

Nr. 25 **Allgemeines Rundschreiben  
Straßenbau Nr. 22/2017  
Sachgebiet 14.3: Straßenrecht;  
Ortsdurchfahrten**

StB 15/7163.1/4/2935348  
Bonn, den 12. Dezember 2017

**Oberste Straßenbaubehörden  
der Länder  
– gemäß Verteiler N –**

**Betreff: Richtlinien für die rechtliche Behandlung  
von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen**

- **Anhebung der Pauschalen nach  
Nr. 14 Absatz 4 ODR**

**Bezug:** Meine allgemeinen Rundschreiben  
Straßenbau (ARS)

- Nr. 12/2012 vom 10.08.2012  
StB15/7163.1/4/0175665
- Nr. 14/2008 vom 14.08.2008  
StB15/7163.1/4/902696

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zusammen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und dem Bundesrechnungshof die Pauschalen nach Nr. 14 Absatz 4 der Ortsdurchfahrtenrichtlinien für die Beteiligung des Bundes als Straßenbaulastträger an den Kosten für eine gemeindliche Kanalisation, die auch der Entwässerung der Straßenfläche in der Straßenbaulast des Bundes dient, entsprechend Nr. 14 Absatz 5 der Ortsdurchfahrtenrichtlinien überprüft.

Die Kostenüberprüfung erfolgte aufgrund des Preisindex „Ingenieurbau – Bauarbeiten (Tiefbau) einschließlich Umsatzsteuer“, Spalte: „Ortskanäle“ des Statistischen Bundesamtes. Der Preisindex hat sich im Jahr 2017 (Stand: 3. Quartal, Spalte: August) gegenüber dem Jahr 2011 (Stand: 4. Quartal, Spalte: November 2011), in dem die Grundpauschale und die Zusatzpauschale für erhöhte Anforderungen insbesondere im Bereich des Umweltschutzes angehoben worden sind, um 13,64 % erhöht.

Gegenüber dem Jahr 1996 (Stand: 4. Quartal, Spalte: November), in dem die Pauschale für Straßeneinläufe letztmalig neu festgesetzt worden ist, hat sich dieser um 29,16 % erhöht.

Die Pauschalen nach Nr. 14 Absatz 4 der Ortsdurchfahrtenrichtlinien sind daher wie folgt anzupassen:

- Die Grundpauschale erhöht sich von bisher 146 €/lfd. Straßenmeter auf nunmehr 166 €/lfd. Straßenmeter.
- Die Zusatzpauschale für erhöhte Anforderungen insbesondere im Bereich des Umweltschutzes erhöht sich von bisher 29 €/lfd. Straßenmeter auf nunmehr 33 €/lfd. Straßenmeter.
- Die Pauschale für Straßeneinläufe erhöht sich von 410 € pro Einlauf auf 530 € pro Einlauf.

Bei Altfällen bleibt es bei der vereinbarten Pauschale.

Ich bitte, die vorstehende Regelung zur Kostenbeteiligung nach Nr. 14 Absatz 4 Ortsdurchfahrtenrichtlinien für den Bereich der Bundesfernstraßen einzuführen und ab sofort anzuwenden. Ich empfehle ihre Anwendung auch für die Kostenbeteiligung an gemeindlicher Kanalisation in Ortsdurchfahrten anderer Straßen, soweit das Landesrecht mit dem Bundesrecht übereinstimmt.

Bundesministerium für  
Verkehr und digitale Infrastruktur  
Im Auftrag  
Dr. Stefan Krause

(VkBli. 2018 S. 106)

### Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 26 **Bekanntmachung der Entschließung  
des Unterausschusses der IMO  
CCC.1/Rundschreiben 4, „Beförderung  
von ammoniumnitrat-haltigem  
Düngermittel (nicht gefährlich)“, in  
deutscher Sprache**

Hamburg, den 20. Dezember 2017  
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Unterausschusses der IMO CCC.1/Rundschreiben 4, „Beförderung von ammoniumnitrat-haltigem Düngermittel (nicht gefährlich)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft  
Post-Logistik  
Telekommunikation  
– Dienststelle Schiffssicherheit –  
K. Krüger

CCC.1/Rundschreiben 4  
vom 22. September 2017

**Beförderung von ammoniumnitrat-haltigem  
Düngermittel (nicht gefährlich)**

- 1 Der Unterausschuss Carriage of Cargoes and Containers (CCC) hat auf seiner vierten Tagung (11. bis 15. September 2017) Angelegenheiten in Bezug auf die Beförderung von AMMONIUMNITRATHALTIGEM DÜNGEMITTEL (nicht gefährlich) geprüft.
- 2 AMMONIUMNITRATHALTIGES DÜNGEMITTEL (nicht gefährlich) wird im Internationalen Code für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code) als Ladung der Gruppe C beschrieben. In diesem Zu-

- sammenhang erwähnte der Unterausschuss die Unfälle des **MV Purple Beach** (2015) und des **MV Cheshire** (2017), die mit der Beförderung von AMMONIUMNITRATHALTIEM DÜNGEMITTEL (nicht gefährlich) verbunden waren. Der Unterausschuss wies auch darauf hin, dass die Unfall-Untersuchungsberichte noch anhängig waren und es wurde die Notwendigkeit für weitere Untersuchungen der Eigenschaften dieser Ladung angesprochen, um Ihre sichere Beförderung zu gewährleisten und sich mit dem Bewusstsein der Risiken zu befassen.
- 3 Gemäß der Anleitung für die Beförderung über See von AMMONIUMNITRATHALTIEM DÜNGEMITTEL der Organization Fertilizers Europe\* sind die Sicherheitsprinzipien für diese Ladung wie folgt:
    - .1 Vermeidung der Lagerung entflammbarer Stoffe in der Nähe von Düngemitteln;
    - .2 Vermeidung der Lagerung inkompatibler Stoffe in der Nähe von Düngemitteln;
    - .3 Vermeidung von Kreuzkontamination mit Resten vorhergehender Ladungen;
    - .4 Vermeidung von Kreuzkontamination der nächsten Ladung mit Düngemittel;
    - .5 Vermeidung von Wärmequellen, die sich wahrscheinlich auf das Düngemittel auswirken; und
    - .6 Vermeidung der Anwendung von Wärme (z. B. Schweißen) auf Abschnitte, die verschüttetes/ eingeschlossenes Düngemittel enthalten könnten.
  - 4 Die Maßnahmen, die auf der Stoffseite für AMMONIUMNITRATHALTIEM DÜNGEMITTEL (nicht gefährlich) in Anhang 1 des derzeitigen IMSBC-Codes aufgeführt sind, müssen sorgfältig angewandt werden, auch wenn es als Gruppe C klassifiziert ist. Einige Düngemittel, die die vorgeschriebenen Prüfungen bestanden haben, haben trotzdem das Potenzial zur Zersetzung gezeigt.
  - 5 Die Gaswolken, die während der oben genannten Unfälle entwickelt wurden, waren groß genug, um das Schiff einzuhüllen und das Seegebiet um das Schiff herum zu bedecken. Der ausgeströmte Dampf war hochgiftig. Solche Bedingungen könnten das sichere Verlassen des Schiffes beeinträchtigen und Rettungs- und Brandbekämpfungsbemühungen behindern. Bei solchen Ereignissen kann die Ladungszersetzung mehrere Tage andauern und die Temperaturen in den Laderäumen können mehr als 500° C erreichen.
  - 6 Der beste Schutz für Seeleute ist das Bewusstsein des Zersetzungsprozesses, sodass er in einem frühen Stadium erkannt werden kann. Regelmäßige Überwachung der Ladung während der gesamten Reise ist entscheidend, um einen Beginn der Zersetzung zu bemerken.
  - 7 Bei starker Erhitzung kann sich diese Ladung zersetzen und giftige Gase freisetzen. Rechtzeitiges Öffnen der Ladeluken kann den Druckaufbau verhindern und helfen die Ladung zu kühlen und damit die Entwicklung der Ladungszersetzung hemmen.
  - 8 Im Falle von Zersetzung oder eines Brandes unter Beteiligung dieser Ladung:
    - .1 Maximale Lüftung bereitstellen, um die aus der Zersetzung entstehenden Gase zu entfernen. Diese Gase können giftige Dämpfe aus Ammonium und Oxiden von Stickstoff und Schwefel enthalten;
    - .2 Nach Bedarf Schutzkleidung und ein umluftunabhängiges Atemschutzgerät tragen;
    - .3 Die Anwendung von Wasser ist am wirkungsvollsten, wenn Löschlanzen benutzt werden, um Wasser zu heißen Stellen abzugeben. Das Besprühen mit Wasser kann nicht ausreichend sein, um die Zersetzung einzudämmen;
    - .4 Das Fluten des Laderaumes kann erwogen werden, unter gebührender Berücksichtigung der Stabilität und baulichen Festigkeit des Schiffes;
    - .5 Das Gas-Feuerlöschsystem des Schiffes ist wirkungslos.
  - 9 Die Mitgliedsstaaten werden aufgefordert, die obigen Informationen Verladern, Terminalbetreibern, Schiffseignern, Schiffsbetreibern, Charterern, Schiffskapitänen und allen anderen betroffenen Rechtsträgern zur Kenntnis zu bringen und zu verlangen, dass äußerste Vorsicht und angemessene Maßnahmen ergriffen werden, unter Berücksichtigung der Festlegungen einschlägiger IMO-Regelwerke und der obigen Informationen beim Umschlag und bei der Beförderung von AMMONIUMNITRATHALTIEM DÜNGEMITTEL (nicht gefährlich) als Schüttgut.

(VkBl. 2018 S. 106)

Nr. 27 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/ Rundschreiben 1502, „Anleitung für Druckprüfungen von Begrenzungen von Ladeöltanks unter Leitung des Kapitäns“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 03. Januar 2018  
Az.: 11-3-0

\* Es wird verwiesen auf die Anleitung, die erhältlich ist auf:  
[http://fertilizerseurope.com/fileadmin/user\\_upload/publications/technical\\_publications/guidance\\_techn\\_documentation/Guidance\\_for\\_sea\\_transport\\_of\\_ammonium\\_nitrate\\_based\\_fertilizers\\_01.pdf](http://fertilizerseurope.com/fileadmin/user_upload/publications/technical_publications/guidance_techn_documentation/Guidance_for_sea_transport_of_ammonium_nitrate_based_fertilizers_01.pdf)

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1502, „Anleitung für Druckprüfungen von Begrenzungen von