

**Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur**



Verkehrsblatt

**Amtsblatt des Bundesministeriums für
Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland**

17

2015



Verkehrs-Akademie Dortmund

Seminar: „Straßenkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht“

Kontinuierliche Straßenkontrollen sind erforderlich, um schuldhafte Verletzungen der Verkehrssicherungspflicht zu vermeiden. Die Straßen- und Wegegesetze der Länder normieren die Verkehrssicherungspflicht ausdrücklich als öffentlich rechtliche Pflicht der Straßenbaulastträger.

Um eine Haftung des Baulastträgers wegen schuldhafter Verletzung der Verkehrssicherungspflicht zu vermeiden, sind kontinuierliche Kontrollen der öffentlichen Infrastrukturf lächen unerlässlich. Die zeitlichen Intervalle der Kontrollen orientieren sich hierbei an der Verkehrsbedeutung und der Gefährlichkeit der Straßen, Wege und Plätze.



Während früher die Erfassung und Dokumentation in Papierform erfolgte, werden heute immer häufiger digitale EDV-Programme eingesetzt, um der „Zettelwirtschaft“ Herr zu werden und eine gerichtssichere Dokumentation sicherzustellen. Spezielle Outdoor-PC-Lösungen (z.B. PDAs o.Ä.) erleichtern zudem die Vor-Ort-Erfassung der Straßenkontrolleure wesentlich und tragen zur Effektivitätssteigerung und Optimierung bei. Mittlerweile sind auch Web-basierte Einträge über einen Geodaten-Server Stand der Technik bei der Straßenkontrolle.

Das Seminar soll einen Überblick über mögliche Organisationsformen der Straßenkontrolle bieten und gleichzeitig praxisorientierte und rechtssichere Verfahrenweisen aufzeigen. Zeitgleich soll ein Forum der Information und Diskussion für die Seminarteilnehmer geboten werden. Die beiden Referenten analysieren sowohl technische, als auch alle rechtlichen Fragestellungen. Dabei greifen sie auf ihre beruflichen Erfahrungen als Sachgebietsleiter Infrastrukturmanagement der Stadtverwaltung Gelsenkirchen und als Rechtsanwalt in einer Anwaltssozietät zurück.

Seminarleiter: Dipl.-Ing. Christian Lange, Leiter Infrastrukturmanagement, Gelsenkirchen
Rechtsanwalt Mike Steinberg, Bochum-Wattenscheid

Zielgruppe: Mitarbeiter/-innen aus dem Tiefbau und Bauhöfen sowie Verantwortliche in den Fachämtern für die Straßen- und Wegekontrollen in Kommunen

Termine: 17.11.2015, Ludwigshafen (S 0295) 10.05.2016, Braunschweig (S 0381)
18.11.2015, Siegen (S 0296) 11.05.2016, Osnabrück (S 0384)

Ja, bitte senden Sie mir das Seminarprogramm für die o.g. Termine zu (bitte oben ankreuzen).

- bitte senden Sie mir Ihre aktuellen Veranstaltungsprogramme zu.
- es besteht Interesse an einer Inhouse-Schulung, bitte rufen Sie mich an.

Name:

Firma/Behörde:

Straße: **PLZ:** **Ort:**

Tel.:

Fax:

e-Mail:

Verkehrs-Akademie Dortmund GmbH

Schleefstraße 14, 44287 Dortmund
Tel.: 0231/ 129 70 36 • Fax: 0231/ 129 70 37
e-Mail: info@verkehrs-akademie.de
www.verkehrs-akademie.de



Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

69. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. September 2015

Heft 17

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2015	Seite
Grundsatzangelegenheiten			
140	13. 08. 2015	Bekanntmachung der Gegenzeichnung der Multilateralen Vereinbarung M285 nach Abschnitt 1.5.1 ADR über die Beförderung von Ausrüstungen mit Lithium-Zellen und -Batterien	530
Landverkehr			
141	17. 08. 2015	Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer	530
Wasserstraßen, Schifffahrt			
142	24. 08. 2015	Grundsätze für die lichten Durchfahrtshöhen und Durchfahrtsbreiten bei Brücken über Bundeswasserstraßen, sowie Binnenschiffahrtsstraßen	531
143	21. 08. 2015	Bekanntmachung zur Verordnung über die Eichung von Binnenschiffen (BinSchEO) – Kennbuchstaben der Zentralstelle mit ihren Außenstellen als Schiffeichamt	534
144	28. 08. 2015	Änderung der Bekanntmachung über das Wasserskilaufen auf den Binnenschiffahrtsstraßen	534
145	20. 08. 2015	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1353/Rev.1 „Neufassung der Richtlinien für die Erstellung des Ladungssicherungshandbuch (CSS-Code)“	534
146	19. 08. 2015	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1486 „Richtlinien über alternative Methoden für Übungen mit Rettungsbooten auf MODUs“	540
147	14. 08. 2015	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1487 „Einheitliche Interpretationen der Kapitel 5, 9 und 10 des FSS-Codes“	542

Nr.	Datum	VkBl. 2015	Seite
148	14. 08. 2015	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1488 „Einheitliche Interpretation von Teil 3 der Anlage 1 zum FTP-Code 2010“	543
149	14. 08. 2015	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1489 „Einheitliche Interpretation der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung MSC.81(70)“	543
150	14. 08. 2015	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1490 „Einheitliche Interpretation der Regel III/31.1.4 SOLAS“	544
151	14. 08. 2015	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses sowie des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO MSC-MEPC.5/Rundschreiben 9 „Einheitliche Interpretation des Kiellegungsdatums für Fahrzeuge aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK)“	545
152	14. 08. 2015	Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.388(94) „Änderung der Empfehlung über die Bedingungen für die Zulassung von Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße (Entschließung A.761(18))“	546

Aufgebote

152a	15. 09. 2015	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4	547
------	--------------	-------------------------------	-----

Nichtamtlicher Teil

Berichte und Mitteilungen	551
---------------------------	-----

2. Gefion Insurance A/S
c/o Alpha Consulting
Østergade 10, 4
1051 Copenhagen
Dänemark

Als Schadenregulierungsvertreter für Deutschland wurde benannt:

Broadspire,
by Crawford & Company (Deutschland) GmbH
Werdener Straße 4
40227 Düsseldorf

Dem Versicherungsunternehmen wurde die Registernummer 9390 zugeteilt.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Guido Zielke

(VkBli. 2015 S. 530)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 142 Grundsätze für die lichten Durchfahrtshöhen und Durchfahrtsbreiten bei Brücken über Bundeswasserstraßen, sowie Binnenschiffahrtsstraßen

Bonn, den 24. August 2015
WS 12/5257.14/0

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Bundesanstalt für Gewässerkunde
Bundesanstalt für Wasserbau

nachrichtlich :

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt I – Innovations- und Strukturpolitik,
Mittelstand, Häfen
Hamburg Port Authority
Bundesrechnungshof (per E-Mail)
Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT)
Senator für Wirtschaft und Häfen der
Freien Hansestadt Bremen
bremenports GmbH & Co. KG

Betreff: Grundsätze für die lichten Durchfahrtshöhen und Durchfahrtsbreiten bei Brücken über Bundeswasserstraßen, sowie Binnenschiffahrtsstraßen

Bezug: a) Erlass vom 22. Juni 1977
Az. BW 21/52.12.00/117 VA
b) Erlass vom 02. Juni 2010
Az. WS 13/5257.3/1

Anlage: Netz-Kategorisierung

Für die im Bereich von Brücken über Bundeswasserstraßen, sowie Binnenschiffahrtsstraßen, freizuhaltenden Lichtraummaße sind grundsätzlich definierte Standards und darüber hinaus im Einzelfall Wirtschaftlichkeitsnachweise (als Kosten-Nutzen-Analyse gemäß der Methodik des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP)) maßgebend. Hierbei sind außer verkehrlichen Belangen ggf. auch wasserwirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

Grundsätzlich wird angestrebt, dass auf durchgehenden Transportrelationen mit einem bedeutendem Transportaufkommen einheitliche Lichtraummaße, insbesondere einheitliche Durchfahrtshöhen gewährleistet werden. Die Transportrelationen bzw. die Wasserstraßenabschnitte, für die jeweils einheitliche Lichtraummaße einzuhalten sind, ergeben sich aus den definierten Wasserstraßenkategorien („Netz-Kategorisierung“, vgl. Anlage 1).

Die Durchfahrtshöhen auf definierten Transportrelationen orientieren sich an den Festlegungen, die für das System der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) getroffen wurden. Diese Maße beziehen sich grundsätzlich auf den Höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW) bzw. bei Kanälen auf den in den „Richtlinien für Regelquerschnitte von Binnenschiffahrtskanälen (BMVBS)“, Ausgabe 2011, Absatz (33) definierten oberen Grenzwasserstand (GWO). Bei Wasserstraßenabschnitten, bei denen der Höchste Schifffahrtswasserstand (HSW) nur an wenigen Tagen im Jahr erreicht wird, ist der Bezugswasserstand unter Betrachtung der Überschreitungswahrscheinlichkeit für die Durchfahrtshöhe unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten zu bestimmen (Wirtschaftlichkeitsnachweis als Kosten-Nutzen-Analyse gemäß der Methodik der BVWP).

Demnach ist wie folgt zu verfahren:

Lichte Durchfahrtshöhen beim Neubau, Ersatz und wesentlicher Umbau von Brücken

- (1) Beim Neubau, Ersatz und wesentlichem Umbau von Brücken über Bundeswasserstraßen ist für Wasserstraßen des Kernnetzes (gemäß „Netz-Kategorisierung“) eine lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m über dem Höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW) bzw. bei Kanälen über dem definierten oberen Grenzwasserstand (GWO) vorzusehen.
- (2) Größere Durchfahrtshöhen sind im Kernnetz aufgrund von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen möglich.
- (3) Sind durch internationalen Stromkommissionen oder durch anderweitige Festlegungen für einzelne Bundeswasserstraßen andere Durchfahrtshöhen als 5,25 m bereits bestimmt worden, so ist von diesen Maßen auszugehen.
- (4) Beim Neubau, Ersatz und wesentlichem Umbau von Brücken über Bundeswasserstraßen außerhalb des Kernnetzes sind die bisher für die Wasserstraße festgelegten bzw. vorhandenen Minstdurchfahrtshöhen grundsätzlich einzuhalten. Sofern mittel- bis langfristig eine Änderung der Befahrbarkeit beabsichtigt oder erwogen wird, sind die jeweils festgelegten bzw.

vorhandenen Mindestdurchfahrtshöhen zu überprüfen und ggf. zu ändern. Eine derartige Prüfung ist insbesondere bei Wasserstraßen im Eigentum des Bundes (keine Bundeswasserstraßen) durchzuführen.

Lichte Durchfahrtsbreiten beim Neubau, Ersatz und wesentlichem Umbau von Brücken

- (5) Als ausreichende Durchfahrtsbreite ist das Maß anzusehen, welches sich aus der im Kreuzungsbereich vorhandenen oder geplanten Fahrrinnenbreite einschließlich der notwendigen Kurvenverbreiterung und Sichtfelder sowie den Sicherheitsabständen zu etwaigen Einbauten ergibt. Aspekte des Richtungsverkehrs sind dabei zu berücksichtigen.
- (6) Bei der Festlegung der Durchfahrtsbreiten ist zwischen den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit sowie den technisch und landschaftsgestalterisch vertretbaren Lösungen sorgfältig abzuwägen.

Gefährdungsraum

- (7) Nach Möglichkeit ist bei Neubauten der Gefährdungsraum gemäß Bezugserlass b) freizuhalten. Wenn aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen Einbauten im Gewässer nicht vermeidbar sind, sind für deren Anordnung vor allem zu beachten:
- Verlauf des Gewässerbettes und der Ufer
 - Verlauf des Talweges, morphologische Verhältnisse
 - Vorgesehene Lage der Einbauten im Gewässerbett (z. B. in der Nähe des inneren oder äußeren Ufers)
 - Abflussverhältnisse, besonders bei extremen Schifffahrtswasserständen
 - Strömungsverhältnisse
 - Eisverhältnisse und
 - Verkehrsverhältnisse (Verkehrsart, Schiffsart, Verkehrsumfang, Begegnungsverhältnisse, Verhältnisse bei Nacht und bei unsichtigem Wetter, Beeinträchtigung der Sichtfelder usw.).
- (8) Erforderlichenfalls sind Anordnung und Gestaltung von Einbauten anhand von Modelluntersuchungen festzulegen.
- (9) Widerlager oder Pfeiler von Brücken über künstliche Wasserstraßen (Kanäle) einschließlich der erforderlichen Gründungkörper sind in der Regel bei Neubauten stets so anzuordnen, dass der Gefährdungsraum gemäß Bezugserlass b) freigehalten wird. Dabei sind zu beachten:
- etwaige Kurvenverbreiterungen
 - Sichtverhältnisse in Kurven in Abhängigkeit von den Verkehrsverhältnissen
 - Form des Kanalquerschnittes (Rechteck-, Rechtecktrapez- oder Trapezquerschnitt)
 - Vermeidung von Durchdringungen des Dichtungsbereiches in Dammstrecken, die Zusatzmaßnahmen gegen ungünstige Sicherwegebildung erfordern.
 - Anforderungen an Uferbetriebswege bei Anordnung innerhalb oder außerhalb der Schifffahrtsöffnung.

- (10) Falls der Gefährdungsraum nicht freigehalten werden kann, sind Bauwerksteile, die innerhalb des Gefährdungsraumes liegen, in der Regel gegen außergewöhnliche Einwirkungen nach DIN EN 1991-1-7 zu bemessen. Für Vorland- und Uferbereiche können dabei entsprechend DIN EN 1991-1-7/NA Abminderungen vorgenommen werden.

Vorgezogener Ersatz von Brücken im Kernnetz

- (11) Wenn Brücken vor Ablauf ihrer Restnutzungsdauer vorgezogen umgebaut oder ersetzt werden, um der Schifffahrt ein größeres Lichtraumprofil anbieten zu können, muss die vorgezogene Investition immer durch einen Wirtschaftlichkeitsnachweis begründet werden. Hierbei sind relevante Transportrelationen zu betrachten.
- (12) Falls bestehende Brücken im Kernnetz eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m unterschreiten, ist zu prüfen, ob ein vorgezogener Ersatz oder zunächst eine Anhebung auf mindestens 4,50 m wirtschaftlich vorteilhaft ist.

Ergänzende Hinweise

- (13) Abweichungen von den vorgenannten Grundsätzen bedürfen der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Dieser Erlass wird in das Technische Regelwerk Wasserstraßen (TR-W) bzw. die Wasserstraßenspezifische Liste Technische Baubestimmungen (WLTB) unter Abschnitt „8.4 Brücken“ aufgenommen.

Der Bezugserlass a) wird hiermit aufgehoben.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Ernst Corinth

Netz-Kategorisierung

Anlage zum Erlass WS 12/5257.14/0 vom 24.08.2015



Nr. 143 Bekanntmachung zur Verordnung über die Eichung von Binnenschiffen (BinSchEO) – Kennbuchstaben der Zentralstelle mit ihren Außenstellen als Schiffseichamt

Bonn, den 21. August 2015
WS25/6264.3/8

Das Schiffseichamt der Außenstelle Berlin der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt wurde durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zum 01.09.2015 aufgelöst.

Die Aufgabenwahrnehmung für diesen Bereich übernimmt das Schiffseichamt der Außenstelle Magdeburg der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt.

Aufgrund des § 3 der Verordnung über die Eichung von Binnenschiffen vom 30. Juni 1975 (BGBl. I S. 1785), die zuletzt durch Artikel 2 § 2 der Verordnung vom 30. Mai 2014 (BGBl. I S. 610) geändert worden ist, werden der Zentralstelle mit ihren Außenstellen als Schiffseichamt folgende Kennbuchstaben zugeordnet:

1. Außenstelle Duisburg DUD
2. Außenstelle Hamburg HHD
3. Außenstelle Magdeburg MDD
4. Außenstelle Mannheim MAD

Die Kennbuchstaben des aufgelösten Schiffseichamtes Berlin (BD) sind nicht mehr zu nutzen und bei Nachreichungen zu ersetzen.

Den Bezugserrlass hebe ich hiermit auf.

Die Bekanntmachung vom 10. Juli 2013 zur Verordnung über die Eichung von Binnenschiffen (VkB1. 2013 S. 806) hebe ich hiermit auf.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Zenon Drozynski

(VkB1. 2015 S. 534)

Nr. 144 Änderung der Bekanntmachung über das Wasserskilaufen auf den Binnenschiffahrtsstraßen

Bonn, den 28. August 2015
WS 25/6262.3/12-14

Die Bekanntmachung über das Wasserskilaufen auf den Binnenschiffahrtsstraßen vom 20. Mai 1996 (VkB1. 1996 S. 285), die zuletzt durch Bekanntmachung vom 22. Juli 2014 (VkB1. 2014 S. 606) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Folgende Wasserskistrecke wird zusätzlich eingerichtet:

Binnenschiff-fahrtsstraße km-Begrenzung	Lage: o = oberhalb u = unterhalb	Bemerkungen
Müritz-Elde-Wasserstraße: 164,50 – 165,00	zwischen Ludorfer Höbel und Plötzer Berg	täglich von 09.00 bis 12.00 Uhr und von 15.00 bis 18.00 Uhr Ab einer Windstärke von 4 Beaufort ist die Nutzung untersagt.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Volker Held

(VkB1. 2015 S. 534)

Nr. 145 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschriften 1353/Rev.1 „Neufassung der Richtlinien für die Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs (CSS-Code)“

Hamburg, den 20. August 2015
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschriften 1353/Rev.1, „Neufassung der Richtlinien für die Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs (CSS-Code)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Rundschriften 1353/Rev.1
15. Dezember 2014

Neufassung der Richtlinien für die Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs (CSS-Code)

- 1 Nach den Regeln VI/5 und VII/5 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner zuletzt geänderten Fas-

- sung müssen Ladungseinheiten und Beförderungseinheiten nach Maßgabe des von der Verwaltung genehmigten Ladungssicherungshandbuchs geladen, gestaut und während der gesamten Reise gesichert werden; diese Ladungssicherungshandbücher sind entsprechend einer Norm zu erstellen, die mindestens den einschlägigen von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien gleichwertig ist.
- 2 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner siebenundachtzigsten Tagung (12. bis 21. Mai 2010) den vom Unterausschuss „Gefährliche Güter, feste Ladungen und Container“ auf dessen vierzehnter Tagung (21. bis 25. September 2009) behandelten Vorschlag geprüft und die in der Anlage wiedergegebene Neufassung der Richtlinien für die Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs genehmigt.
 - 3 Grundlage für die Neufassung der Richtlinien sind die in der Anlage zum Rundschreiben MSC/Circ.745 enthaltenen Bestimmungen. Diese sind jedoch erweitert worden und regeln nunmehr auch sichere Zugangsmöglichkeiten für das Laschen von Containern. Dabei sind auch die Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen („Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing – CSS Code“) in ihrer zuletzt geänderten Fassung berücksichtigt worden. Diese Richtlinien sind allgemein gehalten und sollen dazu dienen, Hinweise für die Erstellung der Ladungssicherungshandbücher zu geben, die auf allen Schiffstypen mitzuführen sind, die für die Beförderung anderer Ladungen als fester und flüssiger Massengüter eingesetzt sind.
 - 4 Die Mitgliedsregierungen werden ersucht, die Aufmerksamkeit aller Beteiligten auf diese Richtlinien zu lenken, wobei das Ziel ist, die an Bord mitzuführenden Ladungssicherungshandbücher in zweckmäßiger sowie einheitlicher Art und Weise zu erstellen und dabei
 - .1 die Neufassung der Richtlinien in ihrer Gesamtheit auf Containerschiffe* anzuwenden, deren Kiel am oder nach dem 1. Januar 2015 gelegt wurde oder die sich zu jenem Zeitpunkt in einem vergleichbaren Bauzustand befanden; und
 - .2 die Kapitel 1 bis 4 der Neufassung der Richtlinien auf vorhandene Containerschiffe* anzuwenden, deren Kiel vor dem 1. Januar 2015 gelegt wurde oder die sich zu jenem Zeitpunkt in einem vergleichbaren Bauzustand befanden.
 - 5 Dieses Rundschreiben ersetzt das Rundschreiben MSC/Circ.1353.

* Wie vom Schiffssicherheitsausschuss auf seiner vierundneunzigsten Tagung (17. bis 21. November 2014) angenommen, die Bezugnahme auf Containerschiffe meint zweckbestimmte Containerschiffe und die Teile anderer Schiffe, für die speziell Anordnungen entworfen und angebracht worden sind für den Zweck, Container an Deck zu befördern.

Anlage

Neufassung der Richtlinien für die Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs (CSS-Code)

Präambel

- 1 Nach den Kapiteln VI und VII des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und den Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen („Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing – CSS Code“) müssen Ladungseinheiten, einschließlich Container, nach Maßgabe eines von der Verwaltung genehmigten Ladungssicherungshandbuchs gestaut und während der gesamten Reise gesichert werden.
- 2 Ladungssicherungshandbücher sind auf allen Schiffstypen mitzuführen, die für die Beförderung anderer Ladungen als fester und flüssiger Massengüter eingesetzt sind.
- 3 Zweck dieser Richtlinien ist es, sicherzustellen, dass in den Ladungssicherungshandbüchern alle einschlägigen Aspekte der Stauung und Sicherung von Ladung behandelt werden und dass bei der Erstellung von Ladungssicherungshandbüchern, hinsichtlich deren Gliederung und Inhalt, einheitlich vorgegangen wird. Verwaltungen können weiterhin Ladungssicherungshandbücher akzeptieren, die nach Maßgabe des vom damaligen Unterausschuss „Container und Ladungen“ (BC) herausgegebenen Rundschreibens MSC/Circ.385 mit dem Titel „Ladungssicherungshandbuch“ erstellt worden sind, sofern sie den Vorschriften der vorliegenden Richtlinien entsprechen.
- 4 Erforderlichenfalls sollen jene Handbücher überarbeitet werden, wenn vorgesehen ist, dass das Schiff, für das sie erstellt worden sind, Container in einem standardisiertem System befördern soll.
- 5 Es ist wichtig, dass Ladungssicherungsvorrichtungen annehmbare Funktions- und Festigkeitskriterien erfüllen, wie sie für Schiff und Ladung angezeigt sind. Auch ist es wichtig, dass sich die an Bord dienstuenden Offiziere der Größenordnung und Wirkungsrichtung der auf die Ladung einwirkenden Kräfte bewusst sind und sich mit der richtigen Anwendung der Ladungssicherungsvorrichtungen und deren Beschränkungen auskennen. Die Besatzung und sonstige Personen, die zur Ladungssicherung eingesetzt sind, sollen in der richtigen Anwendung und im praktischen Gebrauch der Ladungssicherungsvorrichtungen an Bord unterwiesen werden.

Kapitel 1 – Allgemeines

1.1 Begriffsbestimmungen

- 1.1.1 Der Ausdruck *Ladungssicherungsvorrichtungen* umfasst alle Arten von fest angebrachten und beweglichen Vorrichtungen, die dazu dienen, Ladungseinheiten zu sichern und zu stützen.
- 1.1.2 Der Ausdruck *maximale Belastungsfähigkeit (Maximum Securing Load – MSL)* dient zur Angabe der zulässigen Belastung einer Vorrichtung, die dazu

verwendet wird, Ladung in einem Schiff zu sichern. Der Ausdruck maximale Belastungsfähigkeit kann im Zusammenhang mit Ladungssicherung durch den Ausdruck *zulässige Belastung (Safe Working Load – SWL)* ersetzt werden, sofern dieser dem MSL-Wert gleich ist oder über diesem liegt.

- 1.1.3 Der Ausdruck *standardisierte Ladung* bezeichnet eine Ladung, für deren Beförderung das Schiff mit einem zugelassenen Sicherungssystem versehen ist, das für die Beförderung von Ladungseinheiten spezieller Typen ausgelegt ist.
- 1.1.4 Der Ausdruck *teil-standardisierte Ladung* bezeichnet eine Ladung, für deren Beförderung das Schiff mit einem Sicherungssystem versehen ist, das für die Sicherung einer begrenzten Vielzahl von Ladungseinheiten geeignet ist, zum Beispiel für Fahrzeuge, Anhänger usw..
- 1.1.5 Der Ausdruck *nicht-standardisierte Ladung* bezeichnet eine Ladung, die individuelle Stau- und Sicherungsvorkehrungen erfordert.

1.2 Erstellung des Handbuchs

Das Ladungssicherungshandbuch soll unter Berücksichtigung der in den vorliegenden Richtlinien gegebenen Empfehlungen und in der oder den Arbeitssprache(n) des Schiffes erstellt werden. Ist keine der dabei verwendeten Sprachen Englisch, Französisch oder Spanisch, so soll eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beigelegt werden.

1.3 Allgemeine Angaben

Dieses Kapitel soll die nachstehenden, allgemeinen Feststellungen enthalten:

- .1 „Die hier gegebenen Hinweise sollen weder die Grundsätze guter Seemannschaft ausschließen, noch können sie die praktische Erfahrung im Stauen und Sichern ersetzen.“
- .2 „Die im vorliegenden Handbuch enthaltenen Informationen und Vorschriften stimmen überein mit den Vorschriften im Trimm- und Stabilitätshandbuch des Schiffes, im Internationalen Freibord-Zeugnis (1966), im Handbuch zur Festigkeitsüberwachung des Schiffskörpers (falls vorhanden) sowie mit den Vorschriften des Internationalen Codes für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code) (falls anwendbar).“
- .3 „Das vorliegende Ladungssicherungshandbuch enthält Angaben über die an Bord vorgehaltenen Ladungssicherungsvorrichtungen sowie deren korrekte Anwendung auf und die Sicherung von Ladungseinheiten, Containern, Fahrzeugen und sonstigen Einheiten basierend auf Quer-, Längs- und Vertikalkräften, die bei ungünstigen Wetter- und Seegangsverhältnissen auftreten können.“
- .4 „Für die Schiffssicherheit sowie für den Schutz der Ladung und der Besatzung an Bord ist es zwingend erforderlich, dass die Sicherung der Ladung ordnungsgemäß durchgeführt wird und dass nur geeignete Laschpunkte oder Befestigungsmittel für die Ladungssicherung benutzt werden.“

- .5 „Die im vorliegenden Handbuch genannten Ladungssicherungsvorrichtungen sollen zweckmäßig und der Menge, der Verpackungsart und den physikalischen Eigenschaften der zu befördernden Ladung angepasst, angewendet werden. Kommen neue oder alternative Arten von Ladungssicherungsvorrichtungen zum Einsatz, so soll das Ladungssicherungshandbuch entsprechend geändert werden. Alternative Ladungssicherungsvorrichtungen sollen keine geringere Festigkeit haben als diejenigen, die durch sie ersetzt werden.“
- .6 „An Bord des Schiffes soll eine ausreichende Anzahl an Ladungssicherungsvorrichtungen in Reserve vorgehalten werden.“
- .7 „In diesem Handbuch werden Angaben zur Festigkeit und, wo dies sinnvoll ist, Anweisungen zur Verwendung und Instandhaltung jeder einzelnen Art von Ladungssicherungsvorrichtung gegeben. Die Ladungssicherungsvorrichtungen sollen stets in einem einwandfreien Zustand gehalten werden. Gegenstände, die so stark abgenutzt oder beschädigt sind, dass ihre Qualität beeinträchtigt ist, sollen ausgetauscht werden.“
- .8 Im Plan für den sicheren Zugang zur Ladung (Cargo Safe Access Plan – CSAP) sollen detaillierte Angaben für Personen gemacht werden, die für Arbeiten im Zusammenhang mit der Stauung und Sicherung von Ladung eingesetzt sind. Ein sicherer Zugang soll nach Maßgabe dieses Plans vorgehalten und aufrechterhalten werden.

Kapitel 2 – Sicherungsvorrichtungen und -vorkehrungen

2.1 Spezifikationen für fest angebrachte Ladungssicherungsvorrichtungen

In diesem Unterkapitel sollen die Anzahl, die Anbringungsorte, die Art und die maximale Belastungsfähigkeit der fest angebrachten Vorrichtungen zur Ladungssicherung angegeben und, soweit notwendig, bebildert dargestellt werden. Die nachstehenden Angaben müssen mindestens enthalten sein:

- 2.1.1 ein Verzeichnis und/oder ein Plan der fest angebrachten Ladungssicherungsvorrichtungen, das bzw. der durch geeignete Unterlagen über jede einzelne Art von Vorrichtung ergänzt wird, soweit dies durchführbar ist. Die jeweiligen Unterlagen sollen, soweit dies sinnvoll ist, Angaben zu folgenden Punkten enthalten:
 - .1 Name des Herstellers;
 - .2 Typenbezeichnung des Gegenstandes mit einer einfachen Skizze zur leichteren Erkennbarkeit;
 - .3 Werkstoff(e);
 - .4 Typenkennzeichnung;
 - .5 Ergebnis der Festigkeitsprüfung oder des Zugversuchs;
 - .6 Ergebnis der zerstörungsfreien Werkstoffprüfung;
 - .7 maximale Belastungsfähigkeit (MSL);

- 2.1.2 ein Verzeichnis der fest angebrachten Sicherungsvorrichtungen an Schotten, Rahmenspannten, Stützen usw. sowie deren Typenbezeichnungen (z. B. Augplatten, Augbolzen usw.), soweit diese vorliegen, einschließlich ihrer maximalen Belastungsfähigkeit;
- 2.1.3 ein Verzeichnis der fest angebrachten Sicherungsvorrichtungen auf den Decks sowie deren Typenbezeichnungen (z. B. Elefantenfußbeschläge, Containerbeschläge, Öffnungen, usw.), soweit diese vorliegen, einschließlich ihrer maximalen Belastungsfähigkeit;
- 2.1.4 ein Verzeichnis der fest angebrachten Sicherungsvorrichtungen an den Unterseiten der Decks, soweit vorhanden, unter Angabe ihrer Typenbezeichnungen und ihrer maximalen Belastungsfähigkeit.
- 2.1.5 Bei vorhandenen Schiffen mit nicht-standardisierten fest angebrachten Sicherungsvorrichtungen wird die Angabe der maximalen Belastungsfähigkeit sowie der Anbringungsorte der Laschpunkte als ausreichend angesehen.
- 2.2 Spezifikationen für bewegliche Sicherungsvorrichtungen**
- In diesem Unterkapitel soll die Anzahl der an Bord mitgeführten beweglichen Ladungssicherungsvorrichtungen sowie deren funktionelle und gestalterische Kennzeichen beschrieben werden. Soweit es für notwendig gehalten wird, sollen die Angaben durch geeignete Zeichnungen oder Skizzen ergänzt werden. Es soll je nach Einzelfall die nachstehenden Angaben enthalten:
- 2.2.1 ein Verzeichnis der beweglichen Sicherungsvorrichtungen, das durch geeignete Unterlagen über jede einzelne Art von Vorrichtung ergänzt wird, soweit dies durchführbar ist. Die entsprechenden Unterlagen sollen, soweit dies sinnvoll ist, Angaben zu folgenden Punkten enthalten:
- .1 Name des Herstellers;
 - .2 Typenbezeichnung des Gegenstandes mit einer einfachen Skizze zur leichteren Erkennbarkeit;
 - .3 Werkstoff(e) einschließlich der niedrigsten Temperatur für eine sichere Verwendung;
 - .4 Typenkennzeichnung;
 - .5 Ergebnis der Festigkeitsprüfung oder des Zugversuchs;
 - .6 Ergebnis der zerstörungsfreien Werkstoffprüfung;
 - .7 maximale Belastungsfähigkeit (MSL);
- 2.2.2 ein Verzeichnis der Container-Staustücke, Container-Decksbeschläge, Beschläge zum Verblocken von Containern, Brückenfittings, usw., ihre maximale Belastung und ihre Verwendung;
- 2.2.3 ein Verzeichnis der Ketten- und Drahtlaschings, Laschstangen usw. ihrer maximalen Belastungsfähigkeit und ihrer Verwendungsweise;
- 2.2.4 ein Verzeichnis der Spannvorrichtungen (z. B. Spannschrauben, Kettenspanner, usw.), ihrer maximalen Belastungsfähigkeit und ihrer Verwendungsweise;
- 2.2.5 ein Verzeichnis der Sicherungsmittel für Personenkraftwagen, falls zutreffend, und sonstige Fahrzeuge, ihrer maximalen Belastungsfähigkeit und ihrer Verwendungsweise;
- 2.2.6 ein Verzeichnis der Abstützböcke und Wagenheber, usw. für Fahrzeuge (Anhänger), soweit vorhanden, einschließlich ihrer maximalen Belastungsfähigkeit und ihrer Verwendungsweise und
- 2.2.7 ein Verzeichnis aller rutschfesten Werkstoffe (z. B. Anti-Rutschmatten) zur Verwendung bei Ladungseinheiten mit niedrigen Reibungswerten.
- 2.3 Überprüfungs- und Instandhaltungsprogramme**
- In diesem Unterkapitel sollen die Überprüfungs- und Instandhaltungsprogramme der Ladungssicherungsvorrichtungen an Bord beschrieben werden.
- 2.3.1 Unter der Verantwortung des Kapitäns sind regelmäßig Überprüfungs- und Instandhaltungsarbeiten durchzuführen. Die Überprüfung der Ladungssicherungsvorrichtungen soll mindestens folgende Punkte umfassen:
- .1 die routinemäßige optische Untersuchung aller in Gebrauch befindlichen Bestandteile und
 - .2 regelmäßige Untersuchungen beziehungsweise Wiederholungsprüfungen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung. Sofern gefordert, sollen die betroffenen Ladungssicherungsvorrichtungen Inspektionen der Verwaltung unterliegen.
- 2.3.2 In diesem Unterkapitel sollen die Maßnahmen zur Überprüfung und Instandhaltung der an Bord mitgeführten Ladungssicherungsvorrichtungen dokumentiert werden. Die entsprechenden Eintragungen sollen in einem Tagebuch erfolgen, das zusammen mit dem Ladungssicherungshandbuch aufbewahrt werden soll. Dieses Tagebuch soll nachstehende Angaben enthalten:
- .1 Verfahren für die Annahme, Instandhaltung, Reparatur -oder Ausmusterung von Ladungssicherungsvorrichtungen und
 - .2 Überprüfungsprotokolle.
- 2.3.3 Dieses Unterkapitel soll Angaben für den Kapitän hinsichtlich Überprüfung und Justierung (Nachspannen) von Ladungssicherungsvorrichtungen während der Reise enthalten.
- 2.3.4 In diesem Unterkapitel kann auf computergestützte Instandhaltungsverfahren Bezug genommen werden.
- Kapitel 3 – Stauung und Sicherung von nicht-standardisierter und teil-standardisierter Ladung**
- 3.1 Anweisungen zu Handhabung und Sicherheit**
- Dieses Unterkapitel soll enthalten:
- .1 Anweisungen zur sachgemäßen Handhabung der Sicherungsvorrichtungen und
 - .2 Sicherheitsanweisungen zur Handhabung von Sicherungsvorrichtungen und zum Sichern und Entsichern von Ladungseinheiten durch Bord- oder Landpersonal.

3.2 Beurteilung der auf Ladungseinheiten einwirkenden Kräfte

Dieses Unterkapitel soll die nachstehenden Angaben enthalten:

- .1 Tabellen oder Diagramme für einen groben Überblick über die Beschleunigungen, die bei ungünstigen Seegangsverhältnissen an verschiedenen Stellen des Schiffes auftreten können, einschließlich einer Bandbreite der anzuwendenden metazentrischen Höhe (GM-Werte);
- .2 Beispiele der auf typische Ladungseinheiten einwirkenden Kräfte, wenn diese Ladungseinheiten den Beschleunigungen nach Absatz 3.2.1 ausgesetzt sind, sowie, soweit praktikabel, Werte für Rollwinkel und metazentrische Höhe (GM), oberhalb derer die auf die Ladungseinheiten einwirkenden Kräfte den zulässigen Grenzwert für die jeweiligen Sicherungsvorkehrungen überschreiten;
- .3 Beispielrechnungen zur Ermittlung von Anzahl und Festigkeit der beweglichen Sicherungsvorrichtungen, die nötig sind, um den Kräften nach Absatz 3.2.2 entgegenzuwirken, sowie Sicherheitsfaktoren, die bei unterschiedlichen Arten beweglicher Ladungssicherungsrichtungen zu verwenden sind. Diese Berechnungen können gemäß Anlage 13 der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen oder nach von der Verwaltung zugelassenen Verfahren durchgeführt werden.
- .4 Es wird empfohlen, dass der Verfasser eines Ladungssicherungshandbuchs das verwendete Berechnungsverfahren so umgestaltet, dass es auf das betreffende Schiff, seine Sicherungsvorrichtungen und die beförderte Ladung zugeschnitten ist. Hierfür kann die Form von geeigneten Diagrammen, Tabellen oder Beispielrechnungen gewählt werden, und
- .5 andere Bearbeitungsformen, wie elektronische Datenverarbeitung (EDV) oder die Benutzung eines Ladungsrechners sind als Alternative zu den Anforderungen der Absätze 3.2.1 bis 3.2.4 annehmbar, sofern dieses System dieselben Informationen enthält.

3.3 Verwendung beweglicher Sicherungsvorrichtungen bei verschiedenen Ladungseinheiten, Fahrzeugen und Staublöcken

- 3.3.1 Dieses Unterkapitel soll die Aufmerksamkeit des Kapitäns auf die richtige Verwendung beweglicher Sicherungsvorrichtungen lenken, unter Berücksichtigung der folgenden Faktoren:
 - .1 Reisedauer;
 - .2 Fahrtgebiet unter besonderer Beachtung der geringst zulässigen Temperatur für einen sicheren Betrieb der beweglichen Sicherungsvorrichtungen;
 - .3 die zu erwartenden Seegangsverhältnisse;
 - .4 Abmessungen, Bauart und Eigenschaften des Schiffes;

- .5 im Verlauf der Reise zu erwartende statische und dynamische Kräfte;
- .6 Art und Verpackung der Ladungseinheiten einschließlich Fahrzeuge;
- .7 vorgesehene Stauformen der Ladungseinheiten einschließlich Fahrzeuge und
- .8 Masse und Abmessungen der Ladungseinheiten und Fahrzeuge.

3.3.2 In diesem Unterkapitel soll die Verwendung beweglicher Ladungssicherungsrichtungen hinsichtlich der Anzahl der zu benutzenden Laschings und die zulässigen Laschwinkel behandelt werden. Falls notwendig, soll der Text durch geeignete Zeichnungen oder Skizzen ergänzt werden, mit denen das richtige Verstehen der Funktionsweise und die sachgemäße Verwendung der Sicherungsvorrichtungen bei unterschiedlichen Ladungen und Ladungseinheiten erleichtert werden sollen. Es soll darauf hingewiesen werden, dass es bei bestimmten Ladungseinheiten und anderen Objekten mit niedrigem Reibungswiderstand ratsam ist, Anti-Rutschmatten oder sonstige rutschfeste Materialien unterzulegen, um die Reibung zwischen Deck und Ladung zu erhöhen.

3.3.3 Dieses Unterkapitel soll Hinweise enthalten zu den empfohlenen Stauplätzen und Verfahren für das Stauen und Sichern von Containern, Anhängern und sonstigen beladenen Fahrzeugen, von Ladungen auf Paletten, von Ladungseinheiten und Einzelkolli (z. B. Zellstoff, Papierrollen usw.), von Schwergut, von Personenkraftwagen und sonstigen Fahrzeugen.

3.4 Ergänzende Vorschriften für Ro-Ro-Schiffe

3.4.1 Das Handbuch soll Skizzen enthalten, in denen die Anordnung der fest angebrachten Sicherungsvorrichtungen gezeigt und deren maximale Belastungsfähigkeit (MSL) sowie die Längs- und Querabstände zwischen einzelnen Laschpunkten angegeben sind. Bei der Erstellung dieses Unterkapitels sollen auch die einschlägigen Hinweise aus den Entschlüssen A.533(13) und A.581(14) der IMO-Vollversammlung herangezogen werden, soweit zutreffend.

3.4.2 Beim Entwurf von Sicherungsvorkehrungen für Ladungseinheiten, einschließlich Fahrzeuge und Container auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen und bei der Festlegung der Anforderungen an die Mindest-Festigkeit der benutzten Sicherungsvorrichtungen sollen die Kräfte aufgrund der Schiffsbewegungen, der Krängungswinkel nach einer Beschädigung oder einem Wassereintritt und sonstige Überlegungen Berücksichtigung finden, die für die Wirksamkeit der Ladungssicherungsvorkehrungen von Bedeutung sind.

3.5 Massengutschiffe

Befördern Massengutschiffe Ladungseinheiten, die in den Regelungsbereich von Regel VI/5 oder Regel VII/5 des SOLAS-Übereinkommens fallen, so ist diese Ladung nach Maßgabe eines von der Verwaltung genehmigten Ladungssicherungshandbuchs zu stauen und zu sichern.

Kapitel 4 – Stauung und Sicherung von Containern und sonstiger standardisierter Ladung

4.1 Anweisungen zu Handhabung und Sicherheit

Dieses Unterkapitel soll enthalten:

- .1 Anweisungen zur sachgemäßen Handhabung der Sicherungsvorrichtungen und
- .2 Sicherheitsanweisungen zur Handhabung von Sicherungsvorrichtungen und zum Sichern und Entsichern von Containern oder anderer standardisierter Ladung durch Bord- oder Landpersonal.

4.2 Anweisungen für Stauung und Sicherung

Dieses Unterkapitel findet Anwendung auf jede Art von Stau- und Sicherungssystemen für Container und andere standardisierte Ladung (d. h. Stauung innerhalb eines Zellgerüsts oder ohne Zellgerüst. Bei vorhandenen Schiffen können die Unterlagen, die mit dem sicheren Stauen und Sichern im Zusammenhang stehen, in das für die Erstellung dieses Kapitels benutzte Material mit einbezogen werden.

4.2.1 Stau- und Sicherungsplan

Dieses Unterkapitel soll aus einem umfassenden und verständlichen Plan oder Satz von Plänen bestehen, der bzw. die den erforderlichen Überblick über nachstehende Angelegenheiten liefert:

- .1 Längs- und Querschiffsansicht der Container-Stellplätze unter Deck und an Deck, soweit zutreffend;
- .2 Stau-Alternativen für Container unterschiedlicher Abmessungen;
- .3 höchstzulässige Massen der Containerstapel;
- .4 zulässige vertikale Abfolge von Massen in den Containerstapeln;
- .5 höchstzulässige Höhen der Containerstapel im Hinblick auf genehmigte Sichtstrahlpläne und
- .6 Anwendung von Sicherungsvorrichtungen unter Verwendung von passenden Symbolen bei gehöriger Berücksichtigung von Stauplatz, Masse des jeweiligen Containerstapels, Abfolge der Massen innerhalb des jeweiligen Containerstapels und Höhe des jeweiligen Containerstapels. Die Symbole sollen im gesamten Ladungssicherungshandbuch einheitlich verwendet werden.

4.2.2 Grundsätze für die Stauung und Sicherung an Deck und unter Deck

Dieses Unterkapitel soll dabei helfen, den Stau- und Sicherungsplan in Bezug auf Containerstauung richtig auszulegen, wobei besonderer Wert auf folgende Punkte gelegt werden soll:

- .1 auf die Verwendung der behandelten Vorrichtungen und
- .2 auf etwaige Richt- oder Grenz-Parameter wie Containerabmessungen, höchstzulässige Massen der Containerstapel, Abfolge der Massen in den Containerstapeln, vom Winddruck beeinflusste Containerstapel, Höhen der Containerstapel.

Dieses Unterkapitel soll konkrete Warnhinweise auf die Folgen enthalten, die sich aus dem falschen Gebrauch von Sicherungsvorrichtungen oder aus einer

falschen Auslegung von Anweisungen aus diesem Ladungssicherungshandbuch ergeben können.

4.3 Weitere zulässige Stausituationen

4.3.1 Dieses Unterkapitel soll die Angaben enthalten, die ein Kapitän benötigt, um mit Stausituationen richtig umgehen zu können, die von den in Unterkapitel 4.2 gegebenen allgemeinen Anweisungen abweichen; einschließlich geeigneter Warnhinweise auf die möglichen Folgen, die sich aus dem falschen Gebrauch von Sicherungsvorrichtungen oder aus einer falschen Auslegung von Anweisungen aus diesem Ladungssicherungshandbuch ergeben können.

4.3.2 Unter anderem sollen Angaben zu den nachstehenden Punkten enthalten sein:

- .1 alternative vertikale Abfolge der Massen in den Containerstapeln;
- .2 vom Winddruck beeinflusste Containerstapel bei Fehlen äußerer Stapel;
- .3 alternative Stauung von Containern unterschiedlicher Abmessungen und
- .4 zulässige Verringerung des Sicherungsaufwands angesichts geringerer Massen oder geringerer Höhen der Containerstapel oder aus anderen Gründen.

4.4 Auf Ladungseinheiten einwirkende Kräfte

4.4.1 In diesem Unterkapitel soll die Verteilung der Beschleunigungen, auf welcher das Stau- und Sicherungssystem beruht, und der zugrundeliegende Stabilitätszustand dargestellt werden. Auch Angaben über die durch Wind und Seegang auf die Decksladung ausgeübten Kräfte sollen gemacht werden.

4.4.2 In diesem Unterkapitel sollen auch Angaben über die nominale Zunahme von Kräften oder Beschleunigungen bei Zunahme der Anfangsstabilität gemacht werden. Es sollen Empfehlungen gegeben werden, wie die Gefahr von Verlusten von Decksladung verringert werden kann, indem die Masse oder die Höhe der Containerstapel beschränkt wird, wenn eine hohe Anfangsstabilität nicht vermieden werden kann.

Kapitel 5 – Plan für den sicheren Zugang zur Ladung (Cargo Safe Access Plan – CSAP)

5.1 Schiffe, die nach Entwurf und Ausrüstung eigens für die Beförderung von Containern vorgesehen sind, sollen einen Plan für den sicheren Zugang zur Ladung mitführen, mit dessen Hilfe der Nachweis erbracht werden kann, dass für Personen, die zur Sicherung von Containern eingeteilt sind, ein sicherer Zugang zur Ausübung dieser Tätigkeit vorhanden ist. In diesem Plan sollen die erforderlichen Vorkehrungen für die Durchführung des Stauens und Sicherns von Ladung in gefahrloser Art und Weise detailliert dargestellt werden. Für alle Bereiche, in denen Personen arbeiten müssen, soll Nachstehendes behandelt werden:

- .1 Handläufe;
- .2 Plattformen;
- .3 Laufwege;
- .4 Leitern;

- .5 Deckel von Zugängen;
 - .6 Örtlichkeiten der Einrichtungen/Vorrichtungen zum Lagern von Ausrüstung;
 - .7 Beleuchtungskörper;
 - .8 Container-Ausrichthilfen auf Lukendeckeln/ Containerfüße;
 - .9 Armaturen für Spezial-Container, wie Stromanschlüsse für Kühlcontainer/ Auffanggefäße;
 - .10 Erste-Hilfe-Stationen und Zu-/Ausgangsmöglichkeiten für Notfallsituationen;
 - .11 Gangways und
 - .12 sonstige für die Gewährung eines sicheren Zugangs notwendige Vorkehrungen.
- 5.2 Richtlinien für besondere Anforderungen sind in Anlage 14 der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen enthalten (CSS-Code).

(VkB1. 2015 S. 534)

- die in der Anlage wiedergegebenen *Richtlinien über alternative Methoden für Übungen mit Rettungsbooten auf MODUs* nach den vom Unterausschuss Schiffssysteme und Ausrüstung bei seiner ersten Tagung (11. bis 12. März 2014) erstellten Empfehlungen an.
- 2 Mitgliedsregierungen werden aufgefordert die beigefügten Richtlinien bei der Anwendung des *Codes für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen, 2009 (2009 MODU-Code)*, der mit EntschlieÙung A.1023(26) angenommen wurde, in seiner durch EntschlieÙung MSC.387(94) geänderten Fassung zu verwenden und sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.
 - 3 Verwaltungen können in Betracht ziehen diese Richtlinien auch bei dem MODU-Code, 1979, der mit EntschlieÙung A.414(XI) angenommen wurde, und dem MODU-Code, 1989, der mit EntschlieÙung A.649(16) angenommen wurde, anzuwenden.
 - 4 Mitgliedsregierungen, Reeder und Rettungsboothersteller werden nachdrücklich dazu aufgefordert die angehängten *Richtlinien über alternative Methoden für Übungen mit Rettungsbooten auf MODUs* so bald wie möglich zu verwenden.

Anlage

Nr. 146 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1486 „Richtlinien über alternative Methoden für Übungen mit Rettungsbooten auf MODUs“**

Hamburg, den 19. August 2015
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1486, „Richtlinien über alternative Methoden für Übungen mit Rettungsbooten auf MODUs“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Rundschreiben 1486
vom 11. Januar 2015

Richtlinien über alternative Methoden für Übungen mit Rettungsbooten auf MODUs

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss nahm auf seiner vierundneunzigsten Tagung (17. bis 21. November 2014)

Richtlinien über alternative Methoden für Übungen mit Rettungsbooten auf MODUs

Hintergrund

- 1 Absatz 3.3.6 von SOLAS Kapitel III, Regel 19, fordert, dass mindestens alle drei Monate „Rettungsboote mit der ihnen zugeteilten Besatzung ausgesetzt und im Wasser manövriert werden“, soweit es vertretbar und durchführbar ist.
- 2 Ähnlich legt Absatz 14.12.4.2 des 2009 MODU-Codes fest:
„... wenn es die Bedingungen gestatten, mindestens alle drei Monate einmal Aussetzen und Manövrieren mit der zugeteilten Besatzung an Bord.“
- 3 Solche Übungen mit dem Rettungsboot bieten die Gelegenheit zu überprüfen, dass das Notfall-Rettungsmittelsystem und die dazugehörige Ausrüstung vorhanden, in einem guten Zustand und einsatzbereit sind. Solche Übungen sind außerdem notwendig, um die Besatzung in der Verwendung der Ausrüstung zu schulen und zu bewerten und zu zeigen, dass sie die Fähigkeit und die Alarmbereitschaft besitzen Notfälle, bei denen Rettungsboote eingesetzt werden, zu bewältigen.
- 4 Das Aussetzen, Manövrieren und Einholen von Rettungsbooten in abgelegenen Orten auf offener See oder ähnlich ungünstigen Umweltbedingungen verursacht gefährliche Situationen und macht es eventuell unmöglich solche Übungen sicher und vollständig durchzuführen.

5 Folglich trägt der 2009 MODU-Code der Situation Rechnung, in der die ordentliche und vollständige Bewältigung des Rettungsbootaussetzens und -manövrierens vielleicht nicht möglich ist.

6 Absatz 14.12.4.3 des 2009 MODU-Codes legt fest:

„alternativ können die Bestimmungen hinsichtlich Aussetzen und Manövrieren für diejenigen Bohrplattformen als erfüllt angesehen werden, die (a) die von der Organisation entwickelten Richtlinien* umgesetzt haben, wobei die Richtlinien* in den Betriebsabläufen der Bohrplattform eingeschlossen sind, oder die sie (b) durch andere gleichwertige Maßnahmen, die für die Verwaltung akzeptabel sind, umgesetzt haben.“

* Es wird verwiesen auf die *Guidelines on alternative methods for lifeboat drills on MODUs, developed by the Organization and included in MSC.1/Circ.1485.*

7 Die verantwortliche Person der Plattform ist dazu aufgefordert die Rettungsboote ins Wasser zu setzen und sie zu bewegen, wenn es die Umstände zulassen.

Alternative Methoden

8 Wenn alternative Methoden angewendet werden müssen, um die Ziele zu erreichen, die mit dem Aussetzen und Manövrieren der Rettungsboote alle drei Monate erreicht werden, muss gewährleistet werden, dass ein mindestens gleichwertiges Maß an Sicherung der Fähigkeit und Alarmbereitschaft erreicht wird, wie durch das Aussetzen und Manövrieren alle drei Monate.

9 Diese Sicherung umfasst die Rettungsbootausrüstung, Rettungsbootbesatzung und die Verfahren und Systeme.

Bestandteile einer typischen Aussetz- und Manövrierübung mit dem Rettungsboot alle drei Monate

10 Das Aussetzen und Manövrieren als Bestandteil der alle drei Monate stattfindenden Übung, die in SOLAS und dem MODU-Code festgelegt ist, besteht hauptsächlich aus den folgenden Bestandteilen:

- .1 das Rettungsboot vorbereiten und klar machen;
- .2 das Boot ausbringen und ins Wasser hinab lassen;
- .3 das Boot lösen;
- .4 das Boot fahren und steuern; und
- .5 Funktion der Bordsysteme des Rettungsbootes wie Sprühanlage, Luft, usw.

Richtlinien

11 Die folgenden Richtlinien sind dafür bestimmt den Betreiber einer beweglichen Bohrplattform zu unterstützen, wenn es nicht möglich ist Rettungsboote alle drei Monate auszusetzen und zu manövrieren, wie es in Absatz 14.12.4.2. des 2009 MODU-Codes festgelegt ist. Voraussetzung dafür ist, dass keine Verminderung besteht die Bereitschaftssicherheit und -fähigkeit nach-

zuweisen das Plattformpersonal mit Rettungsbooten sicher zu evakuieren.

11.1 Ausrüstung

11.1.1 Ein ausführlicher Instandhaltungs- und Inspektionsplan, der die Kriterien aus MSC.1/Circ.1206/Rev.1 erfüllt, muss vorliegen. Dieser Plan muss den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

11.1.2 Wöchentliche und monatliche Inspektionen müssen nach den Abschnitten 10.18.7 und 10.18.8 des 2009 MODU-Codes durchgeführt werden.

11.1.3 Zusätzlich muss jedes Rettungsboot einmal monatlich bis kurz über dem Wasser, ohne ins Wasser gelassen zu werden, heruntergelassen und an den ursprünglichen Stauplatz zurückgebracht werden; der Zustand des Bootskörpers, der Aussetz- und Einholssysteme (Schmierung, Unversehrtheit, Lagerung) und der Betriebszustand der Davit-Systeme muss überprüft werden.

11.1.4 Soweit dies möglich ist, müssen diejenigen, die an Bord für das Aussetzen der Rettungsboote verantwortlich sind, an der jährlichen Wartung und am Funktionstest der Auslösevorrichtung, der nach MSC.1/Circ.1206/Rev.1 ausgeführt wird, beteiligt sein.

11.2 Personal

11.2.1 Ein Befähigungssicherungsprogramm muss vorliegen und alle Anleitungs- und Übungsaspekte für die Besatzung bezüglich Rettungsbooten abdecken und den *Empfehlungen zur Ausbildung und Zertifizierung von Personal auf beweglichen Offshore-Plattformen (MOUs)* (Entschließung A.1079(28)) entsprechen.

11.2.2 Zusätzlich zu der vorgeschriebenen Ausbildung (z. B. wie in der Tabelle A-VI/2-1 des STCW-Codes abgebildet) muss der Rettungsbootführer eine Zwischenschulung (mindestens alle 2,5 Jahre) bei einer Einrichtung erhalten, die den Anforderungen der Verwaltung entspricht. Diese Schulung muss eine praktische Demonstration aller Bestandteile umfassen, die in Absatz 10 dieser Richtlinie beschrieben und Teil der alle drei Monate stattfindenden Aussetz-/Manövrierübung sind. Diese Schulung muss das gleiche oder ein im Wesentlichen entsprechendes Rettungsbootsystem verwenden wie das, was an Bord der Plattform eingebaut ist;

11.2.3 In Bezug auf Übungen und Übungsappelle wird auf Anhang 1 der Entschließung A.1079(28) verwiesen.

11.2.4 Simulatoren können ein nützlicher und wichtiger Teil eines allgemeinen Befähigungssicherungsprogramms bilden. Wenn Simulatoren verwendet werden, müssen sie gänzlich für das Rettungsbootsystem an Bord der Plattform geeignet sein. Simulatoren dürfen nicht als vollständiger Ersatz für eine praktische Ausbildung und aktive Übungen gesehen werden.

11.2.5 Aufzeichnungen über die Ausbildung in Rettungsbootfertigkeiten, einschließlich jener, die an einer Einrichtung, die den Anforderungen der

Verwaltung entspricht (Entschließung A.1079(28)), durchgeführt wird, müssen ständig verfügbar sein.

(VkBf. 2015 S. 540)

Nr. 147 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1487 „Einheitliche Interpretationen der Kapitel 5, 9 und 10 des FSS-Codes“**

Hamburg, den 14. August 2015
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1487, „Einheitliche Interpretationen der Kapitel 5, 9 und 10 des FSS-Codes“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Rundschreiben 1487
Vom 12. Januar 2015

**Einheitliche Interpretationen der
Kapitel 5, 9 und 10 des FSS-Codes**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner vierundneunzigsten Sitzung (17. bis 21. November 2014) die vom Unterausschuss Schiffssysteme und Ausrüstung auf seiner ersten Sitzung (10. bis 14. März 2014) vorbereiteten und in der Anlage aufgeführten, einheitlichen Interpretationen der Kapitel 5, 9 und 10 des FSS-Codes angenommen, mit dem Ziel, eine genauere Anleitung für den Auslösevorgang des CO₂-Systems, fest eingebaute Feuermelde- und Feueranzeigesysteme und Absaugrauchmeldesysteme bereitzustellen.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beiliegenden, einheitlichen Interpretationen als Anleitung zu benutzen, wenn sie Kapitel 5 Absatz 2.1.3.2, Kapitel 9 Absatz 2.5.1.1 und Kapitel 10 Absatz 2.4.1.2 des FSS-Codes auf die Systeme anwenden, die an Bord von Schiffen, die am oder nach dem 21. November 2014 gebaut wurden, eingebaut werden müssen, und die einheitlichen Interpretationen allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

**Einheitliche Interpretationen der
Kapitel 5, 9 und 10 des FSS-Codes**

Kapitel 5 – Fest eingebaute Gas-Feuerlöschsysteme

**Auslösevorgang der CO₂-Systeme
(Absatz 2.1.3.2 in der Fassung der
Entschließung MSC.339(91))**

- 1 *Herkömmliche Laderäume* sind Laderäume, die weder Ro-Ro-Räume noch Container-Laderäume sind, in denen sich Kühlcontainer mit eigenem Kühlaggregat befinden, und die nicht mit Einrichtungen versehen sein brauchen, die bei Auslösung selbsttätig einen akustischen und optischen Alarm geben.
- 2 Die Anforderungen des FSS-Code Kapitel 5 Absatz 2.2.2 betreffen die in Absatz 2.1.3.2 Kapitel 5 des FSS-Code bezeichneten Räume.

**Kapitel 9 – Fest eingebaute
Feuermelde- und Feueranzeigesysteme**

**Energieversorgung des akustischen
Meldesystems, wenn es nicht integraler Teil
des Meldesystems ist (Absatz 2.5.1.1)**

- 3 Das von dem fest eingebauten Feuermelde- und Feueranzeigesystem benutzte akustische Meldesystem muss von nicht weniger als zwei Energiequellen versorgt werden, von denen eine eine Notstromquelle sein muss.
- 4 Auf Schiffen, die gemäß Regel II-1/42 oder II-1/43 SOLAS mit einer vorübergehenden Notstromquelle ausgerüstet sein müssen, muss auch das akustische Meldesystem von dieser Energiequelle versorgt werden.

Kapitel 10 – Absaugrauchmeldesysteme

**CO₂-Raum mit Kontrolltafel (Absatz 2.4.1.2 in
der Fassung der Entschließung MSC.292(87))**

- 5 Falls die Abgaberohre des CO₂-Systems für das Absaugrauchmeldesystem benutzt werden, kann sich die Kontrolltafel im CO₂-Raum befinden, vorausgesetzt es befindet sich ein Anzeigergerät* auf der Kommandobrücke. Solche Anordnungen werden als den Anforderungen von Absatz 2.4.1.2 Kapitel 10 FSS-Code in der Fassung der Entschließung MSC.292(87) entsprechend betrachtet.

(VkBf. 2015 S. 542)

* Anzeigergerät hat die gleiche Bedeutung wie Meldegerät, und die Überwachung auf Rauch muss entweder auf elektrischem Wege oder durch optische Anzeige auf einem Meldegerät erfolgen.

Nr. 148 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1488 „Einheitliche Interpretation von Teil 3 der Anlage 1 zum FTP-Code 2010“

Hamburg, den 14. August 2015
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1488, „Einheitliche Interpretation von Teil 3 der Anlage 1 zum FTP-Code 2010“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Rundschreiben 1488
vom 12. Januar 2015

**Einheitliche Interpretation von
Teil 3 der Anlage 1 zum FTP-Code 2010**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner vierundneunzigsten Sitzung (17. bis 21. November 2014) eine vom Unterausschuss Schiffssysteme und Ausrüstung auf seiner ersten Sitzung (10. bis 14. März 2014) vorbereitete und in der Anlage aufgeführte, einheitliche Interpretation von Teil 3 Anlage 1 zum FTP-Code 2010 angenommen, mit dem Ziel eine genauere Anleitung für Prüfung und Zulassung von Rohr- und Kabeldurchführungen, die keine konventionellen Bauteile einsetzen, für den Gebrauch in Trennflächen der Klasse „A“ bereitzustellen.
- 2 Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beiliegende, einheitliche Interpretation als Anleitung zu benutzen, wenn sie Absatz 1.13 von Anhang 1 des FTP-Codes 2010 Anlage 1 Teil 3 für Genehmigungen, die am oder nach dem 21. November 2014 wirksam werden sollen, anwenden, und die einheitliche Interpretation allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

**Einheitliche Interpretation von
Teil 3 der Anlage 1 zum FTP-Code 2010**

**Prüfung von Trennflächen der Klasse „A“, „B“ und
„F“ (Anlage 1 zu Teil 3)**

1 Anordnung

- 1.1 Rohr- und Kabeldurchführungen in Trennflächen der Klasse „A“, die
 - .1 ohne bauliche Hülsen mit einer Mindestdicke von 3 mm und einer Mindestlänge von 60 mm konst-

ruiert sind und an die Trennfläche geschweißt oder geschraubt sind; und/oder

- .2 mit abnehmbarem, weichem oder aufquellendem Werkstoff konstruiert sind,

sind „die Konstruktionsarten, bei denen die konventionellen Bauteile waagerechter und senkrechter Trennflächen nicht eingesetzt werden“ (Anhang 1 Absatz 1.13) und müssen zusätzlichen Prüfungs- und/oder Entwurfskriterien unterzogen werden, wie unten beschrieben.

2 Zusätzliche Prüfungs/Entwurfskriterien

- 2.1 Füllstoffe müssen angemessen durch festhaftende Materialien oder durch mechanische Mittel gesichert werden, die nicht ohne Einsatz von Werkzeug entfernt werden können, um Beschädigungen durch normale Schiffsvibrationen und Drücke zu verhindern.
- 2.2 Die Rohr- und Kabeldurchführungen dürfen keine sichtbaren Öffnungen haben. Es darf nicht möglich sein, irgendeinen Teil der Durchführung mit einer 6 mm Spaltenlehre (Prüfdorn), wie sie in Absatz 7.10 der Anlage 1 zu Teil 3 des FTP-Codes 2010 beschrieben ist, zu durchstechen.

3 Zulassung

- 3.1 Durchführungen in strukturellen Trennflächen dürfen die bauliche Stärke der Trennfläche nicht beeinträchtigen. Der strukturelle Aufbau der Durchführung muss vollständig beschrieben werden, sodass ihr Gebrauch und die Notwendigkeit einer zusätzlichen Verstärkung der Trennfläche vollständig bewertet werden können.

(VkBl. 2015 S. 543)

Nr. 149 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1489 „Einheitliche Interpretation der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung MSC.81(70))“

Hamburg, den 14. August 2015
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1489, „Einheitliche Interpretation der Überarbeiteten Empfeh-

lung zur Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung MSC.81(70)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

4 Die „Masse des Bootes“, die im Falle von Aussetzvorrichtungen mit nur einem Läufer für die Belastungsprüfung berücksichtigt werden muss, ist die „Masse des Bootes mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung“, multipliziert mit zwei.

(VkBl. 2015 S. 543)

MSC.1/Rundschreiben 1489
vom 12. Januar 2015

Einheitliche Interpretation der überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung MSC.81(70))

- 1 Der Schiffsicherheitsausschuss hat auf seiner vierundneunzigsten Sitzung (17. bis 21. November 2014) einer vom Unterausschuss Schiffssysteme und Ausrüstung auf seiner ersten Sitzung (10. bis 14. März 2014) vorbereiteten und in der Anlage aufgeführten einheitlichen Interpretation der *Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln* (Entschließung MSC.81(70)) zugestimmt, mit dem Ziel eine genauere Anleitung für die Belastungsprüfung von Aussetzmechanismen für die primäre Auslösung von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten bereitzustellen.
- 2 Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beiliegende einheitliche Interpretation als Anleitung zu benutzen, wenn sie Absatz 5.3.4 von Teil 2 der *Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln* (Entschließung MSC.81(70)) auf die Rettungsboote und Bereitschaftsboote, die an Bord von Schiffen, die am oder nach dem 21. November 2014 gebaut wurden, installiert werden sollen, anwenden, und die einheitliche Interpretation allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

Einheitliche Interpretation der überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung MSC.81(70))

Belastungsprüfung von Aussetzmechanismen für die primäre Auslösung von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten (Absatz 5.3.4 von Teil 2 der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung MSC.81(70)))

- 1 Die obige Vorschrift gilt nur für Rettungsboote und Bereitschaftsboote, die mit Läufern ausgesetzt werden.
- 2 Die Prüfung betrifft nicht die sekundäre Vorrichtung zur Auslösung von Rettungsbooten im freien Fall.
- 3 Die Prüfung kann an Bord des Schiffes oder an Land, entweder beim Hersteller oder auf der Werft unter Benutzung eines entsprechenden Modells der Aussetzvorrichtung durchgeführt werden, das der an Bord des Schiffes installierten Aussetzvorrichtung gleichwertig ist.

Nr. 150 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffsicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1490 „Einheitliche Interpretation der Regel III/31.1.4 SOLAS“

Hamburg, den 14. August 2015
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffsicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1490, „Einheitliche Interpretation der Regel III/31.1.4 SOLAS“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Rundschreiben 1490
vom 12. Januar 2015

Einheitliche Interpretation der Regel III/31.1.4 SOLAS

- 1 Der Schiffsicherheitsausschuss hat auf seiner vierundneunzigsten Sitzung (17. bis 21. November 2014) einer vom Unterausschuss Schiffssysteme und Ausrüstung auf seiner ersten Sitzung (10. bis 14. März 2014) vorbereiteten und in der Anlage aufgeführten einheitlichen Interpretation der Regel III/31.1.4 SOLAS zugestimmt, mit dem Ziel eine genauere Anleitung zu Regelungen für entfernt aufgestellte Überlebensfahrzeuge bereitzustellen.
- 2 Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beiliegende einheitliche Interpretation als Anleitung bei der Anwendung von Regel III/31.1.4 SOLAS auf Rettungsflöße, die auf Schiffen, die am oder nach dem 21. November 2014 gebaut wurden, installiert werden sollen, zu verwenden, und die einheitliche Interpretation allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.
- 3 Dieses Rundschreiben ersetzt MSC.1/Rundschreiben 1243.

Anlage

Einheitliche Interpretation der Regel III/31.1.4 SOLAS

Regelungen für entfernt aufgestellte Überlebensfahrzeuge

- 1 Von Regel III/31.1.4 SOLAS geforderte Rettungsflöße sind als „entfernt aufgestellte Überlebensfahrzeuge“ zu betrachten, mit Bezug auf Regel III/7.2.1.4 SOLAS.
- 2 In dem Bereich, in dem diese entfernt aufgestellten Überlebensfahrzeuge gestaut sind, muss folgendes vorhanden sein:
 - .1 eine Mindestanzahl von zwei Rettungswesten und zwei Eintauchanzügen;
 - .2 angemessene fest angebaute oder tragbare Beleuchtungsmittel gemäß Regel III/16.7 SOLAS, die sowohl den Aufstellungsort des Rettungsflöses als auch die Wasserfläche, in die das Rettungsfloß hinabgelassen werden soll, beleuchten können;
Werden tragbare Leuchten verwendet, müssen diese Halterungen haben, um ihre Aufstellung auf beiden Seiten des Schiffes zu ermöglichen; und
 - .3 eine Einbootungsleiter oder andere Einbootungseinrichtung, die einen kontrollierten Abstieg¹ zum Wasser ermöglicht, gemäß Regel III/11.7 SOLAS.
- 3 Im Hinblick auf die Entfernung zwischen der Einbootungsstation und der Stauposition des nach Regel III/31.1.4 SOLAS geforderten Rettungsflöses (entfernt aufgestellte Überlebensfahrzeuge) muss die Einbootungsstation so angeordnet sein, dass die Anforderungen der Regel III/13.1.3 erfüllt werden können.
- 4 Ausnahmsweise können die Einbootungsstation und die Stauposition des Rettungsflöses (entfernt aufgestelltes Überlebensfahrzeug) auf verschiedenen Decks angeordnet sein, vorausgesetzt das Rettungsfloß kann vom Staudeck aus ausgesetzt und mithilfe der befestigten Fangleine zur auf dem anderen Deck gelegenen Einbootungsleiter verbracht werden (das Benutzen einer Treppe zwischen verschiedenen Decks, wobei das Rettungsfloß von Besatzungsmitgliedern getragen wird, ist nicht zulässig).
- 5 Unbeschadet des Absatzes 2, wo in Absatz 4 erwähnte Ausnahmefälle bestehen, müssen die folgenden Bestimmungen angewandt werden:
 - .1 Die von Absatz 2.1 geforderten Rettungswesten und Eintauchanzüge können an der Einbootungsstation gestaut werden;
 - .2 Angemessene Beleuchtungsmittel gemäß Absatz 2.2 müssen auch die Stauposition des Rettungsflöses, die Einbootungsstation und den Bereich des Wassers, in dem das Rettungsfloß bestiegen werden muss, beleuchten;
 - .3 Die Einbootungsleiter oder die andere Einbootungseinrichtung gemäß Absatz 2.3 können an der Einbootungsstation gestaut werden; und

- .4 unbeschadet der Anforderungen in Absatz 4.1.3.2 des LSA-Codes muss die Fangleine lang genug sein um die entsprechende Einbootungsstation zu erreichen.

(VkBl. 2015 S. 544)

Nr. 151 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses sowie wie des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO MSC-MEPC.5/Rundschreiben 9 „Einheitliche Interpretation des Kiellegungsdatums für Fahrzeuge aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK)“

Hamburg, den 14. August 2015
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses sowie wie des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO MSC-MEPC.5/Rundschreiben 9, „Einheitliche Interpretation des Kiellegungsdatums für Fahrzeuge aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC-MEPC.5/Rundschreiben 9
vom 1. Dezember 2014

**Einheitliche Interpretation des
Kiellegungsdatums für Fahrzeuge
aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK)**

- 1 Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner siebenundsechzigsten Tagung (13. bis 17. Oktober 2014) und der Schiffssicherheitsausschuss auf seiner vierundneunzigsten Tagung (17. bis 21. November 2014) haben die vom Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) auf seiner ersten Sitzung (14. bis 18. Juli 2014) vorbereitete und im Anhang aufgeführte *Einheitliche Interpretation des Kiellegungsdatums für Fahrzeuge aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK)* angenommen, mit der Absicht eine genauere Anleitung für die Anwendung des Begriffs „Kiellegungsdatum“, der in mehreren verbindlichen Regelwerken festgelegt wird, auf GFK-Fahrzeuge bereitzustellen.

¹ Kontrollierter Abstieg: ein Tau mit Knoten ist für diesen Zweck nicht zulässig.

- 2 Mitgliedsregierungen werden aufgefordert die beigefügte Interpretation anzuwenden, wenn sie die relevanten Anforderungen der MARPOL-, Vermessungs- und Freibord-Übereinkommen, der HSC-Codes von 1994 und 2000 und anderer Regelwerke anwenden, es sei denn, es ist in diesen Regelwerken ausdrücklich anders festgelegt, und sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

Einheitliche Interpretation des Kiellegungsdatums für Fahrzeuge aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK)

Interpretation

Für den Zweck der Anwendung der MARPOL-, Vermessungs- und Freibord-Übereinkommen, der HSC-Codes von 1994 und 2000 und anderer Regelwerke auf Fahrzeuge aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) soll der Ausdruck „deren Kiel gelegt wird oder die sich in einem ähnlichen Bauzustand befinden“ interpretiert werden als das Datum, an dem die erste bauliche Verstärkung der vollständigen Dicke des zugelassenen Rumpflaminat-Plans entweder in oder auf die Form gelegt wird.

(VkB1. 2015 S. 545)

Nr. 152 Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.388(94) „Änderung der Empfehlung über die Bedingungen für die Zulassung von Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße (Entschließung A.761(18))“

Hamburg, den 14. August 2015
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.388(94), „Änderung der Empfehlung über die Bedingungen für die Zulassung von Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße (Entschließung A.761(18))“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Entschließung MSC.388(94) (angenommen am 18. November 2014)

Änderung der Empfehlung über die Bedingungen für die Zulassung von Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße (Entschließung A.761(18))

Der Schiffssicherheitsausschuss,
gestützt auf Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,
ferner gestützt darauf, dass die Vollversammlung bei der Annahme der Entschließung A.761(18) *Empfehlung über die Bedingungen für die Zulassung von Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße*, den Ausschuss ermächtigte diese Entschließung unter Beobachtung zu halten und, wenn angebracht, Änderungen an ihr zu verabschieden,

nach Prüfung der vom Unterausschuss Schiffssysteme und Ausrüstung auf seiner ersten Sitzung gemachten Empfehlung und nach Überprüfung der Empfehlung auf seiner vierundneunzigsten Sitzung,

- 1 beschließt die Änderung der *Empfehlung über die Bedingungen für die Zulassung von Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße* (Anlage zur Entschließung A.761(18)), wie in der Anlage zur vorliegenden Entschließung wiedergegeben;
- 2 ersucht die Regierungen Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße innerhalb ihrer Weisungsbefugnis zu besichtigen, gemäß der durch die vorliegende Entschließung geänderten Empfehlung.

Anlage

Änderung der Empfehlung über die Bedingungen für die Zulassung von Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße (Entschließung A.761(18))

Anlage

Der bestehende Unterabsatz 5.11 wird durch Folgendes ersetzt:

„11 Alle Ausrüstungsgegenstände müssen überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie in gutem Zustand sind und dass datierte Gegenstände bei der Wartung ausgetauscht werden, wenn ihr Verfallsdatum vor dem nächsten Wartungsdatum des Rettungsflöses liegt.“

(VkB1. 2015 S. 546)

Nr. 152a

Dortmund, den 15. September 2015

Aufbietung gemäß § 13 Abs. 4 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)

Folgende Zulassungsbescheinigungen Teile I und II bzw. Fahrzeugscheine/Fahrzeugbriefe sind entgegen der Bestimmungen des § 13 Abs. 4 FZV der zuständigen Zulassungsbehörde nicht vorgelegt worden.

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II	Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Stadt Augsburg Herr Truschies 0821/324-3525				Stadt Dresden Eisler 0351/488-8029			
A – CD 642	159610	ohne	TD901024	DD – OK 464	W0L000053R2606326	DD-S-1-048/ 11-00096	UU670677
A – HD 969	WF0GXXPSWGWL35921	-	UW555032	Landkreis Diepholz Frau Peter 05441/976-1332			
Stadt Aschaffenburg Hr. Zimmer 06021-330555				DH – YR 692	WWC1N62081W000063	DH-K-T-301/ 08-00008	VB349411
AB – E 377	WAUZZZ8K2AA103680	AB-S-1-090/ 14-00137	VZ274082	DH – N 543	VF37ANFTF33221725	DH-K-2-087/ 14-00012	WC577140
AB – HT 9	ZCFC35A6005637858	AB-S-1-034/ 10-00023	DD627711	Stadt Essen Herr Lange 0201/8833526			
AB – WE 62	W0L0SBF08W4429957	AB-S-1-301/ 14-00020	VZ966730	E – QG 8987	JSAEDA21V00109328	E-S-0-154/ 13-00307	VY873139
AB – X 472	58011	AB-S-1-320/ 12-00092	VM740720	E – QL 9477	WVWZZZ1JZXW610304	E-S-0-082/ 15-00292	WM358873
Landkreis Aurich Frau Gastmann 04941/16-3672				E – WZ 3007	WBAAL110X0AX37116	E-S-0-306/ 10-00200	VL657009
AUR – PD 10	159416	AUR-K-2-149/ 09-00073	UN599459	Landratsamt Ebersberg Herr Vielhuber 08092/823-332			
Landkreis Börde Frau Breitmeier 03904/72403677				EBE – JF 555	WBAWD51040PW19215	EBE-K-0-029/ 15-00108	WK105472
OK – EJ 10	WDD2210221A150510	BK-K-3-215/ 15-00008	WG297978	Landkreis Emsland Herr Pouwels 0591/84-3306			
SBK – JY 71	861	-	VN918495	EL – RX 567	WV2ZZZ70ZNH126814	EL-K-C-124/ 10-00029	VC387260
Landkreis Börde Frau Weißschnur 03904/72403705				Ennepe-Ruhr-Kreis Herr Wittgens 02336/4441146			
BK – AE 255	WDB9062131N450504	BK-K-3-229/ 12-00086	VK333090	EN – YD 827	WF0AXXGBBBD77605	EN-K-0-182/ 14-00105	VW320966
BK – AK 288	TMBPH26Y923523440	BK-K-3-163/ 14-00028	WH078659	RE – NK 18	GR78A132922	RE-K-0-157/ 08-00309	UB102717
Landratsamt Bayreuth Frau Hein 0921/728-266				Stadt Frankfurt (Oder) Herr Neumann 0335/5523130			
BT – ET 885	W0L000036V1099910	BT-K-0-300/ 10-00031	UP761891	FF – B 853	WVWZZZ80ZMP070677	FF-S-7-252/ 13-00003	WB076912
Kraftrad	429002690	-	-	FF – MZ 39	WBABE11010JG58385	FF-S-4-322/ 14-00008	WK549282
Kraftrad	84897	-	-	Stadt Gera Frau Kremser 0365/8382467			
Pkw geschlossen	40258588	-	-	G – AW 975	WSEHP00703G080966	keine	CS459068
Zugmaschine	SB105054	-	40925656	Landkreis Gifhorn Mlynek 05371/82-372			
Landratsamt Bautzen Frau Engert 03591/525136233				GF – AU 922	VF1BJ0J0B26274079	GF-K-0-022/ 14-00068	VY029321
BZ – TW 543	VSSZZZ6KZWR122658	BZ-K-2-253/ 10-00065	VL682790	Landkreis Gießen Herr Bender 0641/9390-2265			
BZ – XY 708	ZDMH803AAF025187	BZ-K-0-188/ 15-00039	WN637011	GI – I 2506	WVWZZZ6NZ1Y406717	-	CJ300450
BZ – YA 254	21020107	BZ-K-1-195/ 14-00023	WJ295223	GI – RY 224	59782	-	TL473319
BZ – YB 678	WVWZZZ19ZHW102171	BZ-K-1-217/ 14-00041	VY208956	Rheinisch-Bergischer Kreis Frau Müller 02202/132274			
HY – E 417	ZY2EUAAAA70022365	HY-S-0-095/ 07-00051	DD660638	K – IA 5630	WAUZZZ4BZXN107863	GL-K-1-161/ 14-00054	VT216848
KM – A 798	JSAEGD31S00100629	BZ-K-0-188/ 14-00031	WH609446	Landratsamt Görlitz Frau Kurz 03588/2233-5245			
KM – S 127	WVWZZZ6XZXW023118	BZ-K-0-106/ 14-00021	VR079641	ZI – EL5	2532560	ZI-K-1-144/ 08-00082	UY104476
KM – SZ 679	WVWZZZ6XZXW097193	BZ-K-0-275/ 14-00049	WJ931946	Landratsamt Greiz Frau Hanisch 036603/25517			
Landratsamt Darmstadt-Dieburg Frau Diehl 06151/881-2388				GRZ – CA 12	WVWZZZ1KZ7W558797	GRZ-K-2-268/ 14-00069	DG850950
DA – N 3060	WF0GXXPSWGSP18320	-	WM650089	GRZ – CA 220	WHB24E43K0FX22142	GRZ-K-2-273/ 10-00080	VM435227
Landkreis Darmstadt-Dieburg Fr. Gutjahr 06157/988-1214							
DA – U 1691	WVWZZZ1HZTW320684	DA-K-0-183/ 14-00007	-				

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II	Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Stadt Hannover Frau Arnold 0511/16844912				Landesbetrieb Verkehr Nielsen 040/4285835			
H – AU 324	WVWZZZ6NZVW132975	-	VY248822	HH – SC 11	EX500A019184	HH-S-0-081/ 10-00779	UY523053
H – CR 377	WDD2452081J228929	H-S-0-070/ 14-00226	VX937561	HH – VC 1361	WF0BXXWPRBTY21343	HH-S-0-125/ 10-01162	VJ148091
H – DD 676	1J4GWB8S7XY500547	H-S-0-142/ 14-00130	WJ075835	HH – W 4461	WVWZZZ1HZRW470393	HH-S-0-302/ 14-01102	WJ072978
H – I 839	WDB2100371A341748	ohne	BL315838	HH – X 4784	WDB2110081B260319	HH-S-0-098/ 14-00799	VN351029
H – JQ 558	WF05XXGGB51K42423	H-S-0-129/ 14-00293	VZ694971	HH – XX 2933	W0L0TGF7532043397	HH-S-0-314/ 14-00872	UF833861
H – JQ 751	WDB2102261A916103	-	WF002055	HH – YZ 813	JS1AN121100101638	HH-S-0-229/ 12-01624	US212277
H – MQ 137	VSA63827413046174	H-S-0-139/ 14-00314	WD030452	Landkreis Hildesheim Herr Klingebiel 05121/309-7352			
H – TE 475	WF0BXXGCDBXK43383	H-S-0-157/ 14-00251	WH204861	HI – AY 270	WF0FXXGBBFPD93897	HI-K-3-184/ 12-00093	VY376963
H – UI 512	TMBJC95L6D6042985	-	EE285066	Hansestadt Lübeck Frau Böttcher 0451/122-3357			
H – XA 280	WF0NXXGCDN3J47892	-	WG032804	HL – PC 63	WBADL81030GJ63817	HL-S-201/ 15-00158	WQ177018
Landratsamt Heidenheim Frau Schmid 07321/321-2210				Kreis Bergstraße Hr. Brandt 06252/15-5467			
HDH – MS 788	WME01MC01XH052621	HDH-K-0-161/ 13-00025	VZ186925	HP – A 4338	WDD1690321J722472	HP-K-1-119/ 10-00059	DP424821
HDH – MS 988	VAN2631YY42YY1389	HDH-K-0-241/ 11-00080	VN441646	HP – SV 1812	WME4513001K041720	HP-K-1-219/ 12-00114	VX664733
Landkreis Helmstedt Bernecker 05355/121-1394				Hochsauerlandkreis Herr Braungart 02931/944208			
HE – BV 305	WVWZZZ31ZME180567	HE-K-0-119/ 11-00065	VN103294	HSK – Y 521	WVWZZZ6NZTY143098	HSK-K-M-153/ 14-00015	WH225334
Kreis Dithmarschen Frau Weber 0481/97-1262				Hansestadt Wismar Welzer 03841/251-3292			
HEI – QA 551	ZFA18600002120965	-	WE466022	HWI – JI 96	VF31CCDYE51980833	alte Papiere	BP509074
Hochtaunuskreis Herr Marmann 06172/999-4310				Landratsamt Kronach Häfner 09261/678266			
HG – AN 766	HGW00073	-	TG365038	KC – S 816	WXF2650ATS3303182	KC-K-0-103/ 06-00025	UH611385
HG – FZ 507	W0LOSDL6874410938	HG-K-0-222/ 07-00015	UU418008	Stadt Kiel Herr Meyer 0431/901-2034			
Landesbetrieb Verkehr Frau Wirth 040/42858-3130				Stadt Kassel Fr. Conrad 0561/787-2351			
HH – SJ 519	WV2ZZZ70ZNH106234	HH-S-0-187/ 12-00428	VK834560	KS – QA 804	WVWZZZ1JZYB059206	KS-S-0-125/ 15-00131	WM710130
HH – U 2059	VF7MFKFXB65456475	HH-S-0-174/ 14-01005	VX631283	Landratsamt Kulmbach Frau Rank 09221/707-362			
Landesbetrieb Verkehr Franzke 040/428583397				Stadt Leipzig Frau Mildner 0341/123-8527			
HH – AV 2011	1C4HJWE53EL211514	HH-S-0-246/ 14-00727	EG960845	L – HR 6790	VF7CH6FZC39709413	L-S-0-167/ 14-00048	VS742919
HH – AZ 723	WME4540301B038396	HH-S-0-318/ 12-00938	VW164785	Landratsamt Landshut Hr. Hofmann 0871/408-5880			
HH – BB 2602	WVWZZZ1HZNW183916	HH-S-0-297/ 08-01070	UV974473	LA – TK 24	ZFA19900000414566	LA-K-0-195/ 14-00072	DM060872
HH – DL 502	W0L0TGF35X2224367	-	BX383641	Lahn-Dill-Kreis Frau Simani-Kolb 06441/4077230			
HH – FA 42	GN77B103660	HH-S-0-191/ 12-01475	VY347715	LDK – O 3256	VSA63827413111467(2)	LDK-K-0-101/ 13-00075	WB271184
HH – FH 12	JH2PC35E81M207331	HH-S-0-042/ 14-00803	VR855915	LDK – PG 81	VF31AVJZE51729222(-)	LDK-K-0-224/ 15-00214	WL965951
HH – GC 42	WF0BXXGAJBTK44233	HH-S-0-093/ 14-01662	WC400916	LDK – VK 444	ZFA19200000251670(3)	LDK-K-0-301/ 11-00195	UZ301305
HH – J 4572	WDD1693061J540386	HH-S-0-281/ 14-01043	DK165212				
HH – K 6661	2125	HH-S-0-302/ 09-01031	VC914964				
HH – KA 6800	WV1ZZZ2FZC7007190	HH-S-0-101/ 12-00701	EA008145				
HH – KH 1921	KLAJF696EWK074452	-	TV525682				
HH – KH 2392	VF7GJRHYK93034893	HH-S-0-199/ 06-00774	UL355066				
HH – KS 1991	W0L000051T2579972	HH-S-0-185/ 13-00446	VJ444595				
HH – O 2852	JMZBA145201379915	HH-S-0-207/ 12-01301	VP635202				

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II	Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Kreis Lippe Frau Sturm 05231/62-1811				Landkreis Nienburg Herr Kunath 05021/967-727			
LIP – BE 675	B0334	ohne	OHNE-ZF-	NI – AD 245	WVWZZZ1JZXB078166	NI-K-0-078/ 15-00017	UM 217 837
Landratsamt Landsberg am Lech Herr Banning 08191/129-467				NI – RZ 9	3TB183459	-	BD264389
LL – CN 872	JHMGD17502S217913	LL-K-0-301/ 10-00023	VK146145	Landratsamt Neumarkt Fr. Frank 09181/470-307			
LL – LW 59	WDD2452071J665543	LL-K-0-115/ 12-00128	DV318976	NM – CD 868	VF31CHDZE52030608	NM-K-0-231/ 14-00068	WK236980
Landkreis Oder-Spree Frau Grandt 03361/5993062				NM – GA 1340	WVWZZZ1KZ5B038508	NM-K-0-274/ 13-00097	WE633187
FW – AC 748	WF0LXXGBVLMJ30310	LOS-K-3-118/ 09-00144	VG103545	NM – JJ 154	W0L000078V4118537	NM-K-0-023/ 14-00017	VX681467
LOS – MY 411	TSMMAA44S00297048	LOS-K-3-044/ 14-00206	WF372437	NM – KS 441	WBAA571010FY25822	NM-K-1-281/ 10-00026	UY731458
Stadt München Fr.Perzl 089/233-36022				NM – SG 952	WVWZZZ1HZXK032682	NM-K-1-214/ 12-00001	VM199677
M – BD 2504	WBACG11020KB73181	M-S-0-054/ 12-00191	UT439393	Stadt Neumünster Frau von der Geest 04321/942-2460			
M – CT 114	0470031R100RT	M-S-0-126/ 11-00396	UY402687	NMS – PG 18	UN9T33000SA001314	alte Papiere	ZF000000
M – DL 3015	WAUZZZ89ZJA233615	M-S-0-287/ 14-01020	WE911028	NMS – V 546	20294774	alte Papiere	AL667975
M – ER 6026	86473	M-S-0-364/ 10-00304	VG533837	LK Grafschaft Bentheim Frau Maffert 05922/970-1701			
M – FZ 3577	WBAAH01070BK44647	M-S-0-300/ 11-00793	UJ999263	NOH – AA 90	WDB6014271P278292	NOH-K-0-053/ 13-00017	WB209044
M – JT 7043	VF1FDAAD518086709	M-S-0-013/ 15-01187	WH947082	NOH – RH 171	VF7DEXFXF76357227	NOH-K-0-098/ 14-00037	WF819346
M – NU 4001	WDB2020181A543461	-	VD207352	Kreis Offenbach Gawlik 06074/8180-1122			
M – SK 2153	WSEHP11001G007265	-	CJ124332	OF – RS 968	WF0GXXPSWGX541607	OF-K-4-227/ 13-00245	WC000480
M – TY 2023	ZFA17600000932008	M-S-0-035/ 14-00160	WB731140	Stadt Offenbach Krebs 069/8065-4222			
M-XH 4409	SJNTEAP12U0106201	M-S-0-213/ 14-01314	WE725786	OF – Q 1075	WVWZZZ3BZ4E079079	OF-S-0-119/ 15-00012	WL718919
Landratsamt Miesbach Frau Limbrunner 08025/704-2328				Kreis Ostholstein Frau Restieri 04521/788-803			
MB –	TE185203	-	-	OH – CL 830	WVWZZZ1HZSW088475	OH-K-A-052/ 11-00015	VL674245
Stadt Magdeburg Fr. Mill 0391/5404425				Landkreis Oberhavel Fr. Petig 03301/6015949			
MD – AE 198	WBACA71030FL50993	MD-S-1-252/ 13-00002	WC394989	OHV-K1312	WAUZZZ4B32N027936	OHV-K-1-223/ 14-00096	VV786730
MD – CB 789	W0L0JBF19W1248013	MD-S-5-005/ 15-00013	WA651294	OHV-LB406	WF0NXXGBBNWR84486	OHV-K-1-166/ 10-00162	VG309727
MD – GP 281	ZFA19900000100994	MD-S-0-118/ 06-00159	DE392949	OHV-MJ113	SXENTEDG16S003636	OHV-K-1-116/ 12-00058	UP606345
MD – SM 56	VF8JE0N0522949519	MD-S-5-190/ 13-00030	VW149260	OHV-NG972	JMZBJ14M231505427	OHV-K-1-007/ 13-00015	WA128029
Märkischer Kreis Frau Mitter 02351/9666458				OHV-NJ203	VF7N2RHYB73678520	OHV-K-1-087/ 13-00123	WA985349
MK – F2 139	141183	-	TX377321	OHV-NK606	XMCSNDA2AVF025250	OHV-K-1-030/ 14-00056	WD716668
MK – P 2113	SARRFHWPMDX400798	MK-K-4-057/ 15-00231	WL942389	OHV-NT712	WBAA51010JY71427	OHV-K-1-249/ 13-00105	WD715311
MK – U 2073	WF0BXXWPRB3L86262	MK-K-5-033/ 15-00019	VZ987873	OHV-OM86	L80SDNLC0B1002574	OHV-K-1-078/ 15-00030	WA976222
Märkischer Kreis Frau Klauner 02371/966-8632				OHV-PP142	VF37EKFXT32443818	OHV-K-0-306/ 06-00159	UN496024
MK – MM 2312	VF1CB080F26938428	MK-K-2-005/ 15-00150	WG159040	OHV-RK110	VF1C0680522180319	OHV-K-1-135/ 14-00174	WG834759
MK – WR 250	WBAGC81050DC52211	MK-K-2-043/ 07-00007	UL786262	Landkreis Osterholz Frau Marquardt 04791/930467			
Main-Kinzig-Kreis Frau Roth 06181/292-22645				OHZ – CB 879	TD06412A005209	108908639	VV754963
HU – DD 739	JN1BCAN14U0049617	Keine vorhanden	AZ201330	OHZ – CY 715	245970	120540893	VV757457
Landkreis Märkisch-Oderland Frau Strohwalde 03346/8507148				Landkreis Oldenburg Herr Rüscher 04431/85-238			
MOL – R 84	222033	MOL-K-1-093/ 07-00075	UQ080189	OL – AY 17	WDB1704471F052721	OL-K-1-085/ 07-00114	UF003165
Kreisverwaltung Mayen-Koblenz Herr Hellen 02651/800363				Landratsamt Passau Herr Kufner 0851/756-909-11			
MYK – D 4009	ZFA22300005285637	MYK-K-2-106/ 09-00083	UT589478	PA – FX 753	WAUZZZ8DZTA165535	alte Papiere	BG825370

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Landratsamt Rottal-Inn Herr Hager 08561/20-821			
PAN – UT 15	7163	-	OHNE-ZF-
Landkreis Peine Fr. Bernardi 0401/5038			
PE – AU 58	alte Papiere	-	AM181753
Landkreis Sächs.-Schweiz/Osterzgebirge Frau Johne 03501/515-4285			
DW – AW 284	ZFA18700001204044	DW-K-0-178/ 08-00010	UX702229
Kreisverwaltung Südwestpfalz Herr Anslinger 06331/809-141			
PS – CV 719	2242001945	-	50337116
Kreis Recklinghausen Herr Uhländer 02361/537080			
RE – WQ 881	VSSZZZ6KZXR031310	RE-K-0-303/ 14-00305	WK267167
Kreis Segeberg Hr. Butenschön 04551/951-413			
SE – M 2712	VWZZZ1JZXW223260	SE-K-1-097/ 15-00104	WL996011
KV Saalekreis Frau Schmidt 03461/40-1837			
SK – AR 898	WBABS11010JX65099	-	CG381428
Stadt Salzgitter Herr Fern 05341/839-3650			
SZ – CN 278	WAUZZZ4AZRN072643(5)	-	AZ767832

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Landkreis Teltow-Fläming Fr. Pfeiffer 03377/3058-30			
TF – JD 810	WVWZZZ1JZ2W566577	TF-K-1-038/ 13-00061	UG240072
TF – TS 840	TBMNG25J385062940	TF-K-1-284/ 10-00041	VW686896
Stadtverwaltung Trier Fr.Karl, Fr.Benz, Fr.Müller, Hr.Settemeyer 0651/718-4381			
TR – A 7353	WDB2020181A535130	TR-S-1-178/ 08-00194	VA518368
Vogelsbergkreis Herr Günther 06641/977-972			
VB – AD 101	WDB2021331A760875	-	BX015128
Landkreis Vorpommern-Greifswald Herr Stult 03834/8760-3613			
VG – CJ 2911	W0L0TGF08W5198843	VG-K-1-163/ 15-00038	WN299163
Landkreis Vorpommern-Rügen Herr Bruchalla 03831/357-2550			
RÜG – HD 95	WF0FXXGBBFWQA25048	RÜG-K-2-207/ 11-00023	VQ989165
VG – RS 96	LV7LY2400CA000179	VG-K-2-130/ 130-00006	Ohne ZF
Landkreis Harburg Herr Eggers 04171/693-810			
WL – JA 2108	XMCLNDG4A1F031548	WL-K-1-343/ 14-00018	WL70944

Wer die genannten Fahrzeugpapiere auffindet oder in Verwahrung hat, wird aufgefordert, diese Dokumente innerhalb von 4 Wochen bei der zuständigen Zulassungsbehörde vorzulegen. Mit erfolglosem Ablauf der Frist endet die Zulassung des Fahrzeugs/der Fahrzeuge.

NICHTAMTLICHE BEKANNTMACHUNGEN

Die Veröffentlichungen im nichtamtlichen Teil sind keine amtlichen Verlautbarungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Forschung kompakt: Verkehrstechnik

Bordsteinkanten mit einheitlicher Bordhöhe und Bodenindikatoren an Überquerungsstellen

Verkehrsblatt 17-2015

Für Nutzer von Rollatoren und Rollstühlen stellt ein möglichst ebenerdiger Übergang zwischen Gehweg und Fahrbahn eine deutliche Erleichterung dar. Doch blinde und sehbehinderte Menschen benötigen beim Überqueren einer Straße eindeutige Hinweise zur Fahrbahnbegrenzung. Für Überquerungsstellen an Hauptverkehrsstraßen wurden deshalb standardisierte Einsatzempfehlungen und Ausführungshinweise für Bordsteine und Bodenindikatoren entwickelt.



Überquerungsstelle mit einheitlicher Bordhöhe (Bild: Dirk Boenke, STUVA e. V., Köln)

Aufgabenstellung

Bordsteine stellen sowohl für blinde und sehbehinderte Menschen, als auch für Nutzer von Rollstühlen und Rollatoren ein mitunter schwieriges Hindernis dar. Es besteht ein Konflikt zwischen der taktilen Erkennbarkeit einerseits und der Überrollbarkeit andererseits. Auf einer empirisch fundierten Grundlage sollten deshalb standardisierte Einsatzempfehlungen und Ausführungshinweise für Bordsteine und Bodenindikatoren bei Überquerungsstellen an Hauptverkehrsstraßen entwickelt werden. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ließ Voraussetzungen und Eignung verschiedener Elemente untersuchen und Lösungsvorschläge ableiten.

Untersuchungsmethode

Die allgemeinen Gestaltungsgrundsätze zur Ausgestaltung Überquerungsstellen wurden zunächst mithilfe einer Literaturanalyse zusammen-

getragen. Um empirisch belastbare Aussagen zur individuellen Mobilität der entsprechenden Gruppen zu erhalten, fand daraufhin eine Nutzerbefragung von 1.384 blinden und sehbehinderten Menschen zu ihren Erfahrungen statt. Nachfolgend wurden objektive Messungen sowie subjektive Erhebungen durchgeführt, um die unterschiedlichen Elemente hinsichtlich ihrer Funktionalität für die jeweiligen Nutzergruppen bewerten zu können.

Ergänzend fand eine Abfrage der subjektiven Eindrücke von Probanden hinsichtlich der Überrollbarkeit oder Ertastbarkeit der Elemente statt. Diese Tests wurden von Menschen mit Behinderung unter Verwendung ihres persönlichen Hilfsmittels durchgeführt. Der Objektivierung der Ergebnisse diente eine Vergleichsgruppe von Menschen ohne Behinderung, die ebenfalls eines der drei Hilfsmittel Langstock, Rollator oder Rollstuhl nutzte.

Ergebnisse

Für Bordsteinkanten an Überquerungsstellen mit einheitlicher Bordhöhe erwies sich eine Einbauhöhe von drei Zentimetern als geeigneter Kompromiss zwischen den Bedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen. Bei dieser Einbauhöhe stellt ein Rundbord mit einem Radius von zwei Zentimetern die beste Lösung dar, um den unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden. Differenzierter müssen die Bodenindikatoren betrachtet werden: Für den Einsatz an Überquerungsstellen können bei Noppenstrukturen breite Kegelstümpfe nach DIN 32984 als guter Kompromiss zwischen Taktilität und Überrollbarkeit angesehen werden. Eine deutliche Warnfunktion kann diagonal angeordneten Kegelstumpfnoppen zugesprochen werden.

Folgerungen

Für den Einsatz an Überquerungsstellen an Hauptverkehrsstraßen ergeben sich aus den Untersuchungsergebnissen Empfehlungen für Anwendung und Ausbildung der Bordsteine und Bodenindikatoren. Bei der Fortschreibung technischer Regelwerke finden diese Erkenntnisse Berücksichtigung. Weiterhin sollten unter anderem die Vermeidung von Entwässerungsschächten, Rinnen, Unebenheiten und stark strukturierter Beläge im Überquerungsstellenbereich bei der Gesamtplanung und Bauausführung besondere Beachtung finden. Bei Ausbildung einer Überquerungsstelle mit einer Einbauhöhe von drei Zentimetern ist die Ausführung von Entwässerungsrinnen möglichst ohne Kante zur Fahrbahndecke im Oberbau sowie eine möglichst exakte Einbauhöhe des Bordsteins und eine hohe Lagestabilität zu gewährleisten. Für die sichere Mobilität der betroffenen Gruppen im Verkehrsraum wird zudem ein regelmäßiges Mobilitätstraining empfohlen, welches Strategien zur Überwindung von Bordsteinen oder die richtige Interpretation von Bodenindikatoren umfasst.

www.bast.de

**RUNTER
VOM GAS**

Medien

Meine Führerscheinprüfung

Verkehrsblatt 17-2015

Wer demnächst seinen Führerschein machen will, ist gut beraten, sich schon vorher einen Überblick zu verschaffen über den Prüfungsstoff, der auf ihn zukommt. Das bringt Sicherheit und kann zusätzliche Fahrstunden ersparen.

Auch langjährigen Führerscheinbesitzern schadet es nicht, die wichtigsten Kenntnisse mal wieder aufzufrischen, ohne gleich an einem teuren Nachschulungskurs teilzunehmen. Erst recht muss auf dem Laufenden sein, wer offizieller „Begleiter“ eines siebzehnjährigen Fahranfängers ist.

Dieses Buch vermittelt in anschaulicher Form alle für die Fahrpraxis bedeutsamen Regelungen auf aktueller Grundlage. Typische Verkehrssituationen sind durch einprägsame Fotos und Zeichnungen dargestellt. Eine leicht verständliche Einführung gibt zusätzliche Hinweise - von dem bei der Behörde zu stellenden Antrag bis hin zu den entstehenden Kosten, z.B. für Unterricht und Erste-Hilfe-Kurs.

Die Neuauflage enthält alle Prüfungsfragen für die Klassen A, A1, A2, AM und B sowie für die Mofaprüfung auf aktuellem Stand, einschließlich der ab 1. April 2015 anzuwendenden Fragen. Integriert sind auch fast 70 Videofragen, die jederzeit online verfügbar sind.

Die erläuternde Einführung ist von Dr. Peter Dauer, leitender Regierungsdirektor in der Behörde für Inneres in Hamburg. Als Verfasser wichtiger verkehrsrechtlicher Kommentierungen sowie als stellvertretender Vorsitzender des Hamburger Fahrlehrerprüfungsausschusses ist er mit der aktuellen Prüfungspraxis bestens vertraut.

Dieses Buch richtet sich an Fahrschüler und Führerscheinbesitzer, die ihre Kenntnisse wieder auffrischen wollen.

Beck im dtv, Band 50781

Meine Führerscheinprüfung,

Verlag C.H.Beck, 33., veränderte Auflage,

Stand 01.04.2015, XXVIII, 412 Seiten, kartoniert, 11,90 EUR,

ISBN 987-3-406-67887-5

www.beck-shop.de/14678529

Rechtsprechung

Trunkenheitsfahrt

Verkehrsblatt 17-2015

(kb) Wird der Führerschein wegen Trunkenheit am Steuer eingezogen, kann nicht einfach davon ausgegangen werden, dass der Betroffene Alkoholiker ist. Nur wenn ein hoher Blutalkoholwert von 1,6 Promille und mehr vorliegt, sieht die Justiz einen sicheren Beleg dafür, dass der betreffende Autofahrer an einer „dauerhaften ausgeprägten Alkoholproblematik leidet“, betonte das Verwaltungsge-



Bundesrechnungshof

Der Bundesrechnungshof ist eine oberste Bundesbehörde. Er prüft die gesamte Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes und ist als unabhängiges Organ der Finanzkontrolle nur dem Gesetz unterworfen. Wir suchen für die Abteilung „Verkehr, Bauangelegenheiten, Umwelt“ im Bundesrechnungshof, Außenstelle Potsdam, mehrere

Wirtschaftswissenschaftler/innen, Ingenieure/innen, Wirtschaftsingenieure/innen (jeweils FH/Bachelor) oder Laufbahnabsolventen/innen des gehobenen oder gehobenen technischen Dienstes

für die Prüfungsgebiete

„Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit“

- Ausschreibung ,BRH 2015-0055B' -

„Straßenbau“

- Ausschreibung ,BRH 2015-0057B' -

und

„Hochbau“

- Ausschreibung ,BRH 2015-0069B' -

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter:

www.bundesrechnungshof.de



richt (VG) Regensburg. Im vorliegenden Fall verlor ein Autofahrer den Führerschein „wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr“ – er war mit 1,25 Promille unterwegs gewesen. Nach Ablauf der Sperrfrist beantragte er erneut die Fahrerlaubnis. Dem gab das VG Regensburg statt. Der Mann habe ein Recht auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis, da er das erste Mal bei einer Trunkenheitsfahrt angetroffen worden war und ansonsten lediglich gegen die Gurtpflicht verstoßen habe.

VG Regensburg, Az.: RO 8 K 14.16/24

Aufgeschnappt

Reiterwagen

Verkehrsblatt 17-2015

(kb) Gottlieb Daimler war der Erste, der ein Motorradpatent anmeldete. Seine Erfindung nannte er „Reiterwagen auf zwei Rädern“, er ließ sie am 29. August 1885 beim Patentamt schützen, vor genau 130 Jahren. Damit der zweirädrige „Reiterwagen“ nicht umkippte, hatte Daimler Stützräder rechts und links montiert. Der Benzinmotor sorgte für eine Höchstgeschwindigkeit von 8 km/h.

Impressum: Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – Schriftleitung **Amtlicher Teil:** Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland, Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn. – Schriftleitung **Nichtamtlicher Teil:** Dieter Borgmann – Verlag: Verkehrsblatt-Verlag, Borgmann GmbH & Co. KG, Schließstraße 14, 44287 Dortmund, Herstellung + Anzeigen: Tel. (02 31) 12 80 47, FAX (0231) 12 56 40, Vertrieb + Verkauf: Tel. (0180) 534 01 40, FAX (0180) 534 01 20. Internet: <http://www.verkehrsblatt.de> • eMail: info@verkehrsblatt.de – **Der Inhalt des amtlichen Teils unterliegt keiner urheberrechtlichen Beschränkung. Fotokopien und Vervielfältigungen jeder Art nicht gestattet! Eine Haftung, die über den Ersatz fehlerhafter Druckstücke hinausgeht, ist ausgeschlossen.** – Das Verkehrsblatt ist nur im Direktbezug erhältlich. Laufender Bezug nur durch den Verlag über Postzeitungsvertrieb (Printausgabe) möglich. Lieferung erfolgt nur an Hausanschrift (nicht an ein Postfach). Jahresbezugspreis einschließlich 7% Mehrwertsteuer und Versandkosten € 78,60; halbjährliche und vierteljährliche Berechnung nicht möglich; Jahresbezugspreis innerhalb Europas € 89,20, außerhalb Europas € 95,00 (zuzüglich Luftpostzuschlag). Bezug als automatischer E-Mail-Versand (PDF-Dokumente) jeweils am Erscheinungstag. Jahresbezugspreis 68,00 € einschließlich 7% Mehrwertsteuer. Die Bezugszeit beträgt ein Kalenderjahr. Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, wenn die schriftliche Kündigung nicht 6 Wochen vor Jahresschluss (spätestens bis zum 15.11.) dem Verlag vorliegt. Die Abonnementgebühren werden bei Beginn der Bezugszeit fällig. Einzelstücke € 3,35 für die ersten 16 Seiten, je weitere angefangene 8 Seiten € 1,20 zuzüglich Versandkosten. Preis dieser Ausgabe € 4,50. Einzelhefte können auch als PDF-Dokumente über E-Mail-Versand zum gleichen Preis bezogen werden. Bitte nicht voranzahlen, da Lieferungsmöglichkeiten von Einzelheften vorbehalten. Abonnementbestellungen nur direkt beim Verlag. Bezieher werden gebeten, sich wegen des Ausbleibens des „Verkehrsblattes“, der Abonnementserweiterung oder der Abbestellung eines Abonnements nur an den Verlag zu wenden. **Wichtig:** Bei Umzug möglichst vorher die Adresse mit **neuer und alter** Adresse an den Verlag mitteilen. Der Bezieher erklärt sich damit einverstanden, dass bei Adressänderungen die Deutsche Post AG, die ihr vorliegende Nachsendungsadresse dem Verlag unaufgefordert mitteilt, damit eine ordnungsgemäße Auslieferung gewährleistet ist. Erscheinungsweise: Zweimal monatlich. Anzeigen: Anzeigenpreisliste Nr. 23 vom 01.01.2015. Gesamtherstellung: Löer Druck GmbH, Dortmund. – ISSN 0042-4013. **Diese Zeitschrift wurde auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.**

Der Verkehrsblatt-Verlag veröffentlicht im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) alle amtlichen Bekanntmachungen für das gesamte Verkehrswesen einschließlich der Gesetze und Verordnungen sowie durch Erlass für den Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland eingeführte Richtlinien, Technische Bestimmungen, Vorschriften im Verkehrsblatt oder als Sonderdrucke (Dokumente, Sammlungen, Formulare) des VERKEHRSBLATT (Amtsblatt).

*Sie sind immer auf dem Laufenden ...
... mit den gültigen und aktuellen
Regelwerken aus dem
Verkehrsblatt-Verlag!*

Die Planfeststellung ist in der Bundesrepublik Deutschland nach dem Verwaltungsrecht des Bundes und der Länder ein besonderes Verwaltungsverfahren, welches für Bauvorhaben in gesetzlich besonders geregelten Fällen durchgeführt wird.

Das Planfeststellungsverfahren wird in den §§ 72 bis 78 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), in den zumeist inhaltsgleichen Parallelvorschriften der Landesverwaltungsverfahrensgesetze sowie in einer Vielzahl von Fachplanungsgesetzen näher geregelt.

U.a. bedürfen folgende Vorhaben einer Planfeststellung:

Bundesstraßen oder Bundesautobahnen nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG)

Betriebsanlagen für Straßenbahnen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)



Umfangreiche Planfeststellungsunterlagen

Foto: bezreg-muenster

Plafer

Planfeststellungsrichtlinien - Ausgabe 2015

Straßenbau greift in tatsächliche und rechtliche Verhältnisse meist gravierend ein. Aufgabe der Planfeststellung ist deshalb die umfassende Problembewältigung durch gestaltende Regelung aller öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Antragsteller (Straßenbaulastträger), den Trägern öffentlicher Belange und den Betroffenen. Die planungsrechtliche Entscheidung bewirkt Bindungen (Vorwirkung) für das Grundabtretungs- bzw. Enteignungsverfahren und macht die Planung durchsetzbar.

DIN A 4, 64 Seiten

Verkehrsblatt-Dokument Nr. **B 5001**

15,70 €

weitere Regelwerke zu diesem Thema aus dem Verkehrsblatt-Verlag:

FStrG

Bundesfernstraßengesetz

Das Bundesfernstraßengesetz (FStrG oder BFStrG) regelt die Einteilung der Straßen in Trägerschaft der Bundesrepublik Deutschland. Als Bundesfernstraßen gelten nach § 1 Abs. 2 FStrG die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen mit den jeweiligen Ortsdurchfahrten.

DIN A 4, 20 Seiten

Verkehrsblatt-Dokument Nr. **B 6101**

5,50 €

BOStrab - Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen

Die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen regelt in der Bundesrepublik Deutschland den Bau und Betrieb von Straßenbahnen. Rechtsgrundlage für die Verordnung ist § 57 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

DIN A 4, 52 Seiten

Verkehrsblatt-Dokument Nr. **B 3065**

12,65 €

PBefG - Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz regelt die Beförderung von Personen.

DIN A4, 24 Seiten

Verkehrsblatt-Dokument Nr. **B 4501**

6,90 €

Verkehrsblatt - Verlag

Borgmann GmbH & Co. KG

Schleefstraße 14 • 44287 Dortmund • Telefon (0180) 534 01 40 • FAX (0180) 534 01 20

Internet: www.verkehrsblatt.de • E-Mail: info@verkehrsblatt.de

Güterbeförderung . . .

Ziel dieser Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güterbeförderungseinheiten (CTU-Code) ist es, den für das Packen und Sichern von Ladung Verantwortlichen Hinweise für das sichere Packen von Güterbeförderungseinheiten (CTUs) an die Hand zu geben, sowie den Personen, deren Aufgabe es ist, diejenigen auszubilden, die CTUs packen.

Ziel ist es auch, einen Überblick über theoretische Details für das Packen und Sichern von Ladung zu geben sowie konkrete Maßnahmen vorzustellen, um das sichere Packen von Ladung auf oder in CTUs zu gewährleisten.

Zusätzlich zu den Hinweisen für den Packer enthält der CTU-Code auch Informationen und Hinweise für alle an der Lieferkette Beteiligten, einschließlich der mit dem Auspacken der CTU befassten Personen.

CTU-Code

Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güter- beförderungseinheiten



Durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde im Verkehrsblatt der neue CTU-Code (Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güterbeförderungseinheiten) in deutscher Sprache bekanntgegeben.

DIN A4, 150 Seiten, teilweise farbig, Klebebindung

Verkehrsblatt-Dokument Nr. B 8087

30,00 €

Verkehrsblatt - Verlag

Borgmann GmbH & Co. KG

Schleefstraße 14 • 44287 Dortmund • Telefon (0180) 534 01 40 • FAX (0180) 534 01 20

Internet: www.verkehrsblatt.de • E-Mail: info@verkehrsblatt.de