duisburg,
- am Wesel-Datteln-Kanal
bei der Schleuse Friedrichsfeld,
- am Dortmund-Ems-Kanal
bei der Schleuse Herbrum,
- am Küstenkanal
bei der Schleuse Oldenburg,
- am Mittellandkanal
beim Wasser- und Schiffsamt Minden-Mittellandkanal (Nordabstieg zur Weser) und beim Hebewerk Rothensee
- an der Mittelweser
bei der Bremer Weserschleuse,
- am Elbe-Seitenkanal
beim Hebewerk Lüneburg,
- am Elbe-Lübeck-Kanal
bei den Schleusen Büssau und Lauenburg,
- an der Unteren Havel-Wasserstraße
bei den Schleusen Brandenburg und Havelberg,
- an der Spandauer Havel
bei der Schleuse Spandau,
- an der Havel-Oder-Wasserstraße
bei der Schleuse Hohensaaten,
- an der Schwedter Querfahrt
bei der Schleuse Schwedt,
- an der Spree-Oder-Wasserstraße
bei der Schachtschleuse Eisenhüttenstadt sowie bei den Schleusen Kersdorf, Fürstenwalde/Spree, Mühlendamm und Charlottenburg,
- am Berlin-Spandauer Schiffschiffahrtskanal
bei der Schleuse Plötzensee,
- am Teltowkanal
bei der Schleuse Kleinmachnow,

- am Elbe-Havel-Kanal
bei der Schleuse Niegripp,
- am Pareyer Verbindungskanal
bei der Schleuse Parey.
- 3. Abfertigungsstellen, bei denen die Abgaben nur unbar im Rahmen eines besonderen Abrechnungsverfahrens (§ 13) – ausgenommen Schleusengebühren – entrichtet werden können, sind eingerichtet
 - am Rhein-Herne-Kanal
bei den Schleusen Gelsenkirchen und Herne-Ost,
 - am Wesel-Datteln-Kanal
bei der Schleuse Datteln,
 - am Datteln-Hamm-Kanal
bei der Schleuse Hamm,
 - am Dortmund-Ems-Kanal
beim Hebewerk Henrichenburg sowie bei den Schleusen Münster, Bergeshövede, Gleesen und Meppen,
 - am Küstenkanal
bei der Schleuse Dörpen,
 - am Mittellandkanal und seinen Zweigkanälen
bei den Schleusen Anderten, Hollage und Üfingen,
 - an der Mittelweser
bei den Schleusen Petershagen und Langwedel,
 - am Elbe-Seitenkanal
bei der Schleuse Uelzen,
 - am Elbe-Havel-Kanal
bei den Schleusen Zerben und Wusterwitz,
 - an der Unteren Havel-Wasserstraße
bei den Schleusen Bahnitz und Rathenow,
 - am Havelkanal
bei der Schleuse Schönwald,
 - an der Havel-Oder-Wasserstraße
bei der Schleuse Lehnitz und bei dem Hebewerk Niederfinow,
 - an der Spree-Oder-Wasserstraße und Nebengewässer
bei den Schleusen Wernsdorf, Woltersdorf und Neue Mühle,
 - an der Saale
bei den Schleusen Calbe und Trotha,
 - an der Oberen Havel-Wasserstraße
bei der Schleuse Zehdenick,
 - am Landwehrkanal
bei der Oberschleuse und bei der Unterschleuse,
 - an der Westoder
bei dem Zollamt Mescherin,
 - an der Peene
bei den Außenstellen Demmin und Anklam des Außenbezirks Wolgast (Wasser- und Schiffsamt Stralsund) und bei der Binnenhafen Anklam GmbH.
- 4. Schleusengebühren können an allen Schleusen bar entrichtet werden.
- 5. Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder, die an Abfertigungsstellen nicht erfaßt oder erhoben werden, werden unmittelbar von der Wasser- und Schiffsdirektion West in Münster erhoben.“

- 3. In § 4 (Abgabenerklärung) sind
 - a) in Nummer 1 Satz 1 der Klammerzusatz nach dem Wort „Abfertigungsstelle“ wie folgt zu fassen „(Hebestelle)“,
 - b) in Nummer 2 Satz 2 die Worte „der Rechnung über die in einem bestimmten Zeitraum angefallenen Abgaben“ zu ändern in die Worte „dem Bescheid über fällige Schiffsabgaben“.
- 4. In § 13 (unbare Zahlung) ist die Postleitzahl für Münster zu ändern in „48135“.
- 5. In § 15 (Fahrgastschiffahrt) sind die Worte „Am Werderschen Markt“ zu ändern in „Postfach 13 37“ und die Postleitzahl für Berlin zu ändern in „10109“.
- 6. § 16 (Überwachung) erhält folgende Fassung:
„Jedes abgabenpflichtige Fahrzeug unterliegt der Überwachung durch die dazu beauftragten Bediensteten der Wasser- und Schiffsverwaltung des Bundes.“
- 7. In der Anlage 2 (Nachweisung) ist in dem Vermerk über der Kopfleiste die Anschrift der Wasser- und Schiffsdirektion Ost wie folgt zu berichtigen
„Postfach 13 37, 10109 Berlin“.

§ 2

Dieser Nachtrag tritt am 1. Januar 1994 in Kraft.

Bonn, den 10. Dezember 1993

BW 11 / 28.03.10-11

Bundesministerium für Verkehr

Im Auftrag

Dr. S c h m i t t

(VkB l . 1993 S. 828)

Nr. 250 V. Nachtrag zu den Ausführungsbestimmungen zum Tarif für die Schiffsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen

Die Ausführungsbestimmungen zum Tarif für die Schiffsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen vom 23. Mai 1979 (VkB l . 1979 S. 305), zuletzt geändert durch den IV. Nachtrag vom 16. Dezember 1987 (VkB l . 1987 S. 887) werden wie folgt geändert:

§ 1

- 1. In § 3 Nr. 1 sind im letzten Satz die Worte „in schlep- pendem oder schiebenden Selbstfahrern“ durch die Worte „in Schlepp-, Schub- oder Koppelverbänden (TS 1004)“ zu ersetzen.
- 2. In § 3 Nr. 2 ist im letzten Satz die Bezeichnung „Datenteil-Sammelbogen“ durch die Bezeichnung „Datenteil für Schleusenstatistik“ zu ersetzen.
- 3. In § 3 Nr. 7 ist im ersten Satz nach den Worten „für Fahrgast- und Fahrgastkabinenschiffe“ der Termin „zum 31. Oktober“ durch den Termin „zum 31. Dezember“ zu ersetzen.
- 4. In § 4 Nr. 2 ist folgender Satz anzufügen:
„ist eine Eichaufnahme nach § 6 nicht möglich, so ist das Ladungsgewicht der Tragfähigkeit des Fahrzeugs gleichzusetzen.“
- 5. In § 7a Nr. 1 sind im ersten Satz die Worte „auf den Bundeswasserstraßen Neckar, Main, Main-Donau-

Kanal und Donau“ durch die Worte „auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen“ zu ersetzen.

6. § 9 Nr. 1 erhält folgende neue Fassung:
„Für die unbare Zahlung der Schiffsabgaben (Stundung) gelten besondere Bedingungen, die bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Brucknerstr. 2, 55127 Mainz, angefordert werden können.“
7. In § 11 Nr. 2 sind im ersten Satz die Worte „in schlep-
penden oder schiebenden Selbstfahrrern“ durch die
Worte „in Schlepp-, Schub- oder Koppelverbänden“
zu ersetzen.

8. § 14 (Überwachung) erhält folgende neue Fassung:
„Jedes abgabenpflichtige Fahrzeug unterliegt der Überwachung durch die dazu beauftragten Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.“
9. Die Muster 2, 3, 4 und 5 sind durch die diesem Nachtrag beigefügten Anlagen zu ersetzen.

§ 2

Dieser Nachtrag tritt am 1. Januar 1994 in Kraft.
Bonn, den 13. Dezember 1993

BW 11/28.03.10-21 Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schmitt

Muster 2

WSD Südwest

Hebestelle _____

		Stundungs- nehmer Nr.		
		0	0	0
2 - 4	und	5 - 9	10	11 12

Datenteil für Schleusenstatistik

Abrechnungsmonat: 19

[illegible]

Muster 3

Bescheinigung über Aus- oder Einladungen auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen

Es wird bescheinigt, daß

aus dem *) Schiff
in das

(Art und Name)

des Schiffsführers

(Name und Wohnort)

folgende Güter

Güterart	Gewicht in t

hier ausgeladen *) wurden. Vgl. hierzu Abgabenerklärung
eingeladen

Nr. der Schleuse

, den 19
(Ort)

(Unterschrift und Stempel)

*) Nichtzutreffendes bitte streichen

Muster 4

Bescheinigung über Vorladegut auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen

Es wird bescheinigt, daß in dem Schiff
(Art und Name)

des Schiffsführers
(Name und Wohnort)

die in der Abgabenerklärung Nr.

der Schleuse vom

bezeichnete Ladung, und zwar:

Güterart	Gewicht in t

unverändert an Bord geblieben ist. *)

in Schiff umgeschlagen worden ist. *)
Nachgeprüft:

(Stempel der Schleuse)

, den 19
(Ort)

(Datum) (Unterschrift)

(Unterschrift und Stempel)

*) Nichtzutreffendes bitte streichen

**Nr. 251 Tarif
für das Ufergeld in den in Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern gelegenen bundeseigenen Häfen an der Elbe**

Teil A

Geltungsbereich

Der Tarif gilt für den Umschlag in den in der Anlage näher bezeichneten bundeseigenen Häfen und Umschlagstellen sowie in den Schleusenvorhöfen und auf freier Strecke der Elbe oberhalb km 607,50.

Teil B

Allgemeine Bestimmungen

1. Das Ufergeld wird durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erhoben.

Die Berechnung erfolgt durch Bedienstete des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes.

Das Ufergeld wird bei Durchführung des Umschlags fällig; es ist an die zuständige Kasse der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu zahlen.

Zahlungspflichtig sind der Verlader, der Empfänger und der Eigentümer der Güter, die Frachtführer sowie derjenige, der den Umschlag durchführt. Diese Personen haften als Gesamtschuldner.

Den Bediensteten des Wasser- und Schifffahrtsamtes sind alle für die Berechnung des Ufergeldes erforderlichen Angaben zu machen.

2. Für die Einstufung der Güter in Güterklassen ist das „Güterverzeichnis für den Verkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen“ vom 27. November 1985 (VkB1. 1985 S. 812) in der jeweils geltenden Fassung maßgebend.
3. Bei der Ufergeldberechnung ist von dem jeweils auf volle Tonnen aufgerundeten Bruttogewicht der Güter auszugehen.
Für Güter, deren Menge nicht nach dem Gewicht, sondern nach einem anderen Maß im Frachtbrief angegeben ist, wird das Bruttogewicht durch Ablesen der Eichmarken ermittelt.
4. Die zu erhebenden Beträge sind im einzelnen auf volle 10 Pfennig abzurunden.
5. Die Ufergeldsätze nach Teil C enthalten keine Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer).

Teil C

Tarifsätze

Für Güter, die über das Ufer aus- oder eingeladen werden, sind für jede Gewichtstonne zu zahlen:

für Güter der Güterklasse I/II	49 Pf
für Güter der Güterklasse III/IV	38 Pf
für Güter der Güterklasse V	29 Pf
für Güter der Güterklasse VI	18 Pf.

Für eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 1996 ermäßigen sich die Tarifsätze in den Häfen des Landes Mecklenburg-Vorpommern auf die Hälfte.

Teil D

Befreiungen

Befreit sind:

1. Güter, die für Endrechnung der Bundesrepublik

Deutschland sowie der Länder Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern befördert und zur normalen Unterhaltung von Kanal-, Strom- und Hafenanlagen verwendet werden.

2. Güter, die aus dem Ufer ausgebaut oder in das Ufer eingebaut werden.
3. Güter, die lediglich zur Erfüllung zoll- oder steueramtlicher Vorschriften vorübergehend auf das Ufer gesetzt werden.

Teil E

Schlußbestimmungen

Dieser Tarif tritt am 1. Januar 1994 in Kraft.

Gleichzeitig tritt der Tarif für das Ufergeld in den an der Oberelbe gelegenen bundeseigenen Häfen vom 7. September 1977 (VkB1. 1977 S. 569) außer Kraft.

Festgesetzt mit Zustimmung der Länder Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern.

Berlin, den 7. Dezember 1993

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
O s t
P o h l m a n

Anlage zum Tarif für das Ufergeld in den in Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern gelegenen bundeseigenen Häfen an der Elbe

Der Tarif gilt für die Häfen und Umschlagstellen:

1. in Schleswig-Holstein

Lauenburg	km 569,3 re. Ufer
-----------	-------------------
2. in Niedersachsen

Schnackenburg	km 474,6 li. Ufer
Tiessau	km 528,1 li. Ufer
Bleckede	km 550,0 li. Ufer
Hoopte	km 598,6 li. Ufer
3. in Mecklenburg-Vorpommern

Dömitz	km 504,1 re. Ufer
Boizenburg	km 559,5 re. Ufer

(VkB1. 1993 S. 833)

**Nr. 252 Tarif
für das Ufergeld in den in Brandenburg und Berlin gelegenen bundeseigenen Häfen an den abgabepflichtigen norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich**

Teil A

Geltungsbereich

Der Tarif gilt für den Umschlag in den in der Anlage näher bezeichneten bundeseigenen Häfen und Umschlagstellen sowie in den Schleusenvorhöfen und auf freier Strecke an den Bundeswasserstraßen, die zum Geltungsbereich des Tarifes für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich vom 20. Dezember 1990 (VkB1. 1991 S. 14, 433) in der jeweils geltenden Fassung gehören.

Teil B

Allgemeine Bestimmungen

1. Das Ufergeld wird durch die Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes erhoben.
2. Für die Einstufung der Güter in Güterklassen ist das „Güterverzeichnis für den Verkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen“ vom 27. November 1985 (VkB l. 1985 S. 812) in der jeweils geltenden Fassung maßgebend.
3. Bei der Ufergeldberechnung ist von dem jeweils auf volle Tonnen aufgerundeten Bruttogewicht der Güter auszugehen. Bei Holzladungen ohne Gewichtsangabe wird das Gewicht zugrunde gelegt, das auch für die Berechnung der Schiffsverkehrsabgaben maßgebend ist.
4. Die zu erhebenden Beträge sind im einzelnen auf volle 10 Pfennig abzurunden.
5. Die Ufergeldsätze nach Teil C enthalten keine Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer).
6. Im übrigen gelten die Ausführungsbestimmungen zu den Tarifen für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich vom 8. Juni 1973 (VkB l. 1973 S. 453) in der jeweils geltenden Fassung.

Teil C

Tarifsätze

Für Güter, die über das Ufer aus- oder eingeladen werden, sind für jede Gewichtstonne zu zahlen:

für Güter der Güterklasse I/II	49 Pf
für Güter der Güterklasse III/IV	38 Pf
für Güter der Güterklasse V	29 Pf
für Güter der Güterklasse VI	18 Pf.

Für eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 1996 ermäßigen sich die Tarifsätze auf die Hälfte.

Teil D

Befreiungen

Befreit sind:

1. Güter, die für Endrechnung der Bundesrepublik Deutschland sowie der Länder Brandenburg und Berlin befördert und zur normalen Unterhaltung von Kanal-, Strom- und Hafenanlagen verwendet werden.
2. Güter, die aus dem Ufer ausgebaut oder in das Ufer eingebaut werden.
3. Güter, die lediglich zur Erfüllung zoll- oder steueramtlicher Vorschriften vorübergehend auf das Ufer gesetzt werden.

Teil E

Inkrafttreten

Dieser Tarif tritt am 1. Januar 1994 in Kraft.

Festgesetzt mit Zustimmung der Länder Brandenburg und Berlin

Berlin, den 7. Dezember 1993

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
O s t
P o h l m a n

Anlage zum Tarif für das Ufergeld in den in Brandenburg und Berlin gelegenen bundeseigenen Häfen an den abgabepflichtigen norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich.

Der Tarif gilt für die Häfen und Umschlagstellen:

1. in Brandenburg

Döberitz	UHW-km 86,9 re. Ufer
Eisenhüttenstadt	SOW-km 130,0 re. Ufer
 2. in Berlin

Berlin-Moabit, Nordhafen	BSK-km 10,4 li. u. re. Ufer
Berlin-Tiergarten, Humboldthafen	BSK-km 12,0 li. u. re. Ufer
- (VkB l. 1993 S. 833)

Nr. 253 Tarif

für das Ufergeld in den in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg gelegenen bundeseigenen Häfen an Elbe und Oder

Teil A

Geltungsbereich

Der Tarif gilt für den Umschlag in den in der Anlage näher bezeichneten bundeseigenen Häfen und Umschlagstellen sowie in den Schleusenvorhöfen und auf freier Strecke.

Teil B

Allgemeine Bestimmungen

1. Das Ufergeld wird durch die Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes erhoben.
Die Berechnung erfolgt durch Bedienstete des zuständigen Wasser- und Schiffsverkehrsamtes.
Das Ufergeld wird bei Durchführung des Umschlags fällig; es ist an die zuständige Kasse der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes zu zahlen.
Zahlungspflichtig sind der Verloader, der Empfänger und der Eigentümer der Güter, die Frachtführer sowie derjenige, der den Umschlag durchführt. Diese Personen haften als Gesamtschuldner.
Den Bediensteten des Wasser- und Schiffsverkehrsamtes sind alle für die Berechnung des Ufergeldes erforderlichen Angaben zu machen.
2. Für die Einstufung der Güter in Güterklassen ist das „Güterverzeichnis für den Verkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen“ vom 27. November 1985 (VkB l. 1985 S. 812) in der jeweils geltenden Fassung maßgebend.
3. Bei der Ufergeldberechnung ist von dem jeweils auf volle Tonnen aufgerundeten Bruttogewicht der Güter auszugehen. Für Güter, deren Menge nicht nach dem Gewicht, sondern nach einem anderen Maß im Frachtbrief angegeben ist, wird das Bruttogewicht durch Ablesen der Eichmarken ermittelt.
4. Die zu erhebenden Beträge sind im einzelnen auf volle 10 Pfennig abzurunden.
5. Die Ufergeldsätze nach Teil C enthalten keine Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer).

Teil C

Tarifsätze

Für Güter, die über das Ufer aus- oder eingeladen werden, sind für jede Gewichtstonne zu zahlen:

für Güter der Güterklasse I/II	49 Pf
für Güter der Güterklasse III/IV	38 Pf
für Güter der Güterklasse V	29 Pf
für Güter der Güterklasse VI	18 Pf.

Für eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 1996 ermäßigen sich die Tarifsätze auf die Hälfte.

Teil D Befreiungen

Befreit sind:

1. Güter, die für Endrechnung der Bundesrepublik Deutschland sowie der Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg befördert und zur normalen Unterhaltung von Kanal-, Strom- und Hafenanlagen verwendet werden.
2. Güter, die aus dem Ufer ausgebaut oder in das Ufer eingebaut werden.
3. Güter, die lediglich zur Erfüllung zoll- oder steueramtlicher Vorschriften vorübergehend auf das Ufer gesetzt werden.

Teil E Schlußbestimmungen

Dieser Tarif tritt am 1. Januar 1994 in Kraft.

Festgesetzt mit Zustimmung der Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg.

Berlin, den 7. Dezember 1993

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
O s t
P o h l m a n

Anlage zum Tarif für das Ufergeld in den in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg gelegenen bundeseigenen Häfen an Elbe und Oder

Der Tarif gilt für die Häfen und Umschlagstellen:

1. in Sachsen

Prossen	Elbe-km	13,2 re. Ufer
Königstein	Elbe-km	17,2 re. Ufer
Pirna-Copitz	Elbe-km	33,5 re. Ufer
Dresden-Pieschen	Elbe-km	58,5 re. Ufer
Meißen	Elbe-km	83,3 re. Ufer
2. in Sachsen-Anhalt

Wittenberg	Elbe-km	216,5 re. Ufer
Dessau-Leopoldhafen	Elbe-km	261,5 li. Ufer
Aken-Hornhafen	Elbe-km	274,8 li. Ufer
Barby	Elbe-km	295,5 li. Ufer
Magdeburger Zollelbe	Elbe-km	327,2 li. Ufer
Magdeburg-Schleusengraben	Elbe-km	332,8 li. Ufer
Niegripp-Binnen- und Außenhafen	Elbe-km	343,9 li. Ufer
Niegripp-Betriebshafen	Elbe-km	346,0 re. Ufer
Tangermünde	Elbe-km	388,2 li. Ufer
Arneburg	Elbe-km	403,7 li. Ufer
3. in Brandenburg

Mühlberg	Elbe-km	127,3 re. Ufer
Wittenberge	Elbe-km	454,8 re. Ufer
Lenzen	Elbe-km	484,6 re. Ufer
Mödlitz	Elbe-km	487,2 re. Ufer
Frankfurt	Oder-km	586,0 li. Ufer
Kienitz	Oder-km	632,8 li. Ufer

(VkB l. 1993 S. 834)

Seeverkehr

Nr. 254 Bekanntmachung des Internationalen Codes für die sichere Beförderung von Schüttgetreide (Internationaler Getreide-Code) vom 24. September 1993

Der Internationale Code für die sichere Beförderung von Schüttgetreide (deutsche Übersetzung des Anhangs der IMO-Entschliebung MSC.23 [59]) ist nach der Schiffsicherheitsverordnung und nach Regel VI/9 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) verbindlich anzuwenden.

Der Code tritt am 1. Januar 1994 in Kraft und wird hiermit bekanntgemacht.

Bonn, den 24. September 1993

See 19/26.40.01-06/93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
H i n z

Internationaler Code für die sichere Beförderung von Schüttgetreide Vorwort

Als Reaktion auf die zunehmende Notwendigkeit einer umfassenden Regelung der Beförderung aller Ladungen, die Schiffe oder Personen an Bord gefährden können, faßte der Schiffssicherheitsausschuß der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) den Beschluß, das ursprüngliche Kapitel VI des SOLAS-Übereinkommens von 1974, das detaillierte Bestimmungen über die Beförderungen von Schüttgetreide enthielt, durch Vorschriften allgemeinerer Art zu ersetzen und für die Aufnahme der detaillierten Regelungen für Getreide einen verbindlichen Code zu schaffen.

Auf seiner neunundfünfzigsten Tagung nahm der Ausschuß mit Entschliebung MSC.22 (59) Änderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 an, zu denen auch ein in der genannten Weise neugefaßtes Kapitel VI gehört. Teil C der Neufassung von Kapitel VI befaßt sich mit der Beförderung von Getreide und wird ergänzt durch den Internationalen Code für die sichere Beförderung von Schüttgetreide, der auf der selben Tagung vom Ausschuß mit Entschliebung MSC.23 (59) angenommen wurde und im folgenden wiedergegeben wird. Dieser Code tritt am 1. Januar 1994 in Kraft, also am Tage des Inkrafttretens der Änderungen von SOLAS-Kapitel VI.

Bei der Beschlußfassung über die Entschliebung MSC.23 (59) anerkannte der Ausschuß, daß die IMO-Getreidebeförderungsregeln (Entschliebung A.264 [VIII]) für solche Schiffe weiterhin gelten sollen, deren Registerstaaten zwar Vertragsparteien des SOLAS-Übereinkommens von 1960, nicht jedoch des SOLAS-Übereinkommens von 1974, sind.

Teil A Besondere Vorschriften

1 Anwendungsbereich

- 1.1 Dieser Code gilt für Schiffe jeglicher Größe, einschließlich für solche mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 500 RT, die für die Beförderung von Schüttgetreide eingesetzt werden, wenn auf diese Kapitel VI Teil C des

- SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner jeweils geltenden Fassung anzuwenden ist.
- 1.2 Im Sinne dieses Codes bezeichnet der Ausdruck „gebaute Schiffe“ „Schiffe, deren Kiel gelegt ist, oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befinden“.
- 2 Begriffsbestimmungen**
- 2.1 Der Ausdruck „Getreide“ umfaßt Weizen, Mais, Hafer, Roggen, Gerste, Reis, Hülsenfrüchte und Saatgut einschließlich veredelter Formen mit einem dem Getreide in seinem natürlichen Zustand ähnlichen Verhalten.
- 2.2 Der Ausdruck „voller Raumabschnitt, getrimmt“ bezieht sich auf einen Laderaum, in dem nach dem Laden und Trimmen gemäß Nr. A 10.2 die Getreideschüttung den höchstmöglichen Stand erreicht.
- 2.3 Der Ausdruck „voller Raumabschnitt, ungetrimmt“ bezieht sich auf einen Laderaum, der im Bereich des Lukenschachtes so weit wie möglich gefüllt wurde, der jedoch außerhalb des Lukenschachtes nicht getrimmt wurde gemäß Nr. A 10.3.1 für alle Schiffe bzw. Nr. A 10.3.2 für besonders geeignete Raumabschnitte.
- 2.4 Der Ausdruck „teilweise gefüllter Raumabschnitt“ bezieht sich auf einen Laderaum, in dem das Schüttgetreide nicht in der in Nr. A 2.2 oder A 2.3 beschriebenen Weise geladen ist.
- 2.5 Der Ausdruck „Überflutungswinkel“ (θ_1) bedeutet den Krängungswinkel, bei dem Öffnungen im Schiffskörper, in Aufbauten oder Deckshäusern, die nicht wetterdicht verschlossen werden können, eintauchen. Dabei brauchen kleine Öffnungen, durch die eine fortschreitende Flutung nicht stattfinden kann, nicht als offen betrachtet zu werden.
- 2.6 Der Ausdruck „Staufaktor“ bezeichnet im Zusammenhang mit der Berechnung des durch Übergehen von Getreide verursachten Getreide-Krängungsmomentes das Volumen pro Masseneinheit der Ladung gemäß der Bescheinigung der Beladungsstelle; das bedeutet, daß kein Raumverlust in Abzug gebracht wird, wenn der Laderaum „gefüllt“ ist.
- 2.7 Der Ausdruck „besonders geeigneter Raumabschnitt“ bezieht sich auf einen Laderaum, der von seiner Bauweise her mindestens zwei senkrechte oder geneigte getreidedichte Längsschotten aufweist, die mit den Lukenlängsträgern zusammenfallen oder so angebracht sind, daß sie die Auswirkungen einer möglichen Querverschiebung von Getreide begrenzen. Sofern es sich um geneigte Schotten handelt, müssen diese eine Neigung von mindestens 30 Grad gegen die Waagerechte aufweisen.
- 3 Genehmigung**
- 3.1 Für jedes Schiff, das nach den Regeln dieses Codes beladen wird, ist von der Verwaltung, einer von ihr anerkannten Organisation oder einer im Namen der Verwaltung handelnden Vertragsregierung eine Genehmigung auszustellen. Sie gilt als Nachweis dafür, daß das Schiff in der Lage ist, diesen Regeln zu entsprechen.
- 3.2 Die Genehmigung ist neben den Stabilitätsunterlagen für Getreideladung, die dem Kapitän ermöglichen, den Vorschriften der Nr. A 7 zu entsprechen, mitzuführen oder in diese Unterlagen einzuarbeiten. Die in einem Handbuch zusammengefaßten Unterlagen müssen den Vorschriften der Nr. A 6.3 entsprechen.
- 3.3 Die Genehmigung, die Stabilitätsunterlagen für Getreideladung und die dazugehörigen Pläne können in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Landes abgefaßt werden. Ist die verwendete Sprache weder Englisch noch Französisch, so muß der Text eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.
- 3.4 Ein Doppel der Genehmigung, der Stabilitätsunterlagen für Getreideladung und der dazugehörigen Pläne ist an Bord mitzuführen, damit sie der Kapitän der Vertragsregierung des Landes, in dem der Ladehafen liegt, auf Verlangen zur Prüfung vorlegen kann.
- 3.5 Ein Schiff ohne Genehmigung darf so lange kein Getreide laden, bis der Kapitän der Verwaltung oder der im Namen der Verwaltung handelnden Vertragsregierung des Ladehafens nachweist, daß das Schiff im vorgesehenen Beladungszustand für die beabsichtigte Reise den Vorschriften dieses Codes entspricht (siehe auch Nr. A 8.3 und A 9).
- 4 Gleichwertiger Ersatz**
- Wird ein von der Verwaltung nach Regel I/5 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung anerkannter gleichwertiger Ersatz verwendet, so sind genaue Angaben darüber in der Genehmigung oder im Handbuch für Getreideladung zu vermerken.
- 5 Ausnahmen für bestimmte Reisen**
- Die Verwaltung oder eine im Namen der Verwaltung handelnde Vertragsregierung kann einzelne Schiffe oder Schiffsklassen von der Befolgung von Vorschriften befreien, wenn sie die Auffassung vertritt, daß der Reiseweg von Natur aus so geschützt ist und die Fahrtbedingungen derart sind, daß die Anwendung dieser besonderen Vorschriften unangemessen oder unnötig sind.
- 6 Unterlagen hinsichtlich der Stabilität des Schiffes und der Beladung mit Getreide**
- 6.1 Vorgeschrieben sind Unterlagen in gedruckter Form, die dem Kapitän die Befolgung der Vorschriften dieses Codes bei der Beförderung von Schüttgetreide in der Auslandsfahrt ermöglichen.
- 6.2 Unterlagen, die von der Verwaltung oder einer im Namen der Verwaltung handelnden Vertragsregierung anerkannt sind, müssen enthalten:
- 6.2.1 Schiffsdaten;

- 6.2.2 Leerschiffs-Displacement und senkrechter Abstand vom Schnittpunkt der Basislinie Oberkante Kiel mit der Mittellängsebene bis zum Massenmittelpunkt (KG);
- 6.2.3 Tafel der Korrekturwerte für freie Flüssigkeitsoberflächen;
- 6.2.4 Rauminhalte und Raummittelpunkte;
- 6.2.5 Kurve oder Tafel des Überflutungswinkels, wenn dieser kleiner als 40° ist, für den zulässigen Displacementbereich;
- 6.2.6 Kurven oder Tafeln der hydrostatischen Daten für den Bereich der Betriebstiefgänge;
- 6.2.7 Pantokarenen, die für den Zweck der Vorschriften in Nr. A 7 ausreichen und Kurven für 12° und 40° enthalten.
- 6.3 Unterlagen, die von der Verwaltung oder einer im Namen der Verwaltung handelnden Vertragsregierung genehmigt sind, müssen enthalten:
- 6.3.1 Kurven oder Tafeln der Rauminhalte, der vertikalen Raummittelpunkte und die angenommenen volumetrischen Krängungsmomente für jeden ganz oder teilweise gefüllten Raumabschnitt oder jede entsprechende Raumkombination einschließlich der Einflüsse losnehmbarer Einrichtungen;
- 6.3.2 Tafeln oder Kurven der höchstzulässigen Krängungsmomente für verschiedene Werte des Displacements und verschiedene vertikale Massenmittelpunkte, um dem Kapitän den Nachweis der Einhaltung der Bestimmungen der Nr. A 7.1 zu ermöglichen; dies ist nur für Schiffe erforderlich, deren Kiellegung nach dem Inkrafttreten dieses Codes erfolgt ist;
- 6.3.3 Einzelheiten der Abmessungen etwaiger losnehmbarer Einrichtungen und gegebenenfalls der zur Befolgung der Vorschriften in Nr. A 7, A 8 und A 9 notwendigen Vorkehrungen;
- 6.3.4 Beladungsanweisungen in Form von Hinweisen, welche die Vorschriften dieses Codes zusammenfassen;
- 6.3.5 ein ausgearbeitetes Beispiel als Anleitung für den Kapitän;
- 6.3.6 für Abfahrt und Ankunft zu erwartende typische Beladungszustände und, soweit notwendig, die ungünstigsten Zustände während der Reise.)*
- 7 Stabilitätsvorschriften**
- 7.1 Unter Berücksichtigung der sich beim Übergehen des Getreides ergebenden Krängungsmomente gemäß Teil B dieses Codes und Abbildung A 7 ist nachzuweisen, daß das Stabilitätsverhalten eines Schiffes, das Schüttgetreide befördert, während der ganzen Reise mindestens den folgenden Bedingungen genügt:
- 7.1.1 Der beim Übergehen des Getreides auftretende Krängungswinkel darf nicht größer sein als 12

Grad oder im Falle von am oder nach dem 1. Januar 1994 gebauten Schiffen als der Wert, bei dessen Erreichen die Seite des Decks ins Wasser eintaucht, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;

- 7.1.2 im Diagramm der statischen Stabilität muß die Restfläche zwischen der Kurve der krängenden Hebelarme und der Kurve der aufrichtenden Hebelarme entweder bis zu dem zur maximalen Differenz zwischen den Ordinaten der beiden Kurven gehörenden Krängungswinkel, bis 40 Grad Krängungswinkel oder bis zum „Überflutungswinkel (ϕ_1)“ – je nachdem, welcher Wert der kleinste ist – in allen Beladungszuständen mindestens gleich $0,075 \text{ m rad.}$ sein;
- 7.1.3 unter Berücksichtigung eines Korrekturwerts für die von freien Flüssigkeitsoberflächen in Tanks ausgehenden Wirkungen darf die metazentrische Anfangshöhe $0,3 \text{ Meter}$ nicht unterschreiten.
- 7.2 Vor dem Laden von Schüttgetreide muß der Kapitän, sofern dies von der Vertragsregierung des Landes, in dem der Ladehafen liegt, verlangt wird, die Fähigkeit des Schiffes nachweisen, während der ganzen Reise die in diesem Abschnitt vorgeschriebenen Stabilitätsbedingungen einzuhalten.
- 7.3 Nach dem Laden hat der Kapitän sicherzustellen, daß das Schiff aufrecht schwimmt, bevor es in See geht.

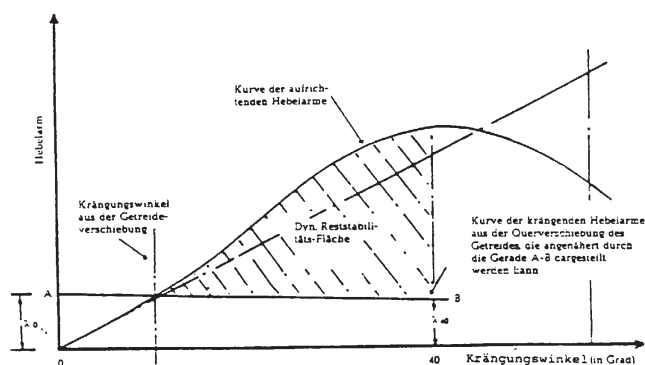


Abbildung A 7

Erläuterungen zu Abbildung A 7:

Angenommenes volumetrisches Krängungsmoment aus der Querverschiebung

$$1. \lambda_0 =$$

Staufaktor X Displacement

$$\lambda_{40} = 0,8 \cdot \lambda_0$$

Staufaktor = Volumen je Masseneinheit der Getreideladung

Displacement = Leerschiffs-masse, Brennstoff, Frischwasser, Vorräte usw. und Ladung.

2. Bei Anwendung dieser Vorschriften ist eine möglichst genaue Kurve der aufrichtenden Hebelarme aus einer ausreichenden Zahl von Pantokarenen – darunter denen für 12° und 40° – zu ermitteln.

*) Es wird empfohlen, Beladungszustände für drei beispielhafte Staufaktoren anzugeben, beispielsweise für 1,25 Kubikmeter pro Tonne, für 1,50 Kubikmeter pro Tonne und 1,75 Kubikmeter pro Tonne.

8 Stabilitätsvorschriften für vorhandene Schiffe

- 8.1 Bei Anwendung dieses Abschnittes bedeutet der Ausdruck „vorhandenes Schiff“ „ein Schiff, dessen Kiel vor dem 25. Mai 1980 gelegt wurde“.
- 8.2 Bei einem vorhandenen Schiff, das nach Maßgabe von bereits gemäß Regel VI/12 von SOLAS 1960, IMO-Entschließung A.184 (VI) oder IMO-Entschließung A.264 (VIII) genehmigten Unterlagen beladen worden ist, wird ohne weiteres unterstellt, es besitze Intakstabilitätswerte, die mindestens den Vorschriften von Abschnitt A 7 dieses Codes entsprechen. Genehmigungen, durch die solche Beladungen erlaubt werden, sind im Sinne von Nr. 7.2 dieses Codes ein ausreichender Nachweis.
- 8.3 Vorhandene Schiffe, die keine nach Abschnitt A 3 dieses Codes ausgestellte Genehmigung mitführen, dürfen die Bestimmungen von Abschnitt A 9 anwenden; dabei unterliegen sie keiner massenmäßigen Beschränkung für die Beförderung von Schüttgetreide.

9 Nicht-obligatorische Stabilitätsvorschriften für Schiffe ohne Genehmigung, die Teiladungen von Schüttgetreide befördern

- 9.1 Einem Schiff, das keine nach Abschnitt A 3 ausgestellte Genehmigung an Bord hat, kann dennoch gestattet werden, Schüttgetreide unter folgenden Bedingungen zu laden:
- 9.1.1 Die Gesamtmasse des Schüttgetreides darf ein Drittel der Tragfähigkeit des Schiffes nicht übersteigen;
- 9.1.2 alle „vollen Raumabschnitte, getrimmt“ sind mit Mittellängsschotten über die gesamte Raumlänge zu versehen, die sich von der Unterseite des Decks oder der Lukendeckel unterhalb der Decklinie nach unten bis zu einer Tiefe von wenigstens einem Achtel der größten Raumbreite bzw. 2,40 Meter, je nachdem, welcher Wert größer ist, erstrecken, sofern nicht die Muldenstauung gemäß Abschnitt A 14 anstelle eines Mittellängsschotts im Lukenbereich zugelassen werden kann, ausgenommen bei Leinsamen und anderen Samen mit ähnlichen Eigenschaften;
- 9.1.3 die Luken von „vollen Raumabschnitten, getrimmt“ sind zu schließen und die Lukendeckel sind zu sichern;
- 9.1.4 die freien Getreideoberflächen in „teilweise gefüllten Raumabschnitten“ sind eben zu trimmen und nach den Vorschriften der Abschnitte A 16, A 17 oder A 18 zu sichern;
- 9.1.5 während der ganzen Reise muß die metazentrische Höhe nach der Korrektur für den Einfluß der freien Flüssigkeitsoberflächen in Tanks den Wert 0,30 Meter oder den Wert haben, der sich aus der Formel

$$GM_R = \frac{L \times B \times V_d (0,25 B - 0,645 \sqrt{V_d \times B})}{SF \times \Delta \times 0,0875}$$

ergibt, je nachdem welcher Wert größer ist, wobei

L = Die Summe der Längen aller vollen Raumabschnitte (Meter)

B = die Breite des Schiffes (Meter)

SF = den Staufaktor (Kubikmeter pro Tonne)

V_d = die nach Abschnitt B 1 errechnete mittlere Leerraumtiefe (Meter – Achtung: nicht Millimeter!)

Δ = das Displacement (Tonnen)

bedeutet;

- 9.1.6 der Kapitän weist der Verwaltung oder der im Namen der Verwaltung handelnden Vertragsregierung des Ladehafens nach, daß das Schiff in dem vorgesehenen Beladungszustand die Vorschriften dieses Abschnitts erfüllt.

10 Stauen von Schüttgetreide

- 10.1 Die freien Getreideoberflächen sind durch Trimmen, soweit erforderlich und angemessen, einzuebnen, um dadurch die Wirkung des Übergehens des Getreides möglichst zu verringern.
- 10.2 In einem „vollen Raumabschnitt, getrimmt“ ist Schüttgetreide so zu trimmen, daß alle Hohlräume unter den Decks und Lukendeckeln möglichst ausgefüllt sind.
- 10.3 In einem „vollen Raumabschnitt, ungetrimmt“ ist der Bereich des Lukenschachtes so weit wie möglich mit Schüttgetreide zu füllen, das außerhalb des Lukenschachtbereiches seinen natürlichen Schüttwinkel aufweisen darf. Ein „voller Raumabschnitt“ kann entsprechend eingestuft werden, sofern folgendes zutrifft:
- 10.3.1 Die Verwaltung, welche die Genehmigung erteilt, kann nach Maßgabe des Abschnittes B 6 Ausnahmen von den Vorschriften über das Trimmen zulassen, wenn sie überzeugt ist, daß die sich aus dem freien Getreidefluß in einem gegebenenfalls mit Füllrohren, perforierten Decks oder dergleichen versehenen Raumabschnitt ergebende Geometrie des Unterdeckleerraums bei der Berechnung der Leerräume ausreichend berücksichtigt worden ist, oder
- 10.3.2 der Raumabschnitt ist „besonders geeignet“, wie in Nr. A 2.7 beschrieben; in diesem Fall kann von der Vorschrift zum Trimmen der Ladung an den Rändern des Raumabschnittes Befreiung erteilt werden.
- 10.4 Wenn sich über einem mit Getreide beladenen Unterraum kein Schüttgetreide oder andere Ladung befindet, sind die Lukendeckel in zulässiger Weise zu sichern, wobei das Gewicht der Lukendeckel und die fest eingebauten Lukensicherungen zu berücksichtigen sind.
- 10.5 Wird Schüttgetreide über geschlossenen Zwischendeckslukendeckeln gestaut, die nicht getreidedicht sind, so sind die Lukendeckel durch Abkleben der Fugen oder Abdecken der gesamten Luke mit Persennigen, Abdeckkleidern oder anderem geeignetem Material getreidedicht zu machen.

- 10.6 In „teilweise gefüllten Raumabschnitten“ müssen nach dem Laden alle freien Getreideoberflächen eingeebnet sein.
- 10.7 Wird die durch Übergehen des Getreides bewirkte schädliche Krängung nicht nach diesem Code berücksichtigt, so muß die Oberfläche des Schüttgetreides in einem „teilweise gefüllten Raumabschnitt“ durch Überstauung gemäß Abschnitt A 16 gesichert werden, um ein Übergehen zu verhindern. Wahlweise kann stattdessen in „teilweise gefüllten Raumabschnitten“ die Oberfläche des Schüttgetreides auch durch Drahtgeflecht oder Laschungen gemäß Abschnitt A 17 oder A 18 gesichert werden.
- 10.8 Untere Laderäume und über ihnen liegende Zwischendecksräume können wie ein einziger Raumabschnitt beladen werden, sofern bei Berechnung der Krängungsmomente der Fluß des Getreides in die unteren Räume entsprechend berücksichtigt wird.
- 10.9 In „vollen Raumabschnitten, getrimmt“, in „vollen Raumabschnitten, ungetrimmt“ und in „teilweise gefüllten Raumabschnitten“ können Längsschotte angebracht werden, um die durch Übergehen des Getreides bewirkte schädliche Krängung zu begrenzen, vorausgesetzt,
- 10.9.1 das Schott ist getreidedicht;
- 10.9.2 die Bauweise entspricht den Vorschriften der Abschnitte A 11, A 12 und A 13;
- 10.9.3 das Schott reicht in Zwischendecks von Deck zu Deck und in anderen Laderäumen von der Unterseite des Decks oder der Lukendeckel nach unten gemäß den Angaben in Anmerkung 2 der Nr. B 2.8.2, Anmerkung 3 der Nr. B 2.9 bzw. Nr. B 5.2.
- 11 Festigkeit der Getreideeinrichtungen**
- 11.1 Holz
- Das für Getreideeinrichtungen verwendete Holz muß gesund und von guter Qualität sein und sich seiner Art nach als für diesen Zweck geeignet erwiesen haben. Die tatsächlichen Abmessungen des Holzes müssen mit den unten festgelegten Maßen übereinstimmen. Wetterbeständiges, mit wasserfestem Leim verleimtes Sperrholz darf, wenn es so angeordnet wird, daß die Richtung der Fasern der äußeren Lagen rechtwinklig zu den tragenden Stützen oder Bindern liegt, verwendet werden, wenn seine Festigkeit der von Massivholz der vorgeschriebenen Abmessungen entspricht.
- 11.2 Zulässige Spannungen
- Bei der Berechnung der Abmessungen von einseitig belasteten Schotten sind die Werte der Tafeln A 13-1 bis A 13-6 zu benutzen und die folgenden zulässigen Spannungen anzunehmen:
- für Stahlschotte: $19,6 \text{ kN/cm}^2$
für Holzschotte: $1,57 \text{ kN/cm}^2$
(1 Newton entspricht 0,102 kg).

- 11.3 Andere Werkstoffe
- Für die Schotte können andere Werkstoffe als Holz oder Stahl zugelassen werden, wenn ihre mechanischen Eigenschaften gebührend beachtet werden.
- 11.4 Stützen
- 11.4.1 Sofern nicht geeignete Mittel ein Herausspringen der Stützen aus ihren Spuren verhindern, muß die Tiefe der Spur an dem Stützenende mindestens 75 Millimeter betragen. Falls das obere Stützenende nicht sicher gehalten wird, ist die oberste Strebe oder das oberste Stag so hoch wie praktisch ausführbar zu befestigen.
- 11.4.2 Für das Einsetzen der Schottplanken notwendige und den Stützenquerschnitt schwächende Ausschnitte sind so anzuordnen, daß die örtlichen Spannungen nicht unangemessen hoch werden.
- 11.4.3 Das maximale Biegemoment, das auf eine einseitig belastete Schotte haltende Stütze ausgeübt wird, muß normalerweise unter der Annahme berechnet werden, daß die Stützenenden beweglich gelagert sind. Ist eine Verwaltung jedoch davon überzeugt, daß tatsächlich eine gewisse Einspannung erreichbar ist, so kann eine Verringerung des maximalen Biegemoments entsprechend dem Grad der Einspannung der Stützenenden berücksichtigt werden.
- 11.5 Zusammengesetzte Elemente
- Werden Stützen, Binder oder andere Stützglieder aus zwei getrennten, auf beiden Seiten eines Schotts angeordneten und mittels Bolzen in angemessenem Abstand verbundenen Teilen gebildet, so ist als wirksames Widerstandsmoment die Summe der Widerstandsmomente der beiden Einzelquerschnitte anzunehmen.
- 11.6 Teilschotte
- Wenn sich Schotte nicht über die ganze Höhe des Laderaums erstrecken, müssen sie und ihre Stützen so wirksam wie solche, die sich über die ganze Höhe des Raumes erstrecken, gehalten oder verstagt werden.
- 12 Beidseitig belastete Schotte**
- 12.1 Losnehmbare Schotte
- 12.1.1 Losnehmbare Schotte müssen mindestens 50 Millimeter dick, getreidedicht und soweit notwendig durch Zwischenstützen gehalten sein.
- 12.1.2 Die Stützenabschnitte dürfen unabhängig von der Dicke der Schottplanken folgende Werte annehmen:

Dicke	Größter Stützenabstand
50 Millimeter	2,50 Meter
60 Millimeter	3,00 Meter
70 Millimeter	3,50 Meter
80 Millimeter	4,00 Meter

Werden größere Dicken als diese verwendet, so ändert sich der größte Stützenabstand mit wachsender Dicke linear.

12.1.3 Die Enden der Schottplanken sind in Spuren von mindestens 75 Millimeter Tiefe sicher aufzunehmen.

12.2 Andere Werkstoffe

Die Festigkeit der Schotte aus anderen Werkstoffen als Holz muß der für Schottplanken nach Nr. A 12.1 entsprechen.

12.3 Stützen

12.3.1 Stahlstützen für beidseitig belastete Schotte müssen folgendes Widerstandsmoment haben:

$$W = a \times W_1,$$

wobei

W = Widerstandsmoment in Kubikzentimetern

a = waagerechter Abstand zwischen den Stützen in Metern

bedeutet.

Das Widerstandsmoment je Meter Stützenabstand W_1 in Kubikzentimetern je Meter muß mindestens dem nach der Formel

$$W_1 = 14,8 (h_1 - 1,2) \text{ cm}^3/\text{m}$$

errechneten Wert entsprechen, wobei h_1 die größte freie Stützhöhe zwischen zwei benachbarten Stagen oder zwischen Stag und Stützenende in Metern ist. Wenn dieser Abstand kleiner als 2,40 Meter ist, so ist für das bezogene Widerstandsmoment mit dem Wert 2,40 Meter zu rechnen.

12.3.2 Die Widerstandsmomente für Holzstützen sind durch Multiplikation der entsprechenden Widerstandsmomente für Stahl mit 12,5 zu bestimmen. Werden Stützen aus anderen Werkstoffen verwendet, so müssen ihre Widerstandsmomente mindestens denen für Stahlstützen multipliziert mit dem Verhältnis der für Stahl und für den verwendeten Werkstoff zulässigen Spannungen entsprechen. In diesen Fällen ist auch die relative Steifigkeit jeder Stütze zu prüfen, um sicherzustellen, daß die Durchbiegung nicht unzulässig groß wird.

12.3.3 Der waagerechte Abstand zwischen den Stützen darf dabei die in Nr. A 12.1.2 angegebenen Werte nicht überschreiten.

12.4 Streben

12.4.1 Werden hölzerne Streben verwendet, so müssen sie aus einem Stück bestehen, an den En-

den sicher befestigt sein und sich am Schiffskörper, mit Ausnahme der Außenhaut, abstützen.

12.4.2 Vorbehaltlich der Nr. A 12.4.3 und A 12.4.4 muß die Mindeststärke hölzerner Streben betragen:

Länge der Strebe (m)	Kanthölzer Kantenlänge (mm)	Rundhölzer Durchmesser (mm)
bis 3	150 x 100	40
über 3 bis 5	150 x 150	165
über 5 bis 6	150 x 150	180
über 6 bis 7	200 x 150	190
über 7 bis 8	200 x 150	200
über 8	200 x 150	215

Streben mit einer Länge von 7 und mehr Metern sind auf etwa halber Länge sicher zu unterstützen.

12.4.3 Weicht der waagerechte Abstand der Stützen wesentlich von 4 Metern ab, so können die Trägheitsmomente der Streben direkt proportional geändert werden.

12.4.4 Beträgt die Neigung der Strebe gegen die Waagerechte mehr als 10 Grad, so ist die nächstgrößere Strebe, wie nach Nr. A 12.4.2 gefordert, anzubringen; die Neigung der Strebe darf jedoch 45 Grad nicht überschreiten.

12.5 Stage

Wo Stage zur Halterung beidseitig belasteter Schotte verwendet werden, sind sie waagerecht oder wenigstens annähernd waagerecht anzubringen, sie müssen aus Stahldrahtseil bestehen und an den Enden gut gesichert sein. Die Dicken der Drahtseile sind unter der Annahme zu bestimmen, daß von den Stagen gehaltene Schotte und Stützen mit 4,9 kN/m² gleichförmig belastet sind. Die so angenommene zulässige Belastung des Stages darf ein Drittel seiner Bruchfestigkeit nicht überschreiten.

13 Einseitig belastete Schotte

13.1 Längsschotte

Die Last (P) in Newton je Meter Schottlänge ist wie folgt anzunehmen:

13.1.1 Tafel A 13-1

Tafel A 13-1

B (m)								
h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10
1.50	8.336	8.826	9.905	12.013	14.710	17.358	20.202	25.939
2.00	13.631	14.759	16.769	19.466	22.506	25.546	28.733	35.206
2.50	19.466	21.182	23.830	26.870	30.303	33.686	37.265	44.473
3.00	25.644	27.900	30.891	34.323	38.099	41.874	45.797	53.740
3.50	31.823	34.568	37.952	41.727	45.895	50.014	54.329	63.008
4.00	38.148	41.286	45.013	49.180	53.691	58.202	62.861	72.275
4.50	44.473	47.955	52.073	56.584	61.488	66.342	71.392	81.542
5.00	50.847	54.623	59.134	64.037	69.284	74.531	79.924	90.810
6.00	63.498	68.009	73.256	78.894	84.877	90.859	96.988	109.344

h = Höhe des Getreides in Metern von der Unterkante des Schottes. Ist der Laderaum gefüllt, gilt als Höhe *h* der Abstand zwischen der Unterkante des Schottes und dem darüberliegenden Deck im Bereich des Schottes. Bei einem Lukenschacht, oder wenn der Abstand zwischen Schott und Lukenschacht 1 Meter oder weniger beträgt, gilt als Höhe *h* die Füllhöhe im Lukenschacht.

B = Breitenausdehnung des Schüttgetreides in Metern.

13.1.2 Bei Zwischenwerten der Größen *B* und *h* kann innerhalb der Tafel A 13-1 linear interpoliert werden, sofern der Wert von *h* höchstens 6,0 Meter beträgt.

13.1.3 Überschreitet die Größe *h* den Wert von 6,0 Metern, so kann die Belastung (*P*) der Schotte, ausgedrückt in Newton pro Längenmeter, aus Tafel A 13-2 ermittelt werden, indem das Ver-

hältnis *B/h* gebildet, in die Tafel übertragen und folgende Formel benutzt wird:

$$P = f \times h^2$$

13.1.4 Tafel A 13-2

B/h	f	B/h	f
0.2	1.687	2.0	3.380
0.3	1.742	2.2	3.586
0.4	1.809	2.4	3.792
0.5	1.889	2.6	3.998
0.6	1.976	2.8	4.204
0.7	2.064	3.0	4.410
0.8	2.159	3.5	4.925
1.0	2.358	4.0	5.440
1.2	2.556	5.0	6.469
1.4	2.762	6.0	7.499
1.6	2.968	8.0	9.559
1.8	3.174		

13.2 Querschotte

Die Last (*P*) in Newton je Meter Schottlänge ist wie folgt anzunehmen:

13.2.1 Tafel A 13-3

L (m)											
h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10	12	14	16
1.50	6.570	6.767	7.159	7.649	8.189	8.728	9.169	9.807	10.199	10.297	10.297
2.00	10.199	10.787	11.474	12.209	12.994	13.729	14.416	15.445	16.083	16.279	16.279
2.50	14.318	15.347	16.426	17.456	18.437	19.417	20.349	21.673	22.408	22.604	22.604
3.00	18.878	20.251	21.624	22.948	24.222	25.399	26.429	27.900	28.684	28.930	28.930
3.50	23.781	25.546	27.164	28.733	30.155	31.430	32.558	34.127	35.010	35.255	35.255
4.00	28.930	30.989	32.901	34.667	36.187	37.559	38.736	40.403	41.286	41.531	41.580
4.50	34.274	36.530	38.638	40.501	42.120	43.542	44.767	46.582	47.562	47.856	47.905
5.00	39.717	42.218	44.473	46.434	48.151	49.622	50.897	52.809	53.839	54.182	54.231
6.00	50.749	53.593	56.094	58.301	60.164	61.782	63.204	65.263	66.440	66.832	66.930

h = Höhe des Getreides in Metern von der Unterkante des Schottes. Ist der Laderaum gefüllt, gilt als Höhe *h* der Abstand zwischen der Unterkante des Schottes und dem darüberliegenden Deck im Bereich des Schottes. Bei einem Lukenschacht, oder wenn der Abstand zwischen Schott und Lukenschacht 1 Meter oder weniger beträgt, gilt als Höhe *h* die Füllhöhe im Lukenschacht.

L = Längenausdehnung des Schüttgetreides in Metern.

13.2.2 Bei Zwischenwerten der Größen *L* und *h* kann innerhalb der Tafel A 13-3 linear interpoliert werden, sofern der Wert von *h* höchstens 6,0 Meter beträgt.

13.2.3 Überschreitet die Größe *h* den Wert von 6,0 Metern, so kann die Belastung (*P*) der Schotte, ausgedrückt in Newton pro Längenmeter, aus Tafel A 13-4 ermittelt werden, indem das Verhältnis *L/h* gebildet, in die Tafel übertragen und folgende Formel benutzt wird:

$$P = f \times h^2$$

13.2.4 Tafel A 13-4

13.3 Die Gesamtlast je Längeneinheit der Schotte, dargestellt in den Tafeln A 13-1 bis A 13-4 kann, falls erforderlich, als Trapezlast über der

Tafel A 13-4

B/h	f	B/h	f
0.2	1.334	2.0	1.846
0.3	1.395	2.2	1.853
0.4	1.444	2.4	1.857
0.5	1.489	2.6	1.859
0.6	1.532	2.8	1.859
0.7	1.571	3.0	1.859
0.8	1.606	3.5	1.859
1.0	1.671	4.0	1.859
1.2	1.725	5.0	1.859
1.4	1.769	6.0	1.859
1.6	1.803	8.0	1.859
1.8	1.829		

Höhe angenommen werden. In diesen Fällen sind die Auflagekräfte am oberen und unteren Ende eines senkrechten Trägers oder einer senkrechten Stütze nicht gleich. Die Auflagekräfte am oberen Ende, ausgedrückt als Prozentsatz der Gesamtlast, die von einem senkrechten Träger bzw. einer senkrechten Stütze aufgenommen wird, sind aus den Tafeln A 13-5 und A 13-6 zu entnehmen.

13.3.1 Tafel A 13-5: Einseitig belastete Längsschotte; Auflagekraft am oberen Ende einer Stütze als Prozentsatz der Last aus Nr. A 13.1.

B (m)								
h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10
1.50	43.3	45.1	45.9	46.2	46.2	46.2	46.2	46.2
2.00	44.5	46.7	47.6	47.8	47.8	47.8	47.8	47.8
2.50	45.4	47.6	48.6	48.8	48.8	48.8	48.8	48.8
3.00	46.0	48.3	49.2	49.4	49.4	49.4	49.4	49.4
3.50	46.5	48.8	49.7	49.8	49.8	49.8	49.8	49.8
4.00	47.0	49.1	49.9	50.1	50.1	50.1	50.1	50.1
4.50	47.4	49.4	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
5.00	47.7	49.4	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
6.00	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
7.00	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
8.00	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
9.00	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
10.00	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2

B = Breitenausdehnung des Schüttgetreides in Meter.

Für andere Werte von h oder B sind die Auflagekräfte durch lineare Interpolation oder Extrapolation zu bestimmen.

13.3.2 Tafel A 13-6: Einseitig belastete Querschotte; Auflagekraft am oberen Ende einer Stütze als Prozentsatz der Last aus Nr. A 13.2

L (m)											
h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10	12	14	16
1.50	37.3	38.7	39.7	40.6	41.4	42.1	42.6	43.6	44.3	44.8	45.0
2.00	39.6	40.6	41.4	42.1	42.7	43.1	43.6	44.3	44.7	45.0	45.2
2.50	41.0	41.8	42.5	43.0	43.5	43.8	44.2	44.7	45.0	45.2	45.2
3.00	42.1	42.8	43.3	43.8	44.2	44.5	44.7	45.0	45.2	45.3	45.3
3.50	42.9	43.5	43.9	44.3	44.6	44.8	45.0	45.2	45.3	45.3	45.3
4.00	43.5	44.0	44.4	44.7	44.9	45.0	45.2	45.4	45.4	45.4	45.4
5.00	43.9	44.3	44.6	44.8	45.0	45.2	45.3	45.5	45.5	45.5	45.5
6.00	44.2	44.5	44.8	45.0	45.2	45.3	45.4	45.6	45.6	45.6	45.6
7.00	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6
8.00	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6
9.00	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6
10.00	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6

L = Längenausdehnung des Schüttgetreides in Meter.

Für andere Werte von h oder L sind die Auflagekräfte durch lineare Interpolation oder Extrapolation zu bestimmen.

13.3.3 Die Beanspruchung der Endbefestigungen der senkrechten Träger oder Stützen dürfen nach der größten Last, die jeweils an den Enden auftreten kann, berechnet werden. Diese Lasten sind wie folgt anzunehmen:

Längsschotte:

Größte Last am oberen Ende =
50 v. H. der dazugehörigen Gesamtlast von Nr. A 13.1

Größte Last am unteren Ende =
55 v. H. der dazugehörigen Gesamtlast von Nr. A 13.1

Querschotte:

Größte Last am oberen Ende =

45 v. H. der dazugehörigen Gesamtlast von Nr. A 13.2

Größte Last am unteren Ende =

60 v. H. der dazugehörigen Gesamtlast von Nr. A 13.2

13.3.4 Die Dicke waagerechter hölzerner Planken darf ebenfalls unter Berücksichtigung der senkrechten Verteilung der Last nach Tafeln A 13–5 und A 13–6 bestimmt werden; in diesen Fällen ist

$$t = 10 \text{ a } \sqrt{\frac{p \times k}{h \times 2091,8}}$$

- wobei
- t = Dicke der Planken in Millimetern
- a = Stützweiten der Planken, d. h. Abstand zwischen den Stützen in Metern
- h = Höhe des Getreides von der Unterkante des Schottes in Metern
- p = Gesamtlast pro Längeneinheit nach den Tafeln in Newton
- k = Faktor, abhängig von der senkrechten Verteilung der Last
- bedeutet.
- Wird die senkrechte Verteilung der Last gleichförmig, d. h. als Rechtecklast, angenommen, so ist $k = 1,0$. Für trapezförmige Verteilung ist $k = 1,0 + 0,06 (50-R)$
- wobei
- R = Auflagekraft nach Tafel A 13–5 oder A 13–6 bedeutet.
- 13.3.5 Stage oder Streben
- Die Abmessungen der Stage und Streben sind so festzulegen, daß die aus den Tafeln A 13-1 bis A 13-4 entnommenen Lasten höchstens ein Drittel der Bruchlasten betragen.
- 14 **Muldenstauung**
- 14.1 Zur Verringerung des Krängungsmomentes kann anstelle eines Längsschottes im Luken-schachtbereich eine Muldenstauung angewendet werden, jedoch nur in einem „vollen Raumabschnitt, getrimmt“ gemäß Nr. A 2.2. Bei Leinsamen oder sonstigem Saatgut mit ähnlichen Eigenschaften darf Muldenstauung anstelle eines Längsschottes nicht angewendet werden; ein angebrachtes Längsschott muß die Vorschriften nach Nr. 10.9 erfüllen.
- 14.2 Die Tiefe der Mulde, gemessen vom Boden der Mulde bis zur Deckslinie, muß folgende Werte haben:
- 14.2.1 bei Schiffen mit einer Breite auf Spanten bis 9,10 Meter mindestens 1,20 Meter;
- 14.2.2 bei Schiffen mit einer Breite auf Spanten von 18,30 und mehr Metern mindestens 1,80 Meter;
- 14.2.3 bei Schiffen mit einer Breite auf Spanten zwischen 9,10 und 18,30 Meter ist die Mindesttiefe der Mulde durch Interpolation zu bestimmen.
- 14.3 Der obere Rand der Mulde wird von der Unterdeck-Konstruktion der Luke, d. h. von den Lukenlängsträgern oder Lukensäulen und den Lukenendbalken, gebildet. Die Mulde und der Lukenschacht darüber sind durch Sackgetreide oder andere geeignete Ladung, die auf einem Abdeckkleid oder ähnlichem dicht gestaut sich gegen die angrenzenden Verbände abstützt, vollständig aufzufüllen. Die Abstützung an den Verbänden muß dabei mindestens die Hälfte der in Nr. A 14.2 genannten Werte betragen. Ist ein zum Abstützen geeigneter Schiffskörperverband nicht vorhanden, ist die Mulde in ihrer Lage durch Stahldraht, Ketten oder doppeltes Stahlband gemäß Nr. A 17.1.4 in Abständen von höchstens 2,40 Meter zu fixieren.
- 15 **Bündeln von Schüttgetreide**
- Anstelle der Muldenstauung in einem „vollen Raumabschnitt, getrimmt“ mit Sackgetreide oder anderer geeigneter Ladung, kann unter folgenden Bedingungen ein Getreidebündel verwendet werden:
- 15.1 Die Abmessungen und die Mittel für das Fixieren des Bündels sind die gleichen wie die in Nr. A 14.2 und A 14.3 für die Mulden aufgeführten.
- 15.2 Die Mulde ist mit einem von der Verwaltung zugelassenen Gewebe auszuschlagen, das eine Zugfestigkeit von mindestens 2687 N, bezogen auf einen Streifen von 5 Zentimetern hat und geeignete Mittel besitzt, um das Bündel oben sicher zu verschließen.
- 15.3 Abweichend von Nr. A 15.2 kann auch ein von der Verwaltung zugelassenes Gewebe mit einer Zugfestigkeit von mindestens 1344 N, bezogen auf einen Streifen von 5 Zentimetern, verwendet werden, wenn die Mulde wie folgt ausgebildet wird:
- 15.3.1 Von der Verwaltung zugelassene Laschungen sind mit einem Abstand von höchstens 2,40 Metern querschiffs in die von Schüttgetreide gebildete Mulde einzulegen. Diese Laschungen müssen so lang sein, daß sie oberhalb des Bündels festgezurt und gesichert werden können.
- 15.3.2 Darüber ist mindestens 25 Millimeter dickes Stauholz oder anderes geeignetes Material gleicher Festigkeit und von 150 bis 300 Millimeter Breite in Schiffslängsrichtung zu legen, um ein Einschnelden oder Durchscheuern des darüber gebreiteten Gewebes zu verhindern.
- 15.4 Die Mulde ist danach mit Schüttgetreide zu füllen und oben sicher zu verzurren; bei Verwendung eines nach Nr. A 15.3 zugelassenen Gewebes ist weiteres Stauholz über das zusammengeschlagene Gewebe zu legen, bevor die Mulde durch Festzurren der Laschungen gesichert wird.
- 15.5 Wird mehr als eine Gewebebahn zum Ausschlagen der Mulde verwendet, so sind die Bahnen unten entweder durch Zusammennähen oder durch doppelte Überlappung zu verbinden.
- 15.6 Die Muldenstauung muß oben mit der Unterkante der eingelegten Schiebebalken abschließen; zwischen die Schiebebalken kann geeignetes Stückgut oder Schüttgetreide auf das Getreidebündel gestaut werden.
- 16 **Überstauung**
- 16.1 Wird Sackgetreide oder andere geeignete Ladung zur Sicherung „teilweise gefüllter Raumabschnitte“ verwendet, so muß die freie Getreideoberfläche eingeebnet und mit Abdeckkleidern oder Gleichwertigem oder mit einem geeigneten Rost abgedeckt werden. Die Roste müssen aus Trägern im Abstand von höchstens 1,20 Meter und aus 25 Millimeter dicken darüberliegenden Brettern mit Abständen von höchstens 100 Millimetern bestehen. Roste

- können auch aus anderem Werkstoff hergestellt werden, wenn er von einer Verwaltung als gleichwertig angesehen wird.
- 16.2 Der Rost oder das Abdeckkleid muß mit dicht gestautem Sackgetreide in einer Höhe von mindestens einem Sechzehntel der größten Breite der freien Getreideoberfläche oder 1,20 Meter, je nachdem, welcher Wert größer ist, abgedeckt sein.
- 16.3 Das Sackgetreide ist in einwandfreiem, gut gefüllten und sicher verschlossenen Säcken zu befördern.
- 16.4 Anstelle von Sackgetreide kann andere geeignete, dicht gestaute Ladung, die mindestens die gleiche Flächenlast wie gemäß Nr. A 16.2 gestautes Sackgetreide ausübt, verwendet werden.
- 17 **Laschung**
Wird zur Vermeidung von Krängungsmomenten in „teilweise gefüllten Raumabschnitten“ eine Laschung verwendet, so ist folgende Sicherung vorzusehen:
- 17.1 Das Getreide ist so zu trimmen, daß es mittschiffs etwas überhöht ist, und dann mit Jutegewebe, Persenningen oder Gleichwertigem abzudecken.
- 17.2 Jutegewebe oder Persenninge müssen sich wenigstens 1,80 Meter überlappen.
- 17.3 Zwei dichte Lagen von etwa 25 Millimeter dicken und 150 bis 350 Millimeter breiten Brettern sind so übereinander zu nageln, daß die untere quer und die obere längs zur Schiffsachse liegt. Abweichend davon kann auch nur eine Lage von 50 Millimeter dicken Brettern in Längsrichtung auf 50 Millimeter dicke und mindestens 150 Millimeter breite Unterlagen genagelt werden. Die Unterlagen müssen sich bei einem Abstand von höchstens 2,40 Meter über die volle Breite des Raumabschnitts erstrecken. Vorrichtungen, bei denen andere von der Verwaltung als gleichwertig angesehene Werkstoffe verwendet werden, können ebenfalls anerkannt werden.
- 17.4 Für die Laschung kann Stahl-Drahtseil (19 Millimeter Durchmesser oder gleichwertig), doppeltes Stahlband (50 Millimeter x 1,3 Millimeter) mit einer Bruchlast von mindestens 49 kN oder Kette gleicher Festigkeit, die jeweils mit einer 32-mm-Spannschraube straff zu spannen sind, verwendet werden. Anstelle der 32-mm-Spannschraube kann für Stahlband auch ein Spannzug mit Sperre verwendet werden, sofern die zum Spannen erforderlichen passenden Spannschlüssel verfügbar sind. Bei der Verwendung von Stahlband sind die Enden durch mindestens drei Stauchklappen zu sichern. Bei der Verwendung von Drahtseil sind für die Herstellung eines Auges mindestens vier Seilklemmen zu benutzen.
- 17.5 Vor Abschluß der Beladung sind die Laschungen zuverlässig mit einem 25-mm-Schäkel oder einer Spannklemme gleicher Festigkeit ungefähr 450 Millimeter unterhalb der voraussichtlich endgültigen Getreideoberfläche an den Spanten sicher zu befestigen.
- 17.6 Die Laschungen dürfen höchstens 2,40 Meter Abstand voneinander haben und müssen durch je einen Träger, der über die längsschiffs liegende Lage genagelt ist, unterstützt werden. Dieser Träger muß aus Holz von mindestens 25 Millimeter Dicke und 150 Millimeter Breite bestehen und über die volle Breite des Raumabschnitts reichen.
- 17.7 Während der Reise sind die Laschungen regelmäßig zu überprüfen und, wo notwendig, nachzuspannen.
- 18 **Sichern mit Drahtgeflecht**
Wird zur Vermeidung von Getreidekrängungsmomenten in „teilweise gefüllten Raumabschnitten“ eine Laschung verwendet, so kann anstelle des in Abschnitt A 17 beschriebenen Verfahrens wie folgt verfahren werden:
- 18.1 Die Getreideladung ist soweit zu trimmen und einzuebnen, daß sie ganz leicht entlang der Mittellängsachse des Raumabschnitts ansteigt.
- 18.2 Die gesamte Getreideoberfläche ist mit Abdeckkleidern aus Jute, mit Persenningen oder mit Gleichwertigem abzudecken. Das Abdeckmaterial muß eine Zugfestigkeit von mindestens 1344 N, bezogen auf einen Streifen von 5 Zentimetern, haben.
- 18.3 Zwei Lagen eines Drahtgeflechts sind auf das Jute-Abdeckkleid oder die sonstige Abdeckung zu legen. Die untere Lage ist querschiffs, die obere längsschiffs zu legen. Die einzelnen Drahtgeflechtmatten müssen sich mindestens 75 mm überlappen. Die obere Lage Drahtgeflecht ist so über die untere Lage zu legen, daß die von den beiden Lagen gebildeten Rechtecke jeweils etwa 75 Millimeter auf 75 Millimeter messen. Das Drahtgeflecht von der Art, wie es im Stahlbetonbau verwendet wird, muß aus Stahldraht mit 3 Millimeter Durchmesser und einer Bruchfestigkeit von mindestens 52 kN/cm² gefertigt und zu Quadraten zusammengesweißt sein, die 150 Millimeter auf 150 Millimeter groß sind. Drahtgeflecht mit Walzender darf verwendet werden, nicht jedoch Drahtgeflecht mit losem, abblätterndem Rost.
- 18.4 Die Seitenbegrenzungen des Drahtgeflechts an der Backbord- und an der Steuerbordseite des Raumabschnitts sind mit Holzplanken einzufassen, die 150 Millimeter auf 50 Millimeter messen.
- 18.5 Die zum Niederhalten des Drahtgeflechts dienenden Laschungen müssen sich von einer Seite bis zu anderen Seite quer über den Raumabschnitt erstrecken und dürfen untereinander nicht mehr als 2,40 Meter Abstand haben; die vorderste und die hinterste Laschung darf jedoch nicht mehr als 300 Millimeter Abstand vom vorderen bzw. hinteren Laderaumschott haben. Vor Abschluß der Beladung ist jede Laschung zuverlässig mit einem 25-Millimeter-

Schäkel oder einer Spannklemme gleicher Festigkeit ungefähr 450 Millimeter unterhalb der voraussichtlich endgültigen Getreideoberfläche an den Spanten sicher zu befestigen. Von dieser Stelle aus ist die Laschung über die Oberkante der Seitenbegrenzungsplanke nach Nr. 18.4 zu führen; dadurch soll der von der Laschung ausgehende nach unten gerichtete Druck verteilt werden. Zwei Lagen Holzplanken von 150 Millimeter Breite und 25 Millimeter Dicke sind querschiffs unter jede Laschung zu legen; sie müssen sich über die gesamte Breite des Raumabschnitts erstrecken.

- 18.6 Für die Laschungen muß Stahldrahtseil (19 Millimeter Durchmesser oder gleichwertig), doppeltes Stahlband (50 Millimeter x 1,3 Millimeter mit einer Bruchlast von mindestens 49 kN) oder Kette von gleicher Festigkeit, die jeweils mit einer 32-Millimeter-Spannschraube straff zu spannen sind, verwendet werden. Anstelle der 32-Millimeter-Spannschraube kann für Stahlband auch ein Spannzug mit Sperre verwendet werden, sofern die zu Spannen erforderlichen passenden Spannschlüssel verfügbar sind. Bei der Verwendung von Stahlband sind die Enden durch mindestens drei Stauchklemmen zu sichern. Bei der Verwendung von Drahtseil sind für die Herstellung eines Auges mindestens vier Seilklemmen zu benutzen.
- 18.7 Während der Reise sind die Laschungen regelmäßig zu überprüfen und, wo notwendig, nachzuspannen.

Teil B

Berechnung angenommener Krängungsmomente und allgemeine Annahmen

- 1 Allgemeine Annahmen
- 1.1 Bei Schiffen, die Schüttgetreide befördern, gilt für die Berechnung der durch übergehende Ladung hervorgerufenen schädlichen Krängungsmomente folgendes:
- 1.1.1 Für „volle Raumabschnitte“, die nach Nr. A 10.2 getrimmt sind, sind unter solchen Begrenzungsflächen, die weniger als 30 Grad gegen die Waagerechte geneigt sind, hierzu parallel verlaufende Leerräume anzunehmen, deren mittlere Tiefe nach der Formel
- $$Vd = Vd_1 + 0,75 (d - 600) \text{ mm}$$
- berechnet wird, wobei
- $$Vd = \text{durchschnittliche Leerraumtiefe in Millimetern,}$$
- $$Vd_1 = \text{Bezugsleerraumtiefe nach Tafel B 1–1,}$$
- $$d = \text{vorhandene Unterzughöhe in Millimetern bedeutet.}$$
- Vd ist mindestens mit 100 Millimetern anzunehmen.

Tafel B 1–1

Abstand zwischen Lukenende oder Lukenseite und Raumbegrenzung (m)	Bezugsleerraumtiefe Vd_1 (mm)
0,5	570
1,0	530
1,5	500
2,0	480
2,5	450
3,0	440
3,5	430
4,0	430
4,5	430
5,0	430
5,5	450
6,0	470
6,5	490
7,0	520
7,5	550
8,0	590

Bemerkungen zu Tafel B 1–1:

- 1) Für Abstände von mehr als 8,00 Meter ist die Bezugsleerraumtiefe (Vd_1) für jeweils 1 Meter Zunahme um jeweils 80 Millimeter linear zu vergrößern.
 - 2) In den Ecken eines Raumabschnittes ist der lotrechte Abstand vom Lukenlängsträger oder vom Lukenendbalken zur Begrenzung des Raumabschnittes – je nachdem, welcher Wert größer ist – als Abstand zur Begrenzung des betreffenden Raumabschnittes anzunehmen. Als „Trägerhöhe“ (d) ist die Höhe des Lukenlängsträgers oder des Lukenendbalkens anzunehmen – je nachdem, welcher Wert kleiner ist.
 - 3) Ist ein erhöhtes Deck außerhalb einer Luke vorhanden, so wird die durchschnittliche Leerraumtiefe, gemessen von der Unterseite des erhöhten Decks, aus der Bezugsleerraumtiefe in Abhängigkeit von der Höhe des Lukenendbalkens zuzüglich der Höhe des erhöhten Decks berechnet.
- 1.1.2 Zusätzlich zu etwaigen offenen Leerräumen im Lukendeckel ist bei vollen Luken eine durchschnittliche Leerraumtiefe von 150 Millimetern anzunehmen, die entweder vom untersten Teil des Lukendeckels oder von der Oberkante des Lukenlängssüls bis zur Getreideoberfläche zu messen ist, je nachdem, welcher Teil tiefer liegt.
- 1.1.3 Für „volle Raumabschnitte, ungetrimmt“, die nach Nr. A 10.3.1 von der Vorschrift zum Trimmen der Getreideladung außerhalb des Luken-schachtbereiches befreit sind, gilt die Annahme, daß die Getreideoberfläche nach Ladeende mit einer Neigung von 30 Grad gegen die Waagerechte nach allen Richtungen in den Leerraum unter dem darüberliegenden Deck hineinfließt.
- 1.1.4 Für „volle Raumabschnitte, ungetrimmt“, die nach Nr. A 10.3.2 von der Vorschrift zum Trimmen der Getreideladung außerhalb des Luken-

schachtbereiches befreit sind, gilt die Annahme, daß die Getreideoberfläche nach Ladeende mit einer Neigung von 30 Grad gegen die Waagerechte gegen die Unterkante des Lukenendbalkens von der Einfüllstelle weg nach allen Richtungen hin fließt. Sind jedoch in den Lukenendbalken Fülllöcher gemäß Tafel B 1–2 vorhanden, gilt die Annahme, daß die Getreideoberfläche nach Ladeende mit einer Neigung von 30 Grad gegen die Waagerechte von einer Linie am Lukenendbalken, die das Mittel aus allen Bergen und Tälern der tatsächlichen Getreideoberfläche nach Abbildung B 1 bildet, nach allen Richtungen hin fließt.

Tafel B 1–2

Mindestdurchmesser (mm)	Fläche (cm ²)	Höchstabstand (m)
90	63,6	0,60
100	78,5	0,75
110	95,0	0,90
120	113,1	1,07
130	133,0	1,25
140	154,0	1,45
150	177,0	1,67
160	201,0	1,90
170	227,0	2,00
oder mehr		(Höchstwert)

1.2 Das Verhalten, das für die Getreideoberfläche in „teilweise gefüllten Raumabschnitten“ anzunehmen ist, ist in Abschnitt B 5 beschrieben.

1.3 Bei Stabilitätsberechnungen zum Nachweis der Einhaltung der Stabilitätsbedingungen nach Abschnitt A 7 ist anzunehmen, daß im „vollen Raumabschnitt, getrimmt“ der Massenmittelpunkt der Ladung im volumetrischen Mittelpunkt des gesamten Laderaums liegt. Gestattet die Verwaltung, den Einfluß der angenommenen Unterdeckleerräume auf die Höhenlage des Massenmittelpunkts der Ladung in „vollen Raumabschnitten, getrimmt“ zu berücksichtigen, so muß die sich aus der Querverschiebung des Getreides ergebende ungünstigere Höhenlage der Getreideoberflächen wie folgt ausgeglichen werden:

$$\text{Gesamtkrängungsmoment} = 1,06 \times \text{errechnetes Krängungsmoment.}$$

In allen Fällen ist als Masse der Ladung in einem „vollen Raumabschnitt, getrimmt“ der Inhalt des gesamten Laderaums geteilt durch den Staufaktor anzusehen.

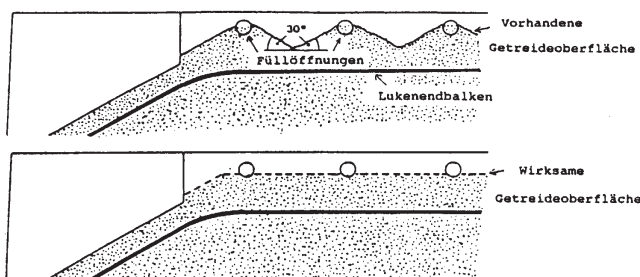


Abbildung B 1

1.4 In einem „vollen Raumabschnitt, ungetrimmt“ ist als Massenmittelpunkt der Ladung der volumetrische Mittelpunkt des gesamten Laderaums anzusehen, ohne daß Leerräume in irgendeiner Weise berücksichtigt werden. In allen Fällen ist als Masse der Ladung der Rauminhalt der Ladung (ermittelt nach den Annahmen in Nr. B 1.1.3 und B 1.1.4) geteilt durch den Staufaktor anzusehen.

1.5 In „teilweise gefüllten Raumabschnitten“ ist die sich ergebende ungünstige Höhenlage der Getreideoberflächen wie folgt auszugleichen:

$$\text{Gesamtkrängungsmoment} = 1,12 \times \text{errechnetes Krängungsmoment.}$$

1.6 Es können auch andere ebenso wirkungsvolle Methoden angewandt werden, um den nach den Nrn. B 1.3 und B 1.5 vorgeschriebenen Ausgleich zu erreichen.

2 Angenommenes volumetrisches Krängungsmoment eines vollen Raumabschnitts, getrimmt

Allgemeines

2.1 Die schematischen Darstellungen der Bewegung der Getreideoberfläche stellen Schnitte dar, die jeweils querschnitts durch den betreffenden Raumteil gelegt sind, dessen Gesamtkrängungsmoment durch Multiplikation des Flächenkrängungsmoments mit der Länge des betreffenden Raumteils errechnet wird.

2.2 Das als Folge eines etwaigen Übergehens des Getreides anzunehmende Krängungsmoment ist dasjenige, das sich aus der endgültigen Form und der Lage der Leerräume nach dem Übergang des Getreides von der höheren zur niedrigeren Seite ergibt.

2.3 Nach dem Übergehen ist eine unter 15 Grad gegen die Waagerechte geneigte Getreideoberfläche anzunehmen.

2.4 Bei der Berechnung der Schnittfläche des an einen Längsträger angrenzenden größtmöglichen Leerraums sind die Einflüsse waagerechter Flächen wie Flanschen oder Gurtplatten außer acht zu lassen.

2.5 Die Gesamtflächen der Schnitte durch die ursprünglichen und die endgültigen Leerräume müssen gleich sein.

2.6 Längsschiffs verlaufende Verbände, die getreidedicht sind, können als über ihre gesamte Länge wirksam angesehen werden, sofern sie nicht als Mittel zur Verringerung der Auswirkungen des Übergehens des Getreides vorgesehen sind; in diesem Fall gelten die Vorschriften der Nr. 10.9.

2.7 Eine nicht durchlaufende Längsunterteilung kann als über ihre gesamte Länge wirksam angesehen werden.

Annahmen

Unter den folgenden Absätzen wird angenommen, daß sich das Gesamtkrängungsmoment eines Raumabschnitts als Summe der Einzelrechnungen für die folgenden Teile des Raumabschnitts ergibt:

2.8 Vor und hinter den Luken:

2.8.1 Hat ein Raumabschnitt zwei oder mehr Hauptluken, durch die er beladen werden kann, so ist für die Bestimmung der Unterdeckleerräume zwischen den Luken der halbe Abstand zwischen den Endbalken der benachbarten Luken maßgebend.

2.8.2 Die nach einem etwaigen Übergehen des Getreides entstehenden Leerräume sind schematisch in Abbildung B 2–1 dargestellt.

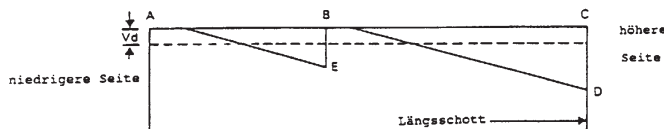


Abbildung B 2–1

Erläuterungen zu Abbildung B 2–1:

- 1) Ist die Schnittfläche des an den Unterzug bei B angrenzenden größtmöglichen Leerraums kleiner als die anfängliche Schnittfläche des Leerraums unterhalb AB, d. h. $AB \times Vd_1$, so wird angenommen, daß sich die überschüssige Fläche der auf der höheren Seite entstandenen Leerraumschnittfläche überlagert.
- 2) Ist in Übereinstimmung mit Nr. A 10.9 z. B. ein Längsschott angebracht, so muß es sich mindestens bis 0,60 Meter unterhalb D oder E erstrecken, je nachdem welches die größere Tiefe ergibt.

2.9 In und neben den Luken ohne Längsschott:

2.9.1 Die nach einem etwaigen Übergehen des Getreides entstehenden Leerräume sind schematisch in Abbildung B 2–2 bzw. B 2–3 dargestellt.

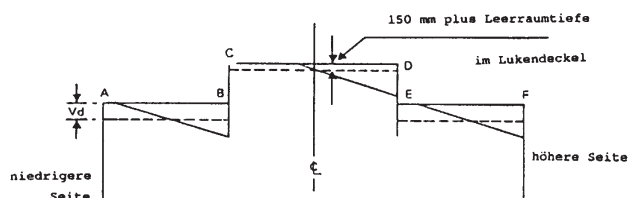


Abbildung B 2–2

Erläuterungen zu Abbildung B 2–2:

- 1) Der Anteil der Fläche unterhalb AB, um den die in an den Unterzug bei B angrenzende größtmögliche Fläche überschritten wird, ist der unter der Luke entstehenden Leerraumschnittfläche zu überlagern.
- 2) Der Anteil der Fläche unterhalb CD, um den die an den Unterzug bei E angrenzende größtmögliche Fläche überschritten wird, ist der auf der höheren Seite gebildeten Leerraumschnittfläche zu überlagern.

2.9.2 In und neben Luken mit Längsschott:

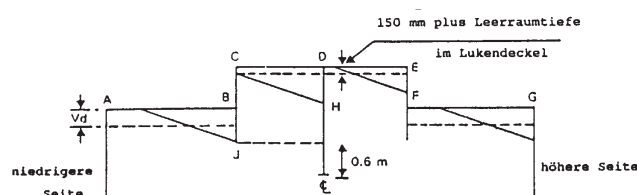


Abbildung B 2–3

Erläuterungen zu Abbildung B 2–3:

- 1) Die Überschußfläche von AB ist der niedrigeren der beiden Leerraumschnittflächen, die unterhalb der Luke neben dem Mittellängsschott und neben dem Lukenlängssüll und dem Unterzug auf der höheren Seite entstehen, zu überlagern.
- 2) Bei der Berechnung des Krängungsmoments ist eine in einer Luke angeordnete Muldenstauung aus Sackgetreide oder aus einem mit Schüttgetreide gefüllten Bündel gegenüber einem Mittellängsschott als mindestens gleichwertig anzusehen.
- 3) Ist in Übereinstimmung mit Nr. A 10.9 ein Mittellängsschott angebracht, so muß es sich mindestens bis zu 0,60 Meter unterhalb H oder J erstrecken, je nachdem, welches die größere Tiefe ergibt.

Gemeinsam beladene Raumabschnitte

Werden Raumabschnitte gemeinsam beladen, so gelten für das Verhalten der Leerräume die unter den folgenden Absätzen beschriebenen Annahmen:

2.10 Ohne wirksame Mittellängsschotte:

Es ist davon auszugehen, daß

- 2.10.1 unter dem Oberdeck die Annahmen für den Eindecker gemäß Nr. B 2.8.2 und B 2.9.1 gelten,
- 2.10.2 sich die unter dem zweiten Deck auf der niedrigeren Seite entstehende Differenz der Schnittfläche der Leerräume, d. h. ursprüngliche Fläche abzüglich der an den Lukenunterzug angrenzenden Fläche, zur Hälfte der Leerraumschnittfläche in der Oberdeckluke und zu je einem Viertel den Leerraumschnittflächen auf der höheren Seite des Oberdecks und des zweiten Decks überlagert,
- 2.10.3 sich die unter dem dritten Deck und den tieferen Decks auf der niedrigeren Seite entstehenden Differenzen der Schnittflächen der Leerräume zu gleichen Teilen den Leerraumschnittflächen der oberen Decks und der Oberdeckluke überlagern.

2.11 Mit wirksamen bis in die Oberdeckluke reichenden Mittellängsschotten.

Es ist davon auszugehen, daß

- 2.11.1 sich die in allen Decksebenen neben diesem Schott auf der niedrigeren Seite entstehenden Differenzen der Schnittflächen der Leerräume der Leerraumschnittfläche in der niedrigeren Hälfte der Oberdeckluke überlagern,
- 2.11.2 sich die in der Decksebene unmittelbar unterhalb der Unterkante dieses Schotts auf der niedrigeren Seite entstehende Differenz der Schnittflächen der Leerräume zur Hälfte der Leerraumschnittfläche auf der niedrigeren Hälfte der Oberdeckluke und der Rest zu glei-

chen Teilen den Leerraumschnittflächen unter den Decks auf der höheren Seite überlagert,

- 2.11.3 sich die in Decksebenen, die niedriger liegen als unter B 2.11.1 und B 2.11.2 beschrieben, auf der niedrigeren Seite entstehenden Differenzen der Schnittflächen der Leerräume zu gleichen Teilen den Leerraumschnittflächen der Oberdeckluke zu beiden Seiten des Schotts und denen unter den Decks auf der höheren Seite überlagern.

- 2.12 Mit wirksamen, nicht bis in die Oberdeckluke reichenden Mittellängsschotten:

Da nicht angenommen werden kann, daß eine Überlagerung von Leerräumen in den durch das Mittellängsschott geteilten Deckebenen stattfindet, ist davon auszugehen, daß die auf der niedrigeren Seite entstehenden Differenzen der Schnittflächen der Leerräume sich oberhalb des Schottes in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Nr. B 2.10 und B 2.11 den Leerraumschnittflächen auf der höheren Seite überlagern.

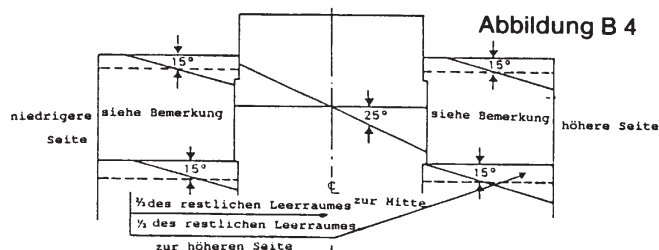
3 Angenommenes volumetrisches Krängungsmoment eines vollen Raumabschnitts, ungetrimmt

- 3.1 Alle Bestimmungen für „volle Raumabschnitte, getrimmt“ gemäß Nr. B 2 gelten mit nachstehend genannten Ausnahmen auch für „volle Raumabschnitte, ungetrimmt“.
- 3.2 Für „volle Raumabschnitte, ungetrimmt“, die nach Nr. A 10.3.1 von der Vorschrift zum Trimmen außerhalb des Lukenschachtbereiches befreit sind, gilt die Annahme:
- 3.2.1 Die nach dem Übergehen verbleibende Neigung der Getreideoberfläche beträgt 25 Grad gegen die Waagerechte. Ist jedoch in einem Teil des Raumabschnitts (vor, hinter oder neben dem Lukenschacht) die mittlere Schnittfläche des Leerraums gleichgroß oder kleiner als die Fläche, die sich aus Nr. B 1.1 ergibt, so ist als Neigung der Getreideoberfläche nach dem Übergehen in den Raumteil 15 Grad gegen die Waagerechte anzunehmen, und
- 3.2.2 es ist anzunehmen, daß die Schnittfläche des Leerraums des Raumabschnitts vor und nach dem Übergehen gleichgroß ist, d. h., daß zusätzliches Nachfließen zum Zeitpunkt des Übergehens nicht angenommen wird.
- 3.3 Für „volle Raumabschnitte, ungetrimmt“, die nach Nr. A 10.3.2 von der Vorschrift zum Trimmen an den Rändern vor und hinter dem Lukenschacht befreit sind, gilt die Annahme:
- 3.3.1 die nach dem Übergehen verbleibende Neigung der Getreideoberfläche neben dem Lukenschacht beträgt 15 Grad gegen die Waagerechte; und
- 3.3.2 die nach dem Übergehen verbleibende Neigung der Getreideoberfläche an den Rändern vor und

hinter dem Lukenschacht beträgt 25 Grad gegen die Waagerechte.

4 Angenommenes volumetrisches Krängungsmoment in Schächten

Die nach einem etwaigen Übergehen des Getreides entstehenden Leerräume sind schematisch in Abbildung B 4 dargestellt:



Erläuterung zu Abbildung B 4:

Können die Seitenräume neben dem Schacht nicht ordnungsgemäß nach Nr. A 10 getrimmt werden, so ist anzunehmen, daß die Getreideoberfläche nach dem Übergehen eine Neigung von 25 Grad hat.

5 Angenommenes volumetrisches Krängungsmoment eines teilweise gefüllten Raumabschnitts

- 5.1 Ist die freie Oberfläche des Schüttgetreides nicht gemäß Nr. A 16, A 17 oder A 18 gesichert worden, so ist nach dem Übergehen eine um 25 Grad gegen die Waagerechte geneigte Getreideoberfläche anzunehmen.
- 5.2 Wird in einem „teilweise gefüllten Raumabschnitt“ ein Schott gesetzt, so muß es sich in einer Höhe von jeweils einem Achtel der größten Breite des Raumabschnitts oberhalb und unterhalb der Getreideoberfläche erstrecken.
- 5.3 Für einen Raum mit unterbrochenen Längsschotten zwischen den Querschotten gilt als wirksame Schottlänge zur Verhinderung des Übergehens von Getreide in voller Breite die tatsächliche Länge des betreffenden Teilschotts abzüglich von zwei Siebenteln des größeren der beiden Abstände zwischen diesem und dem benachbarten Längsschott oder der benachbarten Bordwand.

Diese Berichtigung ist auf Unterräume bei gemeinsamer Beladung nicht anzuwenden, wenn der obere Raumabschnitt ein „voller Raumabschnitt“ oder ein „teilweise gefüllter Raumabschnitt“ ist.

6 Andere Annahmen

Eine Verwaltung oder eine im Namen einer Verwaltung handelnde Vertragsregierung kann, sofern die Stabilitätsbedingungen der Nr. A 7 eingehalten werden, Abweichungen von den Annahmen dieses Codes in Fällen genehmigen, in denen sie dies bei Beachtung der Vorschriften für die Beladung oder die baulichen Einrichtungen für gerechtfertigt hält. Wird nach dieser Regelung eine solche Genehmigung erteilt, so sind Einzelheiten darüber in die Genehmigung oder die Stabilitätsunterlagen für Getreideladung einzutragen.

(VkB l. 1993 S. 835)

**Nr. 255 Vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe
in der internationalen Fahrt
Änderung der SOLAS (Lecksicher-
heits-Anforderungen)**

Bonn, den 24. November 1993
See 16/48.30.04/14 Va 93

Am 1. Oktober 1994 treten auf Beschluß des Schiffs-
sicherheits-Ausschusses der IMO Änderungen des
SOLAS-Übereinkommens Kap. II-1 in Kraft, die die
Stabilität von vorhandenen Ro-Ro-Fahrgastschiffen im
Leckfall betreffen.

Fahrgastschiffe mit Ro-Ro-Laderäumen müssen, sofern
sie vor dem 29. April 1990 gebaut sind, mindestens einen
Unterteilungsindex A/Amaz (gemäß A. 265 (VIII) in geän-
deter Fassung) von 0,70 aufweisen, sofern sie in der
internationalen Fahrt eingesetzt sind. Schiffe, die diese
Bedingung nicht erfüllen, verlieren ihre Befugnis für die
internationale Fahrt.

Der Unterteilungsindex wird nach Ablauf von jeweils zwei
Jahren schrittweise bis 0,95 zum 1. Oktober 2005 ange-
hoben.

Die See-Berufsgenossenschaft stellt nach Vorlage der
Ergebnisse der Leckrechnung darüber eine international
gültige Bescheinigung aus.

Für die übrigen Fahrgastschiffe (ohne Ro-Ro-Lade-
räume) in der internationalen Fahrt muß der Nachweis
der vorhandenen Unterteilung ebenfalls erbracht wer-
den; jedoch steht der Zeitplan für die Anhebung des
Index noch nicht fest.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Witt

(VkB l. 1993 S. 849)

Straßenbau

**Nr. 256 Allgemeines Rundschreiben Straßen-
bau Nr. 29/1993
Sachgebiet 02.2: Planung und
Entwurf;
Entwurfsrichtlinien**

Bonn, den 6. Oktober 1993
StB 13/38.45.10-01/138 Va 93

**Oberste Straßenbaubehörden
der Länder**

n a c h r i c h t l i c h :

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES

Richtlinien für die Anlage von Landstraßen; Teil III:
Knotenpunkte, Abschnitt 2: Planfreie Knotenpunkte
(RAL-K-2), Ausgabe 1976;

- Aktuelle Hinweise zur Gestaltung planfreier Knoten-
punkte außerhalb bebauter Gebiete – Ergänzungen
zu den RAL-K-2 – (AH-RAL-K-2), Ausgabe 1993

1. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr.15/1976
vom 15. Dezember 1976 – StB 4/38.45.10-01/4027
F 76

2. Mein Schreiben – StB 13/38.45.10-01/164 Va 92 –
vom 15. Oktober 1992

Anlage: 1

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrs-
wesen hat die „Aktuellen Hinweise zur Gestaltung plan-
freier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete – Er-
gänzungen zu den RAL-K-2 – (AH-RAL-K-2)“ unter weit-
estmöglicher Berücksichtigung Ihrer Stellungnahmen
überarbeitet. Die AH-RAL-K-2 tragen neueren Erkennt-
nissen über den Verkehrsablauf in planfreien Knoten-
punkten ebenso Rechnung wie den Anforderungen an
eine wirtschaftliche und sparsame Knotenpunktge-
staltung. Hiermit führe ich die AH-RAL-K-2, Ausgabe
1993, als Ergänzung der mit Bezugsschreiben 1. einge-
führten RAL-K-2, Ausgabe 1976, ein und weise darauf
hin, daß diese „Aktuellen Hinweise . . .“ nur in Verbindung
mit den RAL-K-2 anzuwenden sind.

Ich empfehle, die AH-RAL-K-2 auch für den Bereich der
in Ihrer Baulast liegenden Straßen anzuwenden.

Über Ihre Erfahrungen mit der Anwendung der AH-RAL-
K-2 bitte ich mir zu gegebener Zeit zu berichten.

Mehrfertigungen der aktuellen Hinweise können bei der
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrs-
wesen, Konrad-Adenauer-Str. 13, 50996 Köln, bezogen
werden.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. H u b e r

(VkB l. 1993 S. 849)

**Nr. 257 Allgemeines Rundschreiben Straßen-
bau Nr. 41/1993
Sachgebiet 16.7: Bauvertragsrecht
und Verdingungs-
wesen;
Bevorzugte Bewer-
ber, Mittelstand**

Bonn, den 25. November 1993
StB 12/70.00.00/70 BM 93

**Oberste Straßenbaubehörden der Länder Branden-
burg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-
Anhalt, Thüringen sowie Berlin**

n a c h r i c h t l i c h :

Oberste Straßenbaubehörden der übrigen Länder

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

Öffentliches Auftragswesen; VOB-Bereich;

- Ausnahmeregelungen zugunsten von Unternehmen
aus den neuen Bundesländern für den Zeitraum vom
1. 1. 1994 bis 31. 12. 1995

Mein Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
Nr. 3/1993 vom 26. 1. 1993 – StB 12/70.00.00/81 BM
92 –

Anlage: Ausnahmeregelungen des Bundesministeriums
für Verkehr

I.

Die aufgrund des Programms der Bundesregierung „Gemeinschaftswerk Aufschwung-Ost“ mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/1993 eingeführten Ausnahmeregelungen zugunsten der neuen Bundesländer bei der Vergabe von öffentlichen Bauaufträgen waren bis zum 31. Dezember 1993 befristet.

Zur weiteren Förderung des Aufbaus der mittelständischen Bauwirtschaft in den neuen Bundesländern hat das Bundeskabinett am 25. August 1993 die Verlängerung der Ausnahmeregelungen um weitere zwei Jahre beschlossen.

Zur Weiterverfolgung des Programmzieles, wonach die Bauinvestitionen weitgehend in die Wirtschaft der neuen Bundesländer fließen sollen, damit dort Arbeitsplätze erhalten bzw. geschaffen werden und insbesondere der Aufbau einer handwerklich und mittelständisch strukturierten Bauwirtschaft gefördert wird, hat das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau) für den Hochbaubereich des Bundes die Gültigkeit der von ihm herausgegebenen Sonderregelungen bis zum 31. Dezember 1995 verlängert.

Diese Sonderregelungen basieren auf Erfahrungen der Vergabep Praxis. Sie sind insofern Regelungen zur Vereinfachung des Verwaltungshandelns bei der Vergabe von Bauleistungen. Grundsatz bleibt, daß die Verfahren nach den §§ 3 und 3a VOB/A anzuwenden sind. Der BMBau hat die Vergaberessorts des Bundes gebeten, diese Regelungen entsprechend anzuwenden.

Unter Berücksichtigung der fachspezifischen Besonderheiten im Bundesfernstraßenbau habe ich die Regelungen modifiziert. Die als Anlage beigefügten

- Ausnahmeregelungen des Bundesministeriums für Verkehr zugunsten von Unternehmen aus den neuen Bundesländern bei der Vergabe öffentlicher Aufträge nach der Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB)

führe ich für den Bereich der Bundesfernstraßen ein und bitte, sie bei allen Bauvergaben, bei denen der Termin für die Abgabe der Angebote nach dem 1. Januar 1994 liegt, anzuwenden.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die Ausnahmeregelungen auch für die in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen.

II.

Das ARS Nr. 3/1993 bitte ich nur noch für solche Vergaben anzuwenden, bei denen der Termin für die Abgabe der Angebote vor Ablauf des Jahres 1993 liegt; im übrigen hebe ich es auf.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. H u b e r

Anlage
zum ARS Nr. 41/1993
vom 25. 11. 1993
StB 12/70.00.00/70 BM 93

Bundesministerium für Verkehr

Bonn, den 25. November 1993

**Ausnahmeregelungen des Bundesministeriums
für Verkehr**

zugunsten von Unternehmen aus den neuen Bundes-

ländern bei der Vergabe öffentlicher Aufträge nach der Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB)

Im Zeitraum vom 1. Januar 1994 bis zum 31. Dezember 1995 sind bei der Vergabe öffentlicher Aufträge nach der Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB) zugunsten von Unternehmen aus den neuen Bundesländern die nachstehenden Ausnahmeregelungen von den Vergabestellen in den neuen Bundesländern anzuwenden:

1. Beschränkte Ausschreibung nach Öffentlichem Teilnahmewettbewerb

Über § 3 Nr. 3 VOB/A hinaus kann, wenn für die geforderte Leistung in den neuen Bundesländern ein Markt vorhanden und damit ein ausreichender Wettbewerb möglich ist und soweit der voraussichtliche Auftragswert 100 000 DM nicht übersteigt, anstelle der nach § 3 Nr. 2 VOB/A durchzuführenden Öffentlichen Ausschreibung eine Beschränkte Ausschreibung nach Öffentlichem Teilnahmewettbewerb durchgeführt werden.

Aus den Teilnahmebewerbungen sind vorzugsweise geeignete Bewerber mit Sitz in den neuen Bundesländern zur Angebotsabgabe aufzufordern. Auf diese Bevorzugung ist in der Bekanntmachung hinzuweisen.

2. Freihändige Vergabe

Um den an öffentlichen Bauaufträgen interessierten Handwerkern und mittelständischen Unternehmen die Teilnahme an öffentlichen Aufträgen zu ermöglichen, kann über § 3 Nr. 4 VOB/A hinaus eine Freihändige Vergabe durchgeführt werden, soweit der voraussichtliche Auftragswert 25 000 DM nicht übersteigt und die Bauaufträge Handwerksbetrieben und baugewerblichen Kleinbetrieben zugute kommen sollen. Unter Beachtung des Wettbewerbsgrundsatzes sind in der Regel zwei bis drei Angebote aus den neuen Bundesländern einzuholen. Dabei soll auch bei ausreichender Zahl bekannter Bewerber neuen Bewerbern Gelegenheit zur erstmaligen Teilnahme am formlosen Wettbewerbsverfahren gegeben werden.

3. Nebenangebote/Verkürzung der Frist

Nebenangebote sind grundsätzlich zuzulassen.

Auf die Möglichkeit, die Bewerbungs- und Angebotsfristen aus Gründen der Dringlichkeit auf eine Zeitspanne, die allerdings immer noch angemessen sein muß, zu verkürzen (§§ 18 und 18a VOB/A), wird hingewiesen.

4. Nachunternehmer

Den Bewerbern ist in der Aufforderung zur Angebotsabgabe aufzugeben, Nachunternehmerleistungen vorzugsweise an Unternehmen mit Sitz in den neuen Bundesländern zu vergeben. Auf die in den „Bewerbungsbedingungen für die Vergabe von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau“ in Nr. 7 Nachunternehmer (siehe Vordruck „HVA-StB-Bewerbungsbedingungen“) von den Bewerbern geforderten Angaben zum Einsatz von Nachunternehmern ist besonders hinzuweisen.

In der Bekanntmachung einer Beschränkten Ausschreibung nach Öffentlichem Teilnahmewettbewerb sind die Bieter darauf hinzuweisen, daß bei der Aus-

wahl der Bewerber berücksichtigt wird, in welchem Umfang vorgesehene Nachunternehmerleistungen an Unternehmen aus den neuen Bundesländern übertragen werden.

5. Neue Bundesländer

Als Unternehmen mit Sitz in den neuen Bundesländern gelten Unternehmen mit Sitz in

- Brandenburg,
- Mecklenburg-Vorpommern,
- Sachsen,
- Sachsen-Anhalt,
- Thüringen sowie
- im Ostteil von Berlin.

(VkB l. 1993 S. 849)

Nr. 258 **Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 42/1993**

Sachgebiet 15: Kreuzungs- und Leitungsrecht

15.4: Leitungen der öffentlichen Versorgung

Bonn, den 30. November 1993
StB 17/08.33.00/32 Va 93

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

n a c h r i c h t l i c h :

DEGES

Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Baugesellschaft mbH

10117 Berlin

Bundesminister der Finanzen
53003 Bonn

Bundesrechnungshof
60311 Frankfurt

Versorgungsleitungen;

– Vorfinanzierung von Leitungsänderungskosten beim Streit über die Folgekostenpflicht bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes

Anlage: 1

Straßenbaumaßnahmen des Bundes können erheblich behindert werden, wenn Versorgungsunternehmen die ihnen obliegende Verpflichtung zur Änderung oder Beseitigung von Versorgungsleitungen (Folgepflicht) nicht oder nicht zeitgerecht erfüllen, weil sie das Vorliegen einer rechtlichen Verpflichtung zur Übernahme der Kosten (Folgekosten) bestreiten. Daher habe ich durch Rundschreiben vom 2. November 1960 – StB 2-Lke 264 Vms 60 – und 1. September 1975 – StB 16/08.33.00-16010 Vms 75 – Regelungen für solche Fälle getroffen. Da einige Regelungen dieser Rundschreiben mittlerweile überholt sind, war eine Überarbeitung erforderlich.

Ich führe hiermit die Neufassung dieser Regelungen zum 1. Januar 1994 ein; meine Rundschreiben vom 2. November 1960 – StB 2 – Lke 264 Vms 60 – und vom 1. September 1975 – StB 16/08.33.00-16010 Vms 75 – hebe ich auf.

Bestreitet ein Versorgungsunternehmen, zur Änderung oder Beseitigung von Leitungen auf eigene Kosten verpflichtet zu sein und läßt sich in einem solchen Fall die Straßenbaumaßnahme wegen ihrer Dringlichkeit nicht bis zur Beendigung des Rechtsstreites über die Folgekostenpflicht zurückstellen, so kommt eine einstweilige Übernahme der Änderungs- oder Beseitigungskosten unter dem Vorbehalt der Rückforderung in Betracht, wenn nur auf diese Weise die planmäßige Baudurchführung gesichert werden kann. Das setzt voraus, daß das Versorgungsunternehmen im übrigen bereit ist, die technische Durchführung der Verlegung oder Änderung der Leitung zu übernehmen. Der Vorfinanzierungsbetrag ist mit 2 % über dem Diskontsatz der Deutschen Bundesbank zu verzinsen, wenn sich ergibt, daß das Versorgungsunternehmen die Folgekosten zu tragen hat. Die Berechnung der Zinsen ist nach Anlage 2 der Vorläufigen Verwaltungsvorschriften (Vorl. VV) Nr. 3.3 zu § 34 BHO vorzunehmen.

Im einzelnen gilt folgendes:

- a) Die Entscheidung über die Vorfinanzierung behalte ich mir vor.
- b) Ich bitte meine Zustimmung in jedem Einzelfall unter Beifügung von Plänen und Kostenanschlägen, einer Darlegung des Ergebnisses der Verhandlungen mit dem Versorgungsunternehmen, einer Abschrift des Gestattungsvertrages, einer Kopie der abgeschlossenen Vereinbarung (nach Anlage) sowie einer Stellungnahme sowohl zur Rechtslage als auch zur Dringlichkeit der Baumaßnahme einzuholen.
- c) Die Vorfinanzierung der Änderungs- oder Beseitigungskosten setzt voraus, daß lediglich über die Kostentragung Streit besteht und das Versorgungsunternehmen im übrigen bereit ist, die technische Durchführung zu übernehmen. Ist dies nicht der Fall, so bitte ich die Möglichkeit einer einstweiligen Verfügung (§§ 938, 940 ZPO) oder einer Besitzeinweisung (§ 18f FStrG) zu prüfen und mich hiervon besonders zu unterrichten.
- d) Die Vorfinanzierung durch den Bund beschränkt sich auf die Kosten der sparsamsten, für die Bedürfnisse des Straßenbaues und die Zwecke des Versorgungsunternehmens noch ausreichenden Änderung der Anlage. Mehrkosten einer anlässlich dieser Änderung vom Versorgungsunternehmen beabsichtigten Erweiterung oder sonstigen Verbesserung oder Aufwendungen für die Erneuerung oder Instandsetzung der Anlage, die auch ohne die Straßenbaumaßnahme des Bundes entstanden wären, werden nicht vorfinanziert.
- e) Die zur Vorfinanzierung benötigten Mittel werden in Kap. 1210 des Straßenbauplans unter Titel 861 62 ausgewiesen. Baumittel dürfen hierfür nicht in Anspruch genommen werden. Zurückfließende Beträge sind bei dem Titel 281 01, die Zinsen bei Titel 161 04 zu buchen.
- f) Die Erstattung der vorgelegten Beträge nebst Zinsen ist unverzüglich einzuklagen. Das gleiche gilt für den Ersatz eines dem Bund durch die verweigerte Vertragserfüllung etwa entstandenen Schadens (z. B. Baustillstandskosten).

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. H u b e r

Anlage

zum ARS Nr. 42/1993
vom 30. November 1993
StB 17/08.33.00/32 Va 93

Vorfinanzierungsvertrag

zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch

.....
dieses vertreten durch

.....
(Baulastträger)

und
dem

.....
(Versorgungsunternehmen)

wird folgende Vereinbarung getroffen:

§ 1

Im Zusammenhang mit dem Bau der BAB/B ...
wird im Bereich zwischen
die Verlegung einer leitung erforderlich.
Die Kosten der Leitungsänderung werden veranschlagt auf
..... DM.

Die Vertragspartner streiten über die Folgekostenpflicht für die vorgenannte Leitungsänderung.

Die Straßenbauverwaltung (SBV) vertritt dazu folgende Auffassung:

Das Versorgungsunternehmen (VU) vertritt demgegenüber die Auffassung:

Die Streitfrage soll im Rechtswege entschieden werden.

§ 2

Um die Straßenbaumaßnahme nicht zu verzögern, verpflichtet sich das VU, die Leitungsänderung einschließlich Erdarbeiten unverzüglich durchzuführen. Die SBV verpflichtet sich, die streitigen Kosten einstweilen vorzulegen.

Das VU verpflichtet sich, unter Verzicht auf die Einrede der Verjährung die vorgelegten Kosten zuzüglich Zinsen in Höhe von jährlich 2 % über dem Diskontsatz der Deutschen Bundesbank sofort zurückzuzahlen, wenn sich ergibt, daß es die Kosten der Leitungsänderung zu tragen hat.

§ 3

Das VU reicht die Rechnung über die gemäß § 2 vorzufinanzierenden Arbeiten in prüffähiger Form bei der Straßenbauverwaltung ein.

Wertverbesserungen werden ausgeglichen.

§ 4

Die Vereinbarung wird zweifach gefertigt. Jede Partei erhält eine Ausfertigung.

§ 5

Die Vereinbarung bedarf zur Bereitstellung der Mittel der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr. Sie wird erst mit der Bereitstellung der Mittel rechtsgültig.

§ 6

Gerichtsstand ist (Sitz der SBV)

(VkB l. 1993 S. 851)

Nr. 259 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 43/1993

Sachgebiet 14.4: Anlieger- und Anbaurecht, Sondernutzungen, Nutzungen

Bonn, den 6. Dezember 1993
StB 16/38.30.30/1 Vmz 93 II

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

n a c h r i c h t l i c h :

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES

Richtlinien über Nutzungen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Nutzungsrichtlinien) in der Fassung vom 1. August 1975 – ARS 12/1975 –;

– Anpassung der Nutzungsentgelte

Mein Schreiben vom 3. Juni 1993 – StB 16/38.30.30/1 Vmz 93 –

Anlage: 1

Der Länderfachausschuß Straßenbaurecht hat am 29. September 1993 in Lübeck die im Rahmen des föderalen Konsolidierungsprogrammes angehobenen, in der Anlage enthaltenen Entgeltsätze zustimmend zur Kenntnis genommen.

Hiermit hebe ich die Entgelte der Anlage 1 in der Fassung vom 1. 8. 1975 auf.

Im übrigen verbleibt es bei den Bestimmungen des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 12/1975.

Die neuen Entgeltsätze werden im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
L o h r b e r g

Anlage 1**Entgelte bei sonst. Benutzung gemäß § 8 Abs. 10 FStrG**

Nr.	Benutzungsart	Entgelt in DM	
		jährlich	sonstige
1.	Zufahrten und Zugänge innerhalb des Erschließungsbereichs der Ortsdurchfahrten, soweit dafür bauliche Anlagen auf Straßenflächen außerhalb des Verkehrsraumes vorhanden sind		
1.1	zu nicht gewerblich genutzten Grundstücken	unentgeltlich	

Anlage 1

Entgelte bei sonst. Benutzung gemäß § 8 Abs. 10 FStrG

Nr.	Benutzungsart	Entgelt in DM	
		jährlich	sonstige
1.2	zu gewerblich genutzten Grundstücken	2,– je in Anspruch genommenen m ² Straßenfläche, mindestens 85,–	
2.	Kreuzungen, soweit der Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt werden kann		
2.1	Leitungen der öffentl. Versorgung (über- oder unterirdisch) für Elektrizität, Gas, Fernwärme, Wasser und Abwasser, jeweils mit den Hausanschlüssen	unentgeltlich	
2.2	Sonst. Leitungen im öffentlichen Interesse wie Mineralölleitungen, Bahnstromleitungen, militärische Betriebsstoffleitungen, Leitungen der Bundespost	unentgeltlich	
2.3	Andere Leitungen:		
2.3.1	Gewerbl. Leitungen wie Brunnenleitungen zu einem Gewerbebetrieb sowie Baustellenleitungen und sonst. Betriebsleitungen je nach Durchmesser und wirtschaftl. Vorteil des Leitungseigentümers		
2.3.1.1	bis zu 1 Jahr		20,– bis 85,– monatlich, mind. 35,–
2.3.1.2	längerdauernd	170,– bis 1700,–	
2.3.2	nichtgewerbl. Leitungen wie private Wasserleitungen	unentgeltlich	
2.4	höhenfreie Schienenbahnen; Seilbahnen:		
2.4.1	die dem öffentl. Verkehr dienen	unentgeltlich	
2.4.2	die nicht dem öffentl. Verkehr dienen mit Ausnahme der Anschlußbahnen und der diesen gleichgestellten Bahnen im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes:		
2.4.2.1	bis zu 1 Jahr		35,– bis 850,– einmalig
2.4.2.2	längerdauernd	85,– bis 850,–	
2.5	Förderbänder u. ähnl. einschl. Masten, Schächte udgl.		
2.5.1	bis zu 1 Jahr		35,– bis 170,– einmalig
2.5.2	längerdauernd	85,– bis 170,–	
2.6	Über- oder Unterführungen privater Wege		
2.6.1	bis zu 1 Jahr		35,– bis 850,– einmalig
2.6.2	längerdauernd	85,– bis 850,–	
3.	Längsverlegungen, soweit der Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt werden kann		
3.1	Leitungen der öffentl. Versorgung (über- oder unterirdisch) für Elektrizität, Gas, Fernwärme, Wasser und Abwasser, jeweils mit den Hausanschlüssen	unentgeltlich	
3.2	Sonstige Leitungen im öffentlichen Interesse wie Mineralölleitungen, Bahnstromleitungen, militärische Betriebsstoffleitungen, Leitungen der Bundespost	unentgeltlich	

Nr.	Benutzungsart	Entgelt in DM	
		jährlich	sonstige
3.3	Andere Leitungen je angefangene 100 m:		
3.3.1	gewerbl. Leitungen wie Brunnenleitungen zu einem Gewerbebetrieb sowie Baustellenleitungen und sonstige Betriebsleitungen je nach Durchmesser und wirtschaftl. Vorteil des Leitungseigentümers		
3.3.1.1	bis zu einem Jahr		20,– bis 85,– monatlich, mind. 35,–
3.3.1.2	längerdauernd	85,– bis 850,–	
3.3.1.3	nichtgewerbl. Leitungen wie private Wasserleitungen	unentgeltlich	
3.4	Gleise:		
3.4.1	Schienenbahnen des öffentl. Verkehrs	unentgeltlich	
3.4.2	Schienenbahnen, die nicht dem öffentl. Verkehr dienen mit Ausnahme der Anschlußbahnen und der diesen gleichgestellten Bahnen im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes je angefangene 100 m	85,– bis 850,–	
3.5	Obusleitungen einschl. Masten	unentgeltlich	
3.6	Anlagen der Straßenbeleuchtung einschl. Masten	unentgeltlich	
4.	Bauliche Anlagen (einschl. Werbeanlagen, Pfosten, Masten u. ä.), soweit der Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt werden kann		
4.1	Schilder einschl. Masten und Pfosten:		
4.1.1	Allgemein eingeführte Hinweisschilder z. B. auf Gottesdienste, Unfall- u. Kfz-Hilfsdienste (Sammelhinweisschilder), Messen, Ausstellungen, sportl. u. ä. Veranstaltungen; Werbung für öffentl. Wahlen und Baustellenschilder	unentgeltlich	
4.1.2	Hinweisschilder auf gewerbl. Betriebe, z. B. Gaststätten, Fabriken, Auslieferungslager:	35,– bis 350,– einmalig	
4.1.3	Werbeanlagen, z. B. Werbeschilder, Litfaßsäulen, Fahnen einschl. Masten, Transparente:		
4.1.3.1	bis zu 1 Jahr		35,– bis 850,– einmalig
4.1.3.2	längerdauernd	85,– bis 850,–	
4.2	Wartehallen, einschl. Fahrkartenverkauf, Informationsstände ohne Verkaufsbetrieb, Verkaufsstände für gemeinnützige Zwecke	unentgeltlich	
4.3	Kioske, Imbißstände, sonstige Verkaufsstände je m ² in Anspruch genommener Straßenfläche:		
4.3.1	bis zu 1 Jahr		35,– bis 350,– einmalig
4.3.2	längerdauernd	85,– bis 350,–	
4.4	Automaten	35,– bis 850,–	
4.5	Milchbänke	unentgeltlich	
4.6	Verladestellen, Anlagen zur Holzbringung, Waagen, Abstellflächen	85,– bis 350,–	
4.7	Baustelleneinrichtungen, z. B. Gerüste, Bauzäune, Baracken, Maschinen, Geräte, Fahrzeuge, Hilfseinrichtungen, Lagerplätze je m ² in Anspruch genommener Straßenfläche		3,– bis 20,– wöchentl., mind. 35,–
5.	Sonstige Benutzungen der Straßenfläche, soweit der Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt werden kann		
5.1	Einleitung von Wasser in die Straßenentwässerung, je nach Wassermenge und Verschmutzungsgrad *	35,– bis 850,–	

Nr.	Benutzungsart	Entgelt in DM	
		jährlich	sonstige
5.2	Vorübergehendes Aufstellen von Maschinen, Geräten, Fahrzeugen (so weit nicht gemeingebräuchlich) einschl. Hilfseinrichtungen (z. B. Kabel), Lagerung von Material		20,— bis 350,— je Woche
5.3	Gewerbl. Veranstaltungen, z. B. Ausstellungswagen, fahrbare Geschäftsbetriebe, Märkte, Verkaufs- und Bewirtschaftungsplätze, Lagerplätze, Filmaufnahmen, je m ² in Anspruch genommener Straßenfläche:		
5.3.1	bis zu 1 Jahr		2,— bis 20,— wöchentl., mind. 35,—
5.3.2	längerdauernd	2,— bis 85,— mind. 85,—	
5.4	Obst- und Grasnutzungen, Überbau u. ä.		ortsübl. Pachtzins bzw. Rente
5.5	Sonstige Benutzungen, die in den vorstehenden Tarif-Nr. nicht erfaßt sind:		
5.5.1	bis zu 1 Jahr		20,— bis 850,— einmalig
5.5.2	längerdauernd	85,— bis 1700,—	

* Für die Einleitung von Abwasser oder Niederschlagswasser in eine Oberflächenentwässerung wird kein Entgelt erhoben, wenn sich der Benutzer an den Unterhaltungskosten beteiligt.

(VkB l. 1993 S. 852)

Nr. 260 Merkblatt „Anwendung von Regelbauweisen für Böschungs- und Sohlensicherungen an Wasserstraßen (MAR)“

Bonn, den 23. November 1993
BW 21/14.70.02-04/68 BAW 93

Wasser- und Schifffahrtsdirektionen; BfG; BAW; RMD

n a c h r i c h t l i c h :

Wirtschaftsbehörde, Amt für Strom- und Hafenbau; BRH

Merkblatt „Anwendung von Regelbauweisen für Böschungs- und Sohlensicherungen an Wasserstraßen (MAR)“

Das Merkblatt „Anwendung von Regelbauweisen für Böschungs- und Sohlensicherungen an Wasserstraßen (MAR)“ führe ich hiermit für den Geschäftsbereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ein. Es beschreibt geeignete Bauweisen zur Böschungs- und Sohlensicherung für Standardfälle des Wasserbaues. Ich bitte, daß Merkblatt bei den einschlägigen Baumaßnahmen unter Beachtung der darin genannten Randbedingungen anzuwenden.

Ich weise darauf hin, daß auch für die Einzelfallbemessung von Böschungs- und Sohlensicherungen zur Zeit ein Merkblatt erarbeitet wird.

Das Merkblatt „Anwendung von Regelbauweisen für Böschungs- und Sohlensicherungen an Wasserstraßen (MAR)“ wird bei der Bundesanstalt für Wasserbau

(BAW), Kußmaulstr. 17, 76187 Karlsruhe, vorrätig gehalten.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
T z s c h u c k e

(VkB l. 1993 S. 855)

**Nr. 261 Berichtigung
Verordnung über die Frachten für den Wechselverkehr über die Donau zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Rumänien vom 13. Oktober 1993 (VkB l. 1993 Seite 754)**
ist unter Punkt XIV Provision folgende Berichtigung vorzunehmen:

Aus der jeweils vereinbarten Fracht kann dem Hauptfrachtführer (Abschlußinhaber) eine Abschlußprovision bis zu 5 % vergütet werden.

Bei einer Neuauflage der Verordnung über die Frachten wird die Berichtigung berücksichtigt.

Bonn, den 8. Dezember 1993
BW 10/45.02.05-03 (R)

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
S e n g p i e l

(VkB l. 1993 S. 855)