

**Bundesministerium
für Verkehr**



Verkehrsblatt

**Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr
der Bundesrepublik Deutschland**

24

2025

79. Jahrgang 2025 Heft 24 (677-720)

Ausgegeben zu Bonn am 31. Dezember 2025

Verkehrsblatt – Verlag



Verkehrsblatt Online-Archiv

Jetzt abonnieren!

Entscheiden Sie sich für unser Archiv-Abonnement und profitieren Sie von dem Vorteil, auf alle Verkehrsblatt-Bekanntmachungen seit 1947 zugreifen zu können.

Als Bezieher der Print- oder Digital-Ausgabe können Sie zusätzlich einen Online-Zugang zu den amtlichen Bekanntmachungen aus dem Verkehrsblatt erhalten. Diese stehen Ihnen als Download (PDF) zur Verfügung.

Folgende Abo-Varianten stehen zur Verfügung:

Einzelnutzerlizenz:

- Die Lizenz ist auf eine Einzelperson beschränkt
- Account-Einrichtung (inkl. 1 Jahresbeitrag): 85,00 €; Folgejahre: je 45,00 €

Mehrbenutzerlizenz:

- Mit einer Mehrbenutzerlizenz sind Sie berechtigt, Ihre PDF-Dateien, z.B. in Ihrem Intranet (pro Dienstsitz), einer beliebigen Anzahl von Mitarbeitenden zur Verfügung zu stellen.
- Sie können Ihren Zugang zum Archiv mit anderen Mitarbeitenden teilen, sodass mehrere Benutzer gleichzeitig auf die Archivdaten zugreifen können.
- Account-Einrichtung (inkl. 1 Jahresbeitrag): 125,00 €; Folgejahre: je 75,00 €

Nach Absenden Ihrer Bestellung erhalten Sie einen Link an die von Ihnen angegebene E-Mail-Adresse, mit dem Sie Ihre Bestellung noch einmal bestätigen müssen. Sobald Ihr Zugang aktiviert wurde (Bearbeitungszeit: ca. 1–2 Tage), erhalten Sie eine E-Mail mit Ihren persönlichen Zugangsdaten.

Bitte beachten Sie auch, dass jedes Dokument mit Ihrem Namen bzw. Firmennamen personalisiert wird.

Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt.

Bitte geben Sie bei der Bestellung Ihre vollständige Abonnenten-Nr. an. Diese finden Sie auf der Rückseite des Verkehrsblattes über Ihrer Anschrift.

Weitere Informationen und die Möglichkeit der Bestellung finden Sie unter **www.verkehrsblatt.de/docs/archiv-abo**.

Verkehrsblatt -Verlag Borgmann GmbH & Co. KG

Schleefstraße 14 • D-44287 Dortmund

Tel.: 0231 128047 • Fax: 0231 125640

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

(Angaben gemäß der Verordnung zur allgemeinen Produktsicherheit)

Verkehrsblatt

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

INHALTSVERZEICHNIS

79. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Dezember 2025

Heft 24

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2025	Seite
Grundsatzangelegenheiten			
118	20. 11. 2025	Verwendung von Fässern entgegen Unterabschnitt 4.1.1.9 ADR/RID	678
119	27. 11. 2025	Bekanntmachung zu § 12 Absatz 1 GGVSEB	678
Wasserstraßen, Schifffahrt			
120	14. 11. 2025	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen - Wasserbau (ZTV-W)- Einführung ZTV-W für Erdarbeiten, Leistungsbereich 205, Ausgabe November 2025	678
121	10. 12. 2025	Änderung der Förderrichtlinie „Digitale Testfelder in Häfen“ (DigiTest)	679
122	10. 12. 2025	Änderung der Förderrichtlinie „Innovative Hafentechnologien II“ (IHATEC II)	679
123	24. 11. 2025	Bekanntgabe einer Feststellung nach § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der vor dem 16. 05. 2017 geltenden Fassung (UVPG a.F.)	679
124	28. 11. 2025	Bekanntmachung der Entschließung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.370(80) „Änderungen der Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4) (Entschließung MEPC.127(53)), der durch Entschließung MEPC.306(73)“, in deutscher Sprache	680
125	28. 11. 2025	Bekanntmachung der Entschließung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.371(80) „Änderungen der Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6) (Entschließung MEPC.288(71))“, in deutscher Sprache	681
126	28. 11. 2025	Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.555(108), „Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code)“, in deutscher Sprache	682

Nr.	Datum	VkBl. 2025	Seite
127	28. 11. 2025	Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.557(108), „Änderungen der Leistungsanforderungen für Schutzanstriche für eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks auf Schiffen aller Art sowie Doppelhüllen-Räume von Massengutschiffen (Entschließung MSC.215(82))“ in der jeweils geltenden Fassung, in deutscher Sprache	685
128	28. 11. 2025	Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.558(108), „Änderungen der Leistungsanforderung für Schutzbeschichtungen für Ladeöltanks von Rohöltankern (Entschließung MSC.288(87))“ in der jeweils geltenden Fassung, in deutscher Sprache	686
129	28. 11. 2025	Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.559(108), „Änderungen der Anforderungen an Instandhaltung, eingehende Überprüfung, Funktionsprüfung, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösemechanismen (Entschließung MSC.402(96))“, in deutscher Sprache	687
130	28. 11. 2025	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1662, „Richtlinien für Ankerwinden“, in deutscher Sprache	688
131	28. 11. 2025	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1663, „Richtlinien für Hebezeuge“, in deutscher Sprache	697

Aufgebote

131a	31. 12. 2025	Aufbietungen gem. § 15 Abs. 5	707
131b	31. 12. 2025	Aufbietungen gem. § 15 Abs. 4	715
131c	31. 12. 2025	Aufbietungen gem. § 17 Abs. 3	718

Nichtamtlicher Teil

Berichte und Mitteilungen	719
---------------------------	-----

Das aktuelle Inhaltsverzeichnis und weitere Informationen finden Sie im Internet: <http://www.verkehrsblatt.de>

AMTLICHER TEIL**Grundsatzangelegenheiten****Nr. 118 Beförderung gefährlicher Güter;
– Verwendung von Fässern entgegen
Unterabschnitt 4.1.1.9 ADR/RID**

Bonn, den 20. November 2025
G 43 201070102#00004#002

Nach Abstimmung mit den für das Gefahrgutrecht zuständigen Ressorts der Länder gebe ich Folgendes bekannt:

Soweit Lithiumbatterien und Natrium-Ionen-Batterien (UN 3090, UN 3091, UN 3480, UN 3481, UN 3551 und UN 3552) für die Beförderung zur Entsorgung oder zum Recycling nach Verpackungsanweisung P 909 Absatz 1 ADR/RID verpackt und hierfür Kunststofffässer (Codierung 1H2) verwendet werden, die einer Bauart entsprechen, deren Bauartprüfung mit einem Füllgut durchgeführt wurde, das hinsichtlich seiner physikalischen Eigenschaften nicht den Vorgaben von Absatz 6.1.5.2.1 ADR/RID entspricht, besteht kein öffentliches Interesse an einer Verfolgung der sich daraus ergebenden Verstöße als Ordnungswidrigkeiten (§ 47 Absatz 1 des OWiG).

Diese Vorgehensweise ist befristet bis zum 31. Dezember 2027.

Hinweis: Die entsprechende Nummer 4-4 der RSEB kann ebenfalls bis zum 31. Dezember 2027 angewendet werden.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Gudula Schwan

(VkBli. 2025 S. 678)

**Nr. 119 Bekanntmachung zu
§ 12 Absatz 1 GGVSEB**

Bonn, den 27 November 2025
G 43 201070102#00004#002

Nach Abstimmung mit den für das Gefahrgutrecht zuständigen Ressorts der Länder gebe ich Folgendes bekannt:

Stellen nach § 12 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) in der bis zum 31. Dezember 2025 geltenden Fassung dürfen die Aufgaben nach § 12 Absatz 1 GGVSEB in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden Fassung durchführen. Ab dem 1. Januar 2027 müssen die Stellen nach § 13a Absatz 1 Nummer 2 GGVSEB zugelassen sein.

Diese Bekanntmachung gilt bis zum 31. Dezember 2026.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Gudula Schwan

(VkBli. 2025 S. 678)

Wasserstraßen, Schifffahrt**Nr. 120 Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen – Wasserbau (ZTV-W)
– Einführung ZTV-W für Erdarbeiten,
Leistungsbereich 205, Ausgabe
November 2025**

Bonn, den 14. November 2025
WS 12 501030102#00003#0005

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Bundesanstalt für Wasserbau
Bundesanstalt für Gewässerkunde

nachrichtlich:

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation
Amt I – Hafen und Innovation

Hamburg Port Authority AöR

Freie Hansestadt Bremen
Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation
Abteilung 3 – Häfen und Logistik

bremenports GmbH & Co. KG

Bundesrechnungshof

**Betreff: Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen – Wasserbau (ZTV-W)
– Einführung ZTV-W für Erdarbeiten,
Leistungsbereich 205, Ausgabe
November 2025**

Bezug: Erlass WS 12/5257.23/8 vom 11.04.2016

Die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen – Wasserbau (ZTV-W) für Erdarbeiten, Leistungsbereich (LB) 205, wurden durch den zuständigen Arbeitskreis der Arbeitsgruppe Standardleistungsbeschreibungen im Wasserbau aufgrund notwendiger Anpassungen an geänderte Normen und Regelwerke fortgeschrieben.

Die ZTV-W LB 205, Ausgabe November 2025, die die Ausgabe 2015 ersetzen, werden hiermit für den Geschäftsbereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) eingeführt. Ich bitte, sie ab sofort bei allen einschlägigen Bauleistungen anzuwenden.

Der Teil des Bezugserlasses, der sich auf die Einführung der ZTV-W LB 205 bezieht, wird hiermit aufgehoben.

Die digitale Fassung (PDF) der ZTV-W LB 205, Ausgabe November 2025, steht auf den Webseiten des Infozentrums Wasserbau – WSV zum Download zur Verfügung: <https://izw.baw.de/wsv/planen-bauen/stlk-w-ztv-w>.

Der Erlass wird in das Technische Regelwerk – Wasserstraßen (TR-W) unter Zusätzliche Technische Vertrags-

bedingungen – Wasserbau (ZTV-W) aufgenommen und im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Constanze Follmann

(VkBl. 2025 S. 678)

**Nr. 121 Änderung der Förderrichtlinie
„Digitale Testfelder in Häfen“
(DigiTest)**

vom 29. November 2023

Die Förderrichtlinie „Digitale Testfelder in Häfen“ (Digi-Test) vom 5. November 2020 (BA nz AT 09.12.2020 B5), zuletzt geändert am 29. November 2023, wird wie folgt geändert:

1. Im Titel werden die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Wörter „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
2. In Nummer 10.1 werden die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)“ durch die Wörter „Bundesministerium für Verkehr (BMV)“ ersetzt.
3. In Nummer 10.2 wird die Angabe „BMDV“ durch die Angabe „BMV“ und die Angabe „www.bmdv.bund.de“ durch die Angabe „www.bmv.de“ ersetzt.
4. Nummer 11 wird wie folgt geändert: Der Satz „Sie gilt nicht über den 31. Dezember 2025 hinaus.“ wird durch den Satz „Sie gilt nicht über den 31. Dezember 2026 hinaus“ ersetzt.

Diese Änderungen treten am Tag der Veröffentlichung in Kraft.

Bonn, den 10. Dezember 2025

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
MR'in Renate Bartelt-Lehrfeld

(VkBl. 2025 S. 679)

**Nr. 122 Änderung der Förderrichtlinie
„Innovative Hafentechnologien II“
(IHATEC II)**

vom 30. November 2023

Die Förderrichtlinie „Innovative Hafentechnologien II“ (IHATEC II) vom 09. Dezember 2020 (BA nz AT 09.12.2020 B6), zuletzt geändert am 30. November 2023, wird wie folgt geändert:

1. Im Titel werden die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Wörter „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
2. In Nummer 10.1 wird die Angabe „BMDV“ durch die Angabe „BMV“ ersetzt.
3. Nummer 10.2 wird wie folgt geändert:
In Satz 1 werden die Angabe „BMDV“ durch die Angabe „BMV“ und die Angabe „www.bmdv.bund.de“ durch die Angabe „www.bmv.de“ ersetzt.
4. Nummer 11 wird wie folgt geändert: Der Satz „Sie gilt nicht über den 31. Dezember 2025 hinaus.“ wird durch den Satz „Sie gilt nicht über den 31. Dezember 2026 hinaus“ ersetzt.

Diese Änderungen treten am Tag der Veröffentlichung in Kraft.

Bonn, den 10. Dezember 2025

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
MR'in Renate Bartelt-Lehrfeld

(VkBl. 2025 S. 679)

**Nr. 123 Bekanntgabe einer Feststellung
nach § 3a des Gesetzes über die
Umweltverträglichkeitsprüfung in
der vor dem 16.05.2017 geltenden
Fassung (UVPG a. F.)**

Die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern planen den Ausbau der Wasserstraße und die Verbesserung des Hochwasserschutzes an der Bundeswasserstraße Donau zwischen Straubing und Vilshofen.

Träger des Vorhabens (TdV) zum Ausbau der Wasserstraße ist die Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), vertreten durch die WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH (WIGES) – vormals RMD Wasserstraßen GmbH. TdV zur Verbesserung des Hochwasserschutzes ist der Freistaat Bayern (Wasserwirtschaftsverwaltung), ebenfalls vertreten durch die WIGES (TdV).

Für den Teilabschnitt 1: Straubing–Deggendorf (Donau-km 2321,7 bis 2282,5) hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Würzburg am 20.12.2019 den Planfeststellungsbeschluss erlassen, der zwischenzeitlich in Bestandskraft erwachsen ist.

Mit Schreiben vom 06.11.2025 hat der TdV Planänderungsunterlagen vorgelegt, welche die folgende Änderung der planfestgestellten LBP-Maßnahme Nr. 5-1.1 A_{FFH} für den Ausbau der Wasserstraße beinhalten:

Erichtung eines Einlaufbauwerks am Auefließgewässer Reibersdorf

Ergänzung des Auefließgewässers Reibersdorf (LBP-Maßnahme Nr. 5-1.1 A_{FFH}) durch eine ökologische Zulaufregulierung zur Aufrechterhaltung morphologischer Entwicklungsmöglichkeiten bei Donau-km 2.318,14.

Nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3c Satz 1 und 3 UVPG und der Anlage 2 UVPG a.F. war zu prüfen, ob durch die Planänderung nachteilige Umweltauswirkungen entstehen und damit die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Die Vorprüfung des Einzelfalls hat ergeben, dass durch die Planänderung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen entstehen, so dass keine Verpflichtung besteht, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Diese Feststellung ist gemäß § 3a Satz 3 UVPG a.F. nicht selbstständig anfechtbar. Die der Prüfung zugrunde gelegten Unterlagen und die Begründung der Feststellung können auf Antrag nach den Bestimmungen des Umweltinformationsgesetzes bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Wörthstraße 19, 97082 Würzburg, eingesehen werden.

Würzburg, den 24. November 2025
3600P-143.3-Do/93

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Im Auftrag
Welte

(VkBf. 2025 S. 679)

Nr. 124 Bekanntmachung der Entschließung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.370(80) „Änderungen der Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4) (Entschließung MEPC.127(53)), der durch Entschließung MEPC.306(73)“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 28. November 2025
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.370(80) „Änderungen der Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4) (Entschließung MEPC.127(53)), der durch Entschließung

MEPC.306(73)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

**Entschließung MEPC.370(80)
(angenommen am 7. Juli 2023)**

Änderungen der Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4) (Entschließung MEPC.127(53), in der durch Entschließung MEPC.306(73) geänderten Fassung)

DER AUSSCHUSS FÜR DEN SCHUTZ DER MEERES-UMWELT,

GESTÜTZT AUF Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt durch internationale Übereinkommen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe übertragen werden,

AUCH GESTÜTZT DARAUF, dass die Internationale Konferenz über die Behandlung von Schiffsballastwasser im Februar 2004 das Internationale Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen („Ballastwasser-Übereinkommen“) zusammen mit vier Entschließungen der Konferenz verabschiedet hat,

IM HINBLICK DARAUF, dass gemäß Regel A-2 des Ballastwasser-Übereinkommens das Einleiten von Ballastwasser nur mittels Ballastwasser-Behandlung entsprechend den Bestimmungen der Anlage zum Übereinkommen erfolgen darf,

FERNER IM HINBLICK DARAUF, dass Regel B-1 der Anlage des Ballastwasser-Übereinkommens vorsieht, dass jedes Schiff einen Ballastwasser-Behandlungsplan an Bord mitführen und umsetzen muss, der von der Verwaltung nach Maßgabe der von der Organisation erstellten Richtlinien genehmigt ist,

DES WEITEREN IM HINBLICK DARAUF, dass der Ausschuss bei seiner dreiundfünfzigsten Tagung mit Entschließung MEPC.127(53) die *Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4)* angenommen hat,

IM HINBLICK DARAUF, dass er bei seiner dreiundsiebzigsten Tagung mit Entschließung MEPC.306(73) Änderungen der Richtlinien (G4) angenommen hat,

NACH ERFOLGTER PRÜFUNG der vorgeschlagenen weiteren Änderungen der Richtlinien (G4) auf seiner achtzigsten Tagung,

1 BESCHLIESST die Änderungen der *Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von*

- Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4)*, die in der Anlage dieser EntschlieÙung wiedergegeben sind;
- 2 FORDERT die Regierungen AUF, die Richtlinien, in ihrer jeweils geltenden Fassung, so bald wie möglich anzuwenden;
 - 3 STIMMT DARIN ÜBEREIN die Richtlinien, in ihrer jeweils geltenden Fassung, regelmäßig zu überprüfen.

ANLAGE

Änderungen der Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4)

- 1 Absatz 2.1.2 von Teil A der *Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4)* (EntschlieÙung MEPC.127(53), in der durch EntschlieÙung MEPC.306(73) geänderten Fassung) wird wie folgt geändert:

„2.1.2 Bei der Durchführung eines Ballastwasser-Betriebsvorgangs sind die Einzelheiten zusammen mit den Befreiungen nach Regel B-3 oder C-1 im Ballastwasser-Tagebuch einzutragen. Beim Aufzeichnen dieser Vorgänge und Befreiungen soll das Rundschreiben *Guidance on ballast water record-keeping and reporting* (BWM.2/Circ.80, in der jeweils geltenden Fassung) berücksichtigt werden.“
- 2 Ein neuer Absatz 2.1.2bis wird in Teil A der *Richtlinien für die Ballastwasser-Behandlung und die Erstellung von Ballastwasser-Behandlungsplänen (G4)* (EntschlieÙung MEPC.127(53), in der durch EntschlieÙung MEPC.306(73) geänderten Fassung) wie folgt hinzugefügt:

„2.1.2bis In Fällen, in denen ein Hafenstaat bestimmte Informationen bezüglich der Ballastwasser-Behandlung eines Schiffes anfordert, das einen Hafen, Offshore-Umschlagplatz oder ein Ankergebiet in diesem Hafenstaat anläuft, kann ein ausgefülltes Ballastwasser-Berichtsformular, wie es in dem Rundschreiben *Guidance on ballast water record-keeping and reporting* (BWM.2/Circ.80, in der jeweils geltenden Fassung) wiedergegeben ist, vor Einlaufen in diesen Hafenstaat innerhalb eines von dem Hafenstaat verlangten Zeitrahmens eingereicht werden. Das Aufzeichnen von Einträgen für jeden einzelnen Tank ist zwar nicht vorgeschrieben, kann jedoch die Erstellung eines Ballastwasser-Berichtsformulars erleichtern. Ein Beispielformular für die Pflege freiwilliger Berichte für einzelne Tanks ist dem Rundschreiben *Guidance on ballast water record-keeping and reporting* beigelegt.“

Nr. 125 Bekanntmachung der EntschlieÙung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.371(80) „Änderungen der Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6) (EntschlieÙung MEPC.288(71))“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 28. November 2025
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die EntschlieÙung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.371(80) „Änderungen der Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6) (EntschlieÙung MEPC.288(71))“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

ENTSCHLIESSUNG MEPC.371(80) (angenommen am 7. Juli 2023)

Änderungen der Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6) (EntschlieÙung MEPC.288(71))

DER AUSSCHUSS FÜR DEN SCHUTZ DER MEERES-
UMWELT,

GESTÜTZT AUF Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt durch internationale Übereinkommen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe übertragen werden,

AUCH GESTÜTZT DARAUF, dass die Internationale Konferenz über die Behandlung von Schiffsballastwasser im Februar 2004 das Internationale Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen („Übereinkommen“) zusammen mit vier EntschlieÙungen der Konferenz verabschiedet hat,

IM HINBLICK DARAUF, dass gemäß Regel A-2 des Ballastwasser-Übereinkommens das Einleiten von Ballastwasser nur mittels Ballastwasser-Behandlung entsprechend den Bestimmungen der Anlage zum Übereinkommen erfolgen darf,

FERNER IM HINBLICK DARAUF, dass Regel B-4 der Anlage des Übereinkommens die Bedingungen, unter denen ein Ballastwasser-Austausch durchgeführt werden soll, behandelt, wobei die von der Organisation entwickelten Richtlinien berücksichtigt werden,

DES WEITEREN IM HINBLICK DARAUF, dass der Ausschuss bei seiner dreiundfünfzigsten Tagung mit EntschlieÙung MEPC.124(53) die *Richtlinien für den Ballast-*

wasser-Austausch (G6) angenommen hat und übereinkam, diese einer regelmäßigen Prüfung zu unterziehen,

IM HINBLICK DARAUF, dass der Ausschuss nach Prüfung des Entwurfs der überarbeiteten Richtlinien (G6) bei seiner einundsiebzigsten Tagung mit Entschließung MEPC.288(71) die *Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6)* angenommen hat,

NACH ERFOLGTER PRÜFUNG der vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinien (G6) auf seiner achtzigsten Tagung,

- 1 BESCHLIESST die Änderungen der *Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6)*, die in der Anlage dieser Entschließung wiedergegeben sind;
- 2 FORDERT die Regierungen AUF, die Richtlinien, in ihrer jeweils geltenden Fassung, so bald wie möglich anzuwenden;
- 3 STIMMT DARIN ÜBEREIN die Richtlinien, in ihrer jeweils geltenden Fassung, regelmäßig zu überprüfen.

ANLAGE

Änderungen der Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6)

- 1 Absatz 3.4 der *Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6)* (Entschließung MEPC.288(71)) wird wie folgt geändert:
 - „3.4 Wenn ein Hafenstaat bestimmte Informationen zu der Behandlung des Ballastwassers auf einem Schiff, das einen Hafen, Offshore-Umschlagplatz oder ein Ankergebiet in diesem Hafenstaat anläuft, verlangt, kann ein ausgefülltes Ballastwasser-Berichtsformular, wie es im Anhang in *Guidance on ballast water record-keeping and reporting* (BWM.2/Circ.80, in der jeweils geltenden Fassung) wiedergegeben ist, vor Einlaufen in diesen Hafenstaat innerhalb eines von dem Hafenstaat verlangten Zeitrahmens eingereicht werden.“
- 2 Der Anhang von den *Richtlinien für den Ballastwasser-Austausch von 2017 (G6)* (Entschließung MEPC.288(71)) wird gelöscht.

(VkBf. 2025 S. 681)

Nr. 126 Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.555(108), „Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code)“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 28. November 2025
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.555(108), „Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

Entschließung MSC.555(108) (angenommen am 23. Mai 2024)

Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-CODE)

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS,

GESTÜTZT AUF Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

SOWIE GESTÜTZT AUF Entschließung MSC.98(73), mit der er den Internationalen Code für Brandsicherheitssysteme („FSS-Code“) angenommen hat, der mit Kapitel II-2 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („das Übereinkommen“) verbindlich gemacht wurde,

DES WEITEREN GESTÜTZT AUF Artikel VIII Buchstabe b und Regel II-2/3 Absatz 22 des Übereinkommens betreffend das Verfahren zur Änderung des FSS-Codes,

NACH DER auf seiner 108. Tagung ERFOLGTEN PRÜFUNG der Änderungen des FSS-Codes, die in Übereinstimmung mit Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und weitergeleitet worden sind,

- 1 BESCHLIESST gemäß Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen des FSS-Codes, deren Wortlaut in der Anlage dieser Entschließung wiedergegeben ist;
- 2 BESTIMMT gemäß Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2025 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Datum mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder Vertragsregierungen, deren vereinte Handelsflotten insgesamt mindestens 50 % der Bruttoreumzahl der Welthandelsflotte ausma-

- chen, dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen die Änderungen mitgeteilt haben;
- 3 FORDERT die Vertragsregierungen des Übereinkommens AUF, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens nach ihrer Annahme in Übereinstimmung mit vorstehendem Absatz 2 am 1. Januar 2026 in Kraft treten;
- 4 ERSUCHT den Generalsekretär im Sinne des Artikels VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens, allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und den Wortlaut der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
- 5 ERSUCHT den Generalsekretär AUCH, Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

Änderungen des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-CODE)

KAPITEL 7

Fest eingebaute Druckwassersprüh- und Wassernebel-Feuerlöschsysteme

2 Technische Anforderungen

- 1 Der folgende neue Abschnitt 2.5 wird nach dem vorhandenen Abschnitt 2.4 (Fest eingebaute Feuerlöschsysteme mit einem Löschmittel auf Wasserbasis für Ro-Ro-Räume, Fahrzeugräume und Sonderräume) hinzugefügt:

„2.5 Fest eingebaute Feuerlöschsysteme mit einem Löschmittel auf Wasserbasis auf für die Beförderung von Fahrzeugen vorgesehenen Wetterdecks von Ro-Ro-Fahrgastschiffen

Dieser Absatz beschreibt die Anforderungen für die in Kapitel II-2 des Übereinkommens vorgeschriebenen fest eingebauten Feuerlöschsysteme mit einem Löschmittel auf Wasserbasis auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen mit für die Beförderung von Fahrzeugen vorgesehenen Wetterdecks. Die Anforderungen dieses Absatzes gelten für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2026 gebaut werden.

- 2.5.1 Die geschützte Fläche muss sich über die gesamte Länge und Breite des für die Beförderung von Fahrzeugen vorgesehenen Wetterdecks erstrecken. Der feste Monitor muss (die festen Monitore müssen) in der Lage sein, Wasser an folgende Flächen abzugeben:

- .1 die Fläche des Wetterdecks, die für die Beförderung von Fahrzeugen vorgesehen ist; und

- .2 die Fläche, die Begrenzungen von Aufbauten, die sich bis zu 8,0 m – waagrecht gemessen – von der für die Fahrzeugstauung vorgesehenen Fläche entfernt befinden, oder die nächsten senkrechten Begrenzungen umfasst, je nachdem welcher Abstand geringer ist.

- 2.5.2 Die gemeinsame Fördermenge der Monitore muss mindestens 2,0 l/min pro Quadratmeter der geschützten Fläche betragen, aber auf keinen Fall darf die Abgabe eines einzelnen Monitors weniger als 1,250 l/min betragen. Eine gleichmäßige Verteilung des Wassers muss sichergestellt sein.

- 2.5.3 Die Entfernung vom Monitor zum entferntesten Ende der geschützten Fläche vor diesem Monitor darf nicht mehr als 75 % der Wurfweite des Monitors bei Windstille betragen.

- 2.5.4 Jeder Monitor muss sich außerhalb der Fläche, die er schützt, in einer sicheren Position befinden, bei der es unwahrscheinlich ist, dass sie im Brandfall abgeschnitten wird.

Monitore müssen in Positionen aufgestellt sein, die eine ungehinderte Wasserabdeckung bei einer maximalen Beladung des Wetterdecks mit Fahrzeugen ermöglichen. Jedoch müssen Flächen, die nicht durch die Wassermontore abgedeckt werden können, durch Wasserdüsen geschützt sein. Düsen müssen unter Berücksichtigung der Wetterverhältnisse entworfen und angeordnet sein sowie 5,0 l/min pro Quadratmeter für die Fläche, die sie abdecken, bereitstellen und Auslöse-Bedienelemente in einer Position haben, die im Brandfall zugänglich ist.

- 2.5.5 Das System muss für die sofortige Verwendung einsatzbereit sein und in der Lage sein, ununterbrochen Wasser bereitzustellen. Die Wasserversorgung muss in der Lage sein, gleichzeitig Wasser in der erforderlichen Menge für die gesamte Breite des für die Beförderung von Fahrzeugen vorgesehenen Wetterdecks und eine Länge von 40 m, oder die gesamte Länge des Wetterdecks, falls diese geringer als 40 m ist, bereitzustellen. In keinem Fall darf die Zuflussmenge geringer als jene sein, die für den größten Monitor erforderlich ist.

- 2.5.6 Das System kann den Zufluss von der Feuerlöschleitung, der Pumpe (den Pumpen) für andere fest eingebauten Feuerlöschsysteme mit einem Löschmittel auf Wasserbasis oder einer eigens für das System vorgesehenen Pumpe, die ständig Seewasser bereitstellt, erhalten.

Wenn die Feuerlöschpumpen des Schiffes dafür verwendet werden, den Monitor (die Monitore) zu versorgen:

- .1 muss es möglich sein, die Feuerlöschleitung des Schiffes von dem Monitor (den Monitoren) mithilfe eines Ventils zu trennen, um beide Systeme getrennt oder gleichzeitig zu betreiben; und

- .2 muss der Volumenstrom der Pumpen ausreichen, um beide Systeme gleichzeitig zu versorgen, einschließlich zweier Wasserstrahlen mit dem erforderlichen Druck aus dem Feuerlöschsystem. In dem Fall, dass auf dem Wetterdeck auch Gefahrgut befördert wird, muss der Volumenstrom für vier Wasserstrahlen mit dem erforderlichen Druck bereitgestellt werden.

Wenn ein anderes fest eingebautes Feuerlöschsystem mit einem Löschmittel auf Wasserbasis dafür verwendet wird, den Monitor (die Monitore) zu versorgen:

- .3 muss es möglich sein, das andere fest eingebaute Feuerlöschsystem mit einem Löschmittel auf Wasserbasis von dem Monitor (den Monitoren) mithilfe eines Ventils zu trennen, um beide Systeme getrennt oder gleichzeitig zu betreiben; und
- .4 muss der Volumenstrom der Pumpe(n) im Falle von offenen Ro-Ro-Räumen ausreichen, um beide Systeme gleichzeitig zu versorgen, wobei mindestens zwei Abschnitte des fest eingebauten Feuerlöschsystems mit einem Löschmittel auf Wasserbasis nahe den Öffnungen zum Wetterdeck sind und ein Monitor das Wetterdeck versorgt. Bei geschlossenen Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen ist ein gleichzeitiger Betrieb nicht erforderlich.“

KAPITEL 9

Fest eingebaute Feuermelde- und Feueranzeigesysteme

1 Anwendung

- 2 Absatz 1.1 wird mit Folgendem ersetzt:

- „1.1 Dieses Kapitel beschreibt die Anforderungen an die in Kapitel II-2 des Übereinkommens vorgeschriebenen fest eingebauten Feuermelde- und Feueranzeigesysteme. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, finden die Vorschriften dieses Kapitels auf Schiffe Anwendung, die an oder nach dem 1. Juli 2012 gebaut sind. Die Anforderungen von Absatz 2.3.1.5 und 2.4.2.2 dieses Kapitels finden bei Schiffen, die am oder nach dem 1. Januar 2026 gebaut werden, Anwendung.“

2 Technische Anforderungen

2.3 Anforderungen an Bauteile

- 3 Die Absätze 2.3.1.3 und 2.3.1.4 werden mit Folgendem ersetzt:

„2.3.1.3 Für Wärmemelder und lineare Wärmemelder muss bescheinigt sein, dass sie ansprechen, bevor die Temperatur 78 °C überschreitet, aber nicht, bevor die Temperatur 54 °C überschreitet, wenn die Rate des Temperaturanstiegs auf diese Werte weniger als 1 °C je Minute beträgt, und wenn sie entsprechend den einschlägigen Teilen der Normen EN 54:2001 und IEC 60092-504 geprüft sind. Alternative Prüfnormen können entsprechend der Bestimmung durch die Verwaltung angewendet werden. Bei höheren Raten des Temperaturanstiegs müssen Wärmemelder und lineare Wärmemelder innerhalb von Temperaturgrenzen ansprechen, die den Anforderungen der Verwaltung genügen, wobei eine Unter- oder Überempfindlichkeit des Melders zu vermeiden ist.

2.3.1.4 Die Ansprechtemperatur von Wärmemeldern und linearen Wärmemeldern darf in Trockenräumen und in ähnlichen Räumen mit einer normalerweise hohen Raumtemperatur bis 130 °C und in Saunas bis 140 °C betragen.“

- 4 Der folgende neue Absatz 2.3.1.5 wird nach dem vorhandenen Absatz 2.3.1.4 eingefügt und die Folgeabsätze werden entsprechend umnummeriert:

„2.3.1.5 Lineare Wärmemelder müssen gemäß den Normen EN 54-22:2015 und IEC 60092-504 geprüft werden. Alternative Prüfnormen können entsprechend der Bestimmung der Verwaltung angewendet werden.“

2.4 Einbauanforderungen

2.4.2 Anordnung der selbsttätigen Feuermelder

- 5 Absatz 2.4.2.2 und die zugehörige Tabelle 9.1 „Abstand der selbsttätigen Feuermelder“ darin werden mit Folgendem ersetzt:

„2.4.2.2 Der größte Abstand zwischen den selbsttätigen Feuermeldern muss der folgenden Tabelle entsprechen:

Tabelle 9.1 – Abstand der selbsttätigen Feuermelder

Typ des Feuermelders	Größte Bodenfläche je Feuermelder (m ²)	Größter Abstand zwischen den Zentren (m)	Größter Abstand von Schotten (m)
Wärme	37	9	4,5
Rauch	74	11	5,5
Wärme und Rauch kombiniert	74	9	4,5

2.4.2.2.1 Die Verwaltung kann andere Abstände vorschreiben oder zulassen, wenn diesen die bei Versuchen ermittelten Charakteristika der Feuermelder zugrunde liegen. Selbsttätige Feuermelder, die sich unterhalb von beweglichen Ro-Ro-Decks befinden, müssen dem Vorstehenden entsprechen.

2.4.2.2.2 Der Abstand zwischen zwei Sensorkabeln eines linearen Wärmemeldesystems darf nicht größer sein als 9,0 m, wohingegen der Abstand zwischen solchen Kabeln und Schotten nicht größer als 4,5 m sein darf.“

2.5 Anforderungen an die System-Überwachung

2.5.1 Optische und akustische Feueralarmsignale

6 Die folgenden neuen Absätze 2.5.1.2, 2.5.1.3 und 2.5.1.4 werden nach dem Absatz 2.5.1.1 hinzugefügt und die Folgeabsätze werden entsprechend umnummeriert:

„2.5.1.2 Auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen, die am oder nach dem 1. Januar 2026 gebaut werden, müssen Alarbenachrichtigungen einem einheitlichen Alarmdarstellungsschema folgen (Formulierung, Vokabular, Farben und Position). Alarme müssen sofort auf der Kommandobrücke erkannt werden können und dürfen nicht durch Lärm oder schlechte Platzierung beeinträchtigt werden.

2.5.1.3 Auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen, die am oder nach dem 1. Januar 2026 gebaut werden, muss die Schnittstelle einen Zugriff auf den Alarm bieten und es der Besatzung ermöglichen, die vorhergehend ausgelösten Alarme und den letzten Alarm sowie die Alarmunterdrückungsfunktion zu ermitteln, während gewährleistet ist, dass die Alarme mit fortwährenden Auslösebedingungen noch deutlich sichtbar sind.

2.5.1.4 Auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen, die am oder nach dem 1. Januar 2026 gebaut werden, kann die Rauchmelderfunktion in Sonderräumen und Ro-Ro-Räumen während des Ladens und Löschens von Fahrzeugen abgeschaltet werden. Die Dauer der Abschaltung muss an die Zeit des Ladens/ Löschens angepasst sein und sich automatisch nach der vorher festgelegten Zeit zurücksetzen. In der zentralen Anzeigetafel muss angezeigt werden, ob diese Melderabschnitte abgeschaltet sind. Die Abschaltung der Wärmemeldefunktion oder der handbetätigten Feuermelder darf nicht gestattet sein.“

(VkBf. 2025 S. 682)

Nr. 127 **Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.557(108), „Änderungen der Leistungsanforderungen für Schutzanstriche für eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks auf Schiffen aller Art sowie Doppelhüllen-Räume von Massengutschiffen (Entschließung MSC.215(82)“ in der jeweils geltenden Fassung, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 28. November 2025
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.557(108), „Änderungen der Leistungsanforderungen für Schutzanstriche für eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks auf Schiffen aller Art sowie Doppelhüllen-Räume von Massengutschiffen (Entschließung MSC.215(82)“ in der jeweils geltenden Fassung, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

Entschließung MSC.557(108)
(angenommen am 23. Mai 2024)

Änderungen der Leistungsanforderungen für Schutzanstriche für eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks auf Schiffen aller Art sowie Doppelhüllen-Räume von Massengutschiffen (Entschließung MSC.215(82), in der jeweils geltenden Fassung)

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS,

GESTÜTZT AUF Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

AUCH GESTÜTZT DARAUF, dass die Entschließung MSC.215(82), durch die die Leistungsanforderungen für Schutzanstriche für eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks auf Schiffen aller Art sowie Doppelhüllen-Räume von Massengutschiffen („die Leistungsanforderungen“) angenommen wurden, die im Rahmen von Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) („das Übereinkommen“) verbindlich gemacht und mit Entschließung MSC.341(91) geändert wurden,

FERNER GESTÜTZT AUF Artikel VIII Buchstabe b und Regel II-1/3-2 Absatz 2 des Übereinkommens betreffend das Verfahren zur Änderung der Leistungsanforderungen,

IN ANERKENNUNG der Notwendigkeit, die Leistungsanforderungen hinsichtlich der Bezugnahmen auf andere darin enthaltene IMO-Instrumente einheitlich zu halten,

NACH DER auf seiner 108. Tagung ERFOLGTEN PRÜFUNG der Änderungen der Leistungsanforderungen, die gemäß Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und verbreitet worden sind,

- 1 BESCHLIESST gemäß Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen der Leistungsanforderungen für Schutzanstriche für eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks auf Schiffen aller Art sowie Doppelhüllräume von Massengutschiffen, deren Wortlaut in der Anlage zu der vorliegenden Entschliebung wiedergegeben ist;
- 2 BESTIMMT gemäß Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen am 1. Juli 2025 als angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Datum mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 % des Bruttoreaumgehalts der Welthandelsflotte betragen, dem Generalsekretär ihre Einwände gegen die Änderungen mitgeteilt haben;
- 3 FORDERT die SOLAS-Vertragsregierungen AUF, zur Kenntnis zu nehmen, dass gemäß Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß vorstehendem Absatz 2 am 1. Januar 2026 in Kraft treten;
- 4 ERSUCHT den Generalsekretär, in Übereinstimmung mit Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens beglaubigte Abschriften der vorliegenden Entschliebung und des Wortlauts der Änderungen, der in der Anlage wiedergegeben ist, allen Vertragsregierungen des Übereinkommens zukommen zu lassen;
- 5 ERSUCHT den Generalsekretär AUSSERDEM, Abschriften dieser Entschliebung und ihrer Anlage den Mitgliedern der Organisation zukommen zu lassen, die keine Vertragsregierungen des Übereinkommens sind.

Anlage

**Annahme der Änderungen der Leistungsanforderungen für Schutzanstriche für eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks auf Schiffen aller Art sowie Doppelhüllräume von Massengutschiffen
(Entschliebung MSC.215(82),
in der jeweils geltenden Fassung)**

6 Vorschriften für die Inspektion von Beschichtungen

6.1 Allgemeines

- 1 Der vorhandene Absatz 6.1.1 wird mit Folgendem ersetzt:

„6.1.1 Zur Einhaltung dieser Norm sind die folgenden Maßnahmen von befähigten Beschichtungs-Inspektoren, die als AMPP Certified

Coatings Inspector, FROSIO Inspector Stufe III oder mit einer von der Verwaltung als gleichwertig anerkannten Qualifikation zertifiziert sind, durchzuführen.“

(VkBf. 2025 S. 685)

Nr. 128 **Bekanntmachung der Entschliebung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.558(108), „Änderungen der Leistungsanforderung für Schutzbeschichtungen für Ladeöltanks von Rohöltankern (Entschliebung MSC.288(87)“ in der jeweils geltenden Fassung, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 28. November 2025
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschliebung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.558(108), „Änderungen der Leistungsanforderung für Schutzbeschichtungen für Ladeöltanks von Rohöltankern (Entschliebung MSC.288(87)“ in der jeweils geltenden Fassung, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

**Entschliebung MSC.558(108)
(angenommen am 23. Mai 2024)**

**Änderungen der Leistungsanforderung für Schutzbeschichtungen für Ladeöltanks von Rohöltankern
(Entschliebung MSC.288(87), in der jeweils geltenden Fassung)**

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS,

GESTÜTZT AUF Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

AUCH GESTÜTZT AUF die mit der Entschliebung MSC.288(87) angenommene Leistungsanforderung für Schutzbeschichtungen für Ladeöltanks von Rohöltankern („die Leistungsanforderung“), die im Rahmen von Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) („das Übereinkommen“) verbindlich gemacht und mit Entschliebung MSC.342(91) geändert wurde,

FERNER GESTÜTZT AUF Artikel VIII Buchstabe b und Regel II-1/3-11 Absatz 3.1 des Übereinkommens betreffend das Verfahren zur Änderung der Leistungsanforderung,

IN DER ERKENNTNIS der Notwendigkeit, diese Leistungsanforderung im Hinblick auf die Bezugnahme auf weitere darin enthaltene IMO-Instrumente auf dem neusten Stand zu halten,

NACH DER auf seiner 108. Tagung ERFOLGTEN PRÜFUNG von Änderungen der Leistungsanforderung, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und verbreitet worden sind,

- 1 BESCHLIESST nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen der Leistungsanforderung für Schutzbeschichtungen für Ladeöltanks von Rohöltankern, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
- 2 BESTIMMT nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2025 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 % des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, dem Generalsekretär ihre Einwände gegen die Änderungen mitgeteilt haben;
- 3 FORDERT die SOLAS-Vertragsregierungen AUF, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Januar 2026 in Kraft treten;
- 4 ERSUCHT den Generalsekretär, in Übereinstimmung mit Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
- 5 ERSUCHT den Generalsekretär FERNER, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

Änderungen der Leistungsanforderung für Schutzbeschichtungen für Ladeöltanks von Rohöltankern (EntschlieÙung MSC.288(87), in der jeweils geltenden Fassung)

6 Vorschriften für die Inspektion von Beschichtungen

6.1 Allgemeines

- 1 Der vorhandene Absatz 6.1.1 wird mit Folgendem ersetzt:
 „6.1.1 Zur Einhaltung dieser Norm sind die folgenden Maßnahmen von befähigten Beschichtungsbesichtigern, die als AMPP Certified Coatings Inspector, FROSIO Inspector Stufe

III oder mit einer von der Verwaltung als gleichwertig anerkannten Qualifikation zertifiziert sind, durchzuführen.“

(VkBli. 2025 S. 686)

Nr. 129 Bekanntmachung der EntschlieÙung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.559(108), „Änderungen der Anforderungen an Instandhaltung, eingehende Überprüfung, Funktionsprüfung, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösemechanismen (EntschlieÙung MSC.402(96))“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 28. November 2025
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die EntschlieÙung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.559(108), „Änderungen der Anforderungen an Instandhaltung, eingehende Überprüfung, Funktionsprüfung, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösemechanismen (EntschlieÙung MSC.402(96))“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

**EntschlieÙung MSC.559(108)
(angenommen am 23. Mai 2024)**

Änderungen der Anforderungen an Instandhaltung, eingehende Überprüfung, Funktionsprüfung, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösemechanismen (EntschlieÙung MSC.402(96))

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS,

GESTÜTZT AUF Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

AUCH GESTÜTZT AUF EntschlieÙung MSC.402(96), mit der er die Anforderungen an Instandhaltung, eingehende Überprüfung, Funktionsprüfung, Überholung und Repa-

ratur von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösemechanismen („die Anforderungen“) angenommen hat, die im Rahmen von Kapitel III des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („das Übereinkommen“) mit dessen Änderung durch MSC.404(96) verbindlich gemacht wurde,

FERNER GESTÜTZT AUF Artikel VIII Buchstabe b und Regel III/3 Absatz 25 des Übereinkommens betreffend die Verfahren für die Änderung der Anforderungen,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der Änderungen des LSA-Codes hinsichtlich der Lüftungseinrichtungen sowie Öffnungen des Lüftungssystems und ihre Verschlussvorrichtungen für vollständig geschlossene Rettungsboote, die mit Entschließung MSC.535(107) angenommen worden sind,

IN ANERKENNUNG der Notwendigkeit, die Anforderungen auf dem neusten Stand bezüglich der jährlichen eingehenden Überprüfungen und der Funktionsprüfungen von Lüftungssystemen zu halten,

NACH DER auf seiner 108. Tagung ERFOLGTEN PRÜFUNG der Änderungen der Anforderungen, die in Übereinstimmung mit Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und verbreitet worden sind,

- 1 NIMMT in Übereinstimmung mit Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen der Anforderungen für Instandhaltung, eingehende Überprüfung, Funktionsprüfung, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösemechanismen AN, deren Wortlaut in der Anlage zur vorliegenden Entschließung wiedergegeben ist;
- 2 BESTIMMT nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2025 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 % des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, dem Generalsekretär ihre Einwände gegen die Änderungen mitgeteilt haben;
- 3 FORDERT die SOLAS-Vertragsregierungen des Übereinkommens AUF, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß obenstehender Nummer 2 am 1. Januar 2026 in Kraft treten;
- 4 ERSUCHT den Generalsekretär, in Übereinstimmung mit Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und des Wortlauts der Änderungen, der in der Anlage enthalten ist, zu übermitteln;
- 5 ERSUCHT den Generalsekretär FERNER, allen Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften dieser Entschließung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

Änderungen der Anforderungen an Instandhaltung, eingehende Überprüfung, Funktionsprüfung, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösemechanismen (Entschließung MSC.402(96))

6 Spezifische Verfahren für Kontrolle, Instandhaltung, eingehende Untersuchung, Funktionsprüfung, Überholung und Reparatur

6.2 Jährliche eingehende Untersuchung und Funktionsprüfung

- 1 Absatz 6.2.3 wird mit Folgendem ersetzt:

„6.2.3 Für Rettungsboote (einschließlich Freifall-Rettungsboote), Bereitschaftsboote und schnelle Bereitschaftsboote sollen die folgenden Punkte eingehend überprüft und auf zufriedenstellenden Zustand und Funktion geprüft werden:

- .1 Baulicher Zustand des Bootes einschließlich des Zustands der festen und losen Ausrüstung (einschließlich, soweit durchführbar, einer Überprüfung der äußeren Begrenzungen der Leerräume durch Inaugenscheinnahme);
- .2 Maschine und Antriebssystem;
- .3 Sprinklersystem, soweit eingebaut;
- .4 Luftversorgungssystem, soweit eingebaut;
- .5 Manövriersystem;
- .6 Energieversorgungssystem;
- .7 Lenzsystem;
- .8 Fender/Gleitkufen-Anordnungen;
- .9 System zum Aufrichten eines Bereitschaftsbootes, soweit eingebaut; und
- .10 Lüftungssystem, soweit eingebaut.“

(VkBf. 2025 S. 687)

Nr. 130 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/ Rundschreiben 1662, „Richtlinien für Ankerwinden“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 28 November 2025
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1662,

„Richtlinien für Ankerwinden“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

MSC.1/Rundschreiben 1662

27. Juni 2023

Richtlinien für Ankerwinden

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss nahm auf seiner 107. Tagung (31. Mai bis 9. Juni 2023) nach Prüfung eines Vorschlags des Unterausschusses für Schiffssysteme und -ausrüstung (Ship Systems and Equipment (SSE)) auf dessen achter Tagung mit dem Ziel, einen einheitlichen Ansatz für die Anwendung von Regel II-1/3-13 SOLAS sicherzustellen, welche mit Entschließung MSC.532(107) angenommen wurde, die *Richtlinien für Ankerwinden*, deren Wortlaut in der Anlage wiedergegeben ist, an.
- 2 Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, bei der Anwendung von Regel II-1/3-13 SOLAS die angehängten Richtlinien zu verwenden und sie Schiffbauingenieuren, Werften, Herstellern von Schiffsausrüstung sowie anderen Organisationen und betroffenen Parteien zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

Richtlinien für Ankerwinden

1 Anwendungsbereich

Diese Richtlinien dienen der Unterstützung bei der Anwendung von Regel II-1/3-13 SOLAS für Ankerwinden, die zugehörige Ausrüstung und Anschlagmittel, welche in Verbindung mit Ankerwinden verwendet werden.

2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinien gelten die nachstehenden Begriffsbestimmungen:

- .1 Der Begriff *Haltekraft der Bremse* bezeichnet die maximale Kraft, für die die Windenbremse ausgelegt ist.
- .2 Der Begriff *Haltekapazität der Bremse* bezeichnet den maximalen Seilzug, den die Windenbremse halten kann, ohne dass es zu einem Nachgeben der Bremse kommt.
- .3 Der Begriff *maximaler Seilzug* bezeichnet die maximale anhaltende Last, die die Winde in der Lage ist, zu ziehen.
- .4 Der Begriff *statischer Pfahlzug* bezeichnet die maximale Zugkraft, die ein Schiff mit

maximaler Leistung (d. h. 100 % maximaler Nennleistung (engl. maximum continuous rating, MCR)) und Vorwärtsgeschwindigkeit Null erzeugen kann.

- .5 Der Begriff *Draht* bezeichnet eine Leine (Drahtseil, synthetisches Seil oder Ankerkette), die zum Gebrauch beim Ziehen von Ankern mittels einer Ankerwinde bestimmt ist.

Zu dem Draht können Anschlagmittel zum Verbinden von Lasten gehören.

- .6 Der Begriff *Kettenstopper* bezeichnet ein Gerät, das zum Sichern und Halten eines Drahtabschnitts verwendet wird, um dadurch Last von der Windentrommel zu nehmen.
- .7 Der Begriff *sachverständige Person* bezeichnet eine Person, die über das nötige Wissen und die nötige Erfahrung zur Ausführung der in diesen Richtlinien beschriebenen Aufgaben verfügt und die als solche für die Verwaltung annehmbar ist.
- .8 Der Begriff *Inspektion* bezeichnet eine von einer verantwortlichen Person durchgeführte Begutachtung zur Feststellung, ob sich die Ankerwinden bzw. die zugehörigen Anschlagmittel in einem guten funktionstüchtigen Zustand zur dauerhaften sicheren Verwendung befinden.
- .9 Der Begriff *verantwortliche Person* bezeichnet eine durch den Kapitän bzw. durch das nach Regel IX/1 SOLAS definierte Unternehmen benannte Person, die über das nötige Wissen und die nötige Erfahrung zur Ausführung der in diesen Richtlinien beschriebenen Aufgaben verfügt.
- .10 Der Begriff *gründliche Untersuchung* (engl. *thorough examination*) bezeichnet eine detaillierte Begutachtung durch eine sachverständige Person zur Feststellung, ob die Ankerwinden bzw. die zugehörigen Anschlagmittel die geltenden Anforderungen der Verwaltung erfüllen.
- .11 Der Begriff *zertifiziert* bedeutet, dass die Ankerwinden bzw. die Anschlagmittel überprüft wurden und die Erfüllung der Bestimmungen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung oder einer in ihrem Namen handelnden anerkannten Organisation dokumentiert wurde.
- .12 Der Begriff *Wartung* bezeichnet alle Tätigkeiten, die von einer verantwortlichen Person durchgeführt werden, um die Ankerwinden oder die Anschlagmittel für einen dauerhaften sicheren Betrieb in einem guten funktionstüchtigen Zustand zu erhalten.
- .13 Der Begriff *Prüfung unter Betriebsbedingungen* bezeichnet eine Prüfung, die von

einer verantwortlichen Person zur Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens einer Komponente oder des Betriebs der Ankerwinden und/oder der zugehörigen Anschlagmittel durchgeführt wird.

.14 Der Begriff *Belastungsprüfung* (engl. *load test*) bezeichnet eine Prüfung, in der der maximale Seilzug überstiegen wird und die in Anwesenheit einer sachverständigen Person zur Prüfung der strukturellen Unversehrtheit der Ankerwinden und ihrer Befestigung an die stützende Struktur sowie der Eignung ihrer stützenden Struktur durchgeführt wird.

3 Ankerwinden

3.1 Entwurf, Bau und Einbau

3.1.1 Allgemeines

Ankerwinden und die zugehörige Ausrüstung sollen nach den Anforderungen einer von der Verwaltung nach Regel XI-1/1 SOLAS anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder nach für die Verwaltung annehmbaren Normen, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten, entworfen, gebaut und eingebaut werden. Darüber hinaus sollen Ankerwinden, die unter die Bestimmungen der Regel II-1/3-13.2.2 SOLAS fallen, außerdem den zusätzlichen Leitlinien entsprechen, die unter den Absätzen 3.1.2 bis 3.1.8 beschrieben werden.

3.1.2 Geschwindigkeitssteuerung und Bedienung

3.1.2.1 Die Ankerwinden sollen auf kontrollierte Weise gehoben und gesenkt werden können und mit einer Geschwindigkeitssteuerung ausgestattet sein, mit der die Geschwindigkeit zwischen der niedrigsten und der höchsten Geschwindigkeit eingestellt werden kann.

3.1.2.2 Die Bedienelemente der Winden sollen so konzipiert sein, dass der Draht ausgeworfen wird, wenn der Hebel vom Bediener wegbewegt wird, und er eingeholt wird, wenn der Hebel zur bedienenden Person hingezogen wird. Alle Bedienelemente sollen durch Etiketten, auf denen ihr Zweck und die Arbeitsrichtung angezeigt werden, dauerhaft gekennzeichnet sein.

3.1.2.3 Die Bedienelemente der Winde sollen eine kontinuierliche Betätigung erfordern, sodass die Einhol- oder Auswurfbewegung automatisch gestoppt wird, wenn der Bediener den Steuerhebel loslässt.

3.1.3 Zugspannungsregelung

Ankerwinden sollen mit einer Zugspannungsregelung ausgestattet sein, um sicherzustellen, dass das System in dem Fall, dass der zu bewegende Anker sich verklemmt, sich verfängt oder in eine ähnliche Situation gerät, nicht überlastet wird.

3.1.4 Überlastungsalarm und Überwachung

3.1.4.1 Winden sollen mit einer ständigen Lastüberwachung und einem akustischen und optischen Überlastungsalarm ausgestattet sein.

3.1.4.2 Der Überlastungsalarm soll für niedrigere Lastenniveaus programmiert werden können.

3.1.5 Kontrollstationen

3.1.5.1 Die Hauptkontrollstation soll an einer Stelle auf der Brücke positioniert werden, von der aus man einen ungehinderten Überblick über den Deckbereich hat. Bediener sollen in der Lage sein, die Ankerwinden und die zugehörige Ausrüstung visuell zu überwachen und, wenn die Sicht versperrt ist, können Kameras oder Videoüberwachung zu diesem Zweck verwendet werden.

3.1.5.2 Die Ankerwinde kann von mehr als einer Position aus gesteuert werden, vorausgesetzt, dass eine Einrichtung vorhanden ist, die verhindert, dass die Steuerung von mehr als einer Position gleichzeitig erfolgt.

3.1.5.3 Jede Kontrollstation soll mit Folgendem ausgestattet sein:

- .1 Mitteln für eine Zwei-Wege-Kommunikation mit der Hauptkontrollstation;
- .2 einer Einrichtung zur Verhinderung eines unbeabsichtigten Betätigens;
- .3 einem geeigneten Schutz des Personals; und
- .4 ausreichender Beleuchtung.¹

3.1.6 Spulvorrichtung

Ankerwinden sollen mit fernbedienbaren Spulvorrichtungen ausgestattet sein.

3.1.7 Notfreigabe

3.1.7.1 Ankerwinden sollen so konzipiert sein, dass eine Notfreigabe der Last auf dem Draht auf sichere und kontrollierte Weise, sowohl unter normalen Betriebsbedingungen als auch bei einem Totalausfall des Schiffes ermöglicht wird.

3.1.7.2 Die Steuerungen für die Betätigung der Notfreigabe sollen an der Hauptkontrollstation positioniert sein. Die Funktion der Notfreigabe kann auch an der örtlichen Kontrollstation zur Verfügung stehen.

3.1.7.3 Die Steuerung der Notfreigabe soll gegen unbeabsichtigtes Auslösen geschützt sein.

3.1.7.4 Bei der Auslegung und dem Betrieb der Notfreigabe sollen die Beschränkungen der Auswurfgeschwindigkeit des Drahtes durch Trägheit sowie alle Beschränkungen aufgrund von Einrichtungen an Bord berücksichtigt werden.

¹ Die Mindestbeleuchtungsstärke beträgt mindestens 320 Lux.

3.1.7.5 Anweisungen für den Betrieb der Notfreigabe sollen an der Kommandobrücke und vor Ort an der Winde deutlich angezeigt werden.

3.1.7.6 Nach einer Notfreigabe soll das gesamte Ankerwindensystem auf Anzeichen von Schäden oder Verschleiß einer Inspektion unterzogen werden. Jeder festgestellte Schaden bzw. Verschleiß soll behoben werden, bevor die Ankerwinde wieder in Betrieb genommen wird.

3.1.8 *Zugehörige Ausrüstung der Ankerwinden*

3.1.8.1 Kettenstopper

3.1.8.1.1 Ankerschiffe sollen mit Ketten- oder Drahtstoppern (im Folgenden als Kettenstopper bezeichnet) ausgerüstet sein.

3.1.8.1.2 Ein Kettenstopper soll mit einem akustischen Alarm ausgestattet sein, der ausgelöst wird, wenn der Stopper entweder eingerastet oder gelöst wird.

3.1.8.1.3 Ein Kettenstopper soll mit einer Notfreigabe ausgestattet sein, die unter allen Bedingungen, auch bei einem Totalausfall des Schiffes, funktionsfähig ist.

3.1.8.1.4 Die Notfreigabe des Kettenstoppers soll das Lösen von Stiften und anderer Ausrüstung, die möglicherweise das Ablassen des Drahts verhindern oder dazu führen können, dass der Draht sich während des Ablassens verklemmt oder verfängt, umfassen.

3.1.8.1.5 Die Notfreigabe des Kettenstoppers soll für die ferngesteuerte Bedienung ausgelegt sein, um das Verletzungsrisiko für das Personal zu minimieren.

3.1.8.1.6 Der Notfreigabemechanismus des Kettenstoppers soll gegen unbeabsichtigtes Auslösen geschützt sein.

3.1.8.1.7 Anweisungen für die Bedienung der Notfreigabe sollen auf der Kommandobrücke und vor Ort am Steuermechanismus der Notfreigabe deutlich angezeigt werden.

3.1.8.1.8 Nach einer Notfreigabe soll das Kettenstopper-system auf Anzeichen von Schäden oder Verschleiß einer Inspektion unterzogen werden. Jeder festgestellte Schaden bzw. Verschleiß soll behoben werden, bevor der Kettenstopper wieder in Betrieb genommen wird.

3.2 **Prüfung und gründliche Untersuchung**

3.2.1 *Inbetriebnahmeprüfung*

3.2.1.1 Für Ankerwinden, auf die Regel II-1/3-13.2.2 SOLAS Anwendung findet, soll eine Inbetriebnahmeprüfung nach den Anweisungen des Herstellers und den Anforderungen einer von der Verwaltung nach Regel XI-1/1 SOLAS anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder nach für die Verwaltung annehmbaren geltenden nationalen oder internationalen Normen, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten, durchgeführt werden. Die Inbe-

triebnahmeprüfung soll die nachstehenden Punkte umfassen:

- .1 Funktionsprüfungen mit Belastung ohne Ladung, um das einwandfreie Funktionieren der Winde und ihrer Steuerungen über den gesamten Betriebsbereich zu überprüfen.
- .2 Eine Überlastprüfung zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit und Unversehrtheit der Ankerwinde, der Befestigung der Winde am Schiff und der Eignung der stützenden Struktur des Schiffes.
- .3 Eine Prüfung der Notfreigabe und der Resthaltekraft im Draht. Für die Prüfung soll der Draht an einem festen Punkt an Land, einem Anker auf dem Meeresgrund oder einer ähnlichen Vorrichtung befestigt werden.
- .4 Die Resthaltekraft der Bremse soll nach einer Notfreigabe durch einen Versuch überprüft werden.
- .5 Eine Funktionsprüfung des gesamten Windensystems, einschließlich eines statischen Pfahlzugversuchs und einer Prüfung der Haltekapazität der Bremse. Ist eine Überprüfung der Haltekapazität der Bremse durch einen Versuch nicht praktisch durchführbar, so kann diese durch Berechnungen nachgewiesen werden.

3.2.1.2 Nach Reparaturen, Änderungen oder Umbauten größerer Art sollen die Ankerwinden nach den Absätzen 3.2.1.1.1., 3.2.1.1.2 und 3.2.1.1.5 geprüft werden. Ist das Notfreigabesystem von diesen Reparaturen, Änderungen oder Umbauten größerer Art betroffen, so sollen die Ankerwinden zusätzlich nach den Absätzen 3.2.1.1.3 und 3.2.1.1.4 geprüft werden.

3.2.1.3 Reparaturen, Änderungen oder Umbauten größerer Art sind solche, die:

- .1 eine Änderung des Nenndrahtzugs der Ankerwinde bewirken;
- .2 sich auf die Stärke, die Stabilität oder die Lebensdauer der Ankerwinde auswirken;
- .3 sich auf die primäre lasttragende Struktur der Ankerwinde auswirken; oder
- .4 die Funktionalität der Ankerwinde oder einen Teil davon, der sich auf ihre Stärke, Sicherheit oder strukturelle Unversehrtheit auswirken kann, verändern.

3.2.1.4 Ankerwinden, die nicht zum Schleppen bestimmt sind, müssen den in Absatz 3.2.1.1.5 genannten Pfahlzugversuch nicht durchführen. Andere Funktionsprüfungen als der statische Pfahlzugversuch sind weiterhin erforderlich.

3.2.2 *Regelmäßige Prüfung*

Ankerwinden und die zugehörige Ausrüstung sollen jährlich und fünfjährlich einer Prüfung unter Betriebsbedingungen nach den Empfeh-

lungen des Herstellers und den Anforderungen oder Empfehlungen einer von der Verwaltung nach Regel XI-1/1 SOLAS anerkannten Klassifikationsgesellschaft unterzogen werden. Die jährliche Prüfung soll Funktionsprüfungen der gesamten Ausrüstung umfassen. Der fünfjährigen Prüfung soll die Verwaltung oder eine anerkannte Organisation beiwohnen.

3.2.3 *Gründliche Untersuchung*

3.2.3.1 Ankerwinden und die zugehörige Ausrüstung sollen während der nach Regel I/7 SOLAS für Fahrgastschiffe und der nach Regel I/10 SOLAS für Frachtschiffe geforderten jährlichen Besichtigungen einer gründlichen Untersuchung entsprechend den Anforderungen der Verwaltung unterzogen werden, bevor sie nach strukturellen Reparaturen oder Änderungen größerer Art sowie nach einer Belastungsprüfung wieder in Betrieb genommen werden.

3.2.3.2 Erachtet nach Abschluss einer gründlichen Untersuchung die sachverständige Person die Ankerwinde als nicht betriebssicher oder nicht im Einklang mit den geltenden Anforderungen der Verwaltung, so soll diese Ankerwinde außer Betrieb genommen werden, bis alle Mängel entsprechend den Anforderungen einer sachverständigen Person behoben sind. Die Ankerwinde soll deutlich als „nicht zu verwenden“ gekennzeichnet werden und der Status soll, wie in Absatz 3.2.4 beschrieben, aufgezeichnet werden. Während sie sich außer Betrieb befindet, sollen die einschlägigen Maßnahmen für nicht betriebsfähige Ankerwinden, wie unter Abschnitt 5 dieser Richtlinien beschrieben, befolgt werden.

3.2.4 *Aufzeichnungen über Prüfungen und gründliche Untersuchungen*

Aufzeichnungen über gründliche Untersuchungen und Prüfungen können in jeder geeigneten Form geführt werden, vorausgesetzt, dass jeder Eintrag die erforderlichen Angaben enthält, deutlich lesbar ist und von der sachverständigen Person bestätigt wird. Die Verwendung von Formularen der jeweiligen Klassifikationsgesellschaft oder gleichwertiger Formulare soll für die Dokumentation der gründlichen Untersuchung und Prüfung in Erwägung gezogen werden.

3.3 *Nachweis der Erfüllung der Bestimmungen*

3.3.1 Vor der erstmaligen Inbetriebnahme sollen Ankerwinden, die am oder nach dem 1. Januar 2026 eingebaut wurden, von der Verwaltung oder einer von der Verwaltung nach den Bestimmungen von Regel XI-1/1 SOLAS anerkannten Klassifikationsgesellschaft als der Regel II-1/3-13.2.2 SOLAS entsprechend zertifiziert werden, wobei der empfohlene Umfang des Nachweises der Erfüllung der Bestimmungen für Ankerwinden die nachstehenden Punkte umfassen soll:

- .1 eine Begutachtung des Entwurfs der Ankerwinde und der Fundamentanschlüsse;

- .2 eine Überprüfung der Materialien;
- .3 eine Besichtigung, Prüfung und Untersuchung während der Herstellung;
- .4 eine Überprüfung der Zeugnisse ihrer Komponenten, einschließlich ihrer Anschlagmittel; und
- .5 eine Prüfung und gründliche Untersuchung nach Einbau an Bord.

3.3.2 Vor dem 1. Januar 2026 eingebaute Ankerwinden sollen von der Verwaltung oder einer von der Verwaltung nach Regel XI-1/1 SOLAS anerkannten Klassifikationsgesellschaft spätestens bei der ersten Erneuerungsbesichtigung am oder nach dem 1. Januar 2026 als der Regel II-1/3-13.2.5 SOLAS entsprechend zertifiziert werden.

3.3.3 Vorhandene Ankerwinden, die über gültige Zeugnisse nach einem anderen für die Verwaltung annehmbaren internationalen Instrument verfügen, welche vor dem Inkrafttreten der Regel II-1/3-13 SOLAS ausgestellt wurden, sollen als der Regel II-1/3-13.2.5 SOLAS entsprechend erachtet werden.

3.3.4 Der nach den Absätzen 3.3.1 und 3.3.2 zertifizierte Nachweis der Erfüllung der Bestimmungen soll nach Absatz 3.2.4 aufgezeichnet werden.

3.4 *Typenschild*

3.4.1 Ankerwinden sollen mit einem dauerhaft angebrachten Typenschild ausgestattet sein, welches mindestens die nachstehenden Angaben enthält:

- .1 Angaben zum Hersteller (Name, Adresse);
- .2 Modellbezeichnung/-nummer;
- .3 Seriennummer;
- .4 Herstellungsdatum und Einbaudatum;
- .5 Angaben zur Stromversorgung;
- .6 Angaben zum Draht (z. B. Länge, Durchmesser);
- .7 maximale Haltekapazität der Bremse in metrischen Tonnen;
- .8 maximaler Seilzug in metrischen Tonnen;
- .9 maximaler statischer Pfahlzug in metrischen Tonnen;
- .10 Platzhalter für den Stempel des Besichtigers der Klassifikationsgesellschaft;
- .11 Trommelgröße; und
- .12 Windengeschwindigkeit.

3.4.2 Detaillierte Spezifikationen der Ankerwinden, wie die nachstehenden Angaben, können in anderen Unterlagen, beispielsweise dem Betriebs-/Wartungshandbuch der Ankerwinden an Bord, enthalten sein:

- .1 Herstellungsdatum und Einbaudatum;

- .2 Angaben zur Stromversorgung;
 - .3 Angaben zum Draht (z. B. Länge, Durchmesser);
 - .4 maximale Haltekapazität der Bremse in metrischen Tonnen;
 - .5 maximaler Seilzug in metrischen Tonnen;
 - .6 maximaler statischer Pfahlzug in metrischen Tonnen;
 - .7 Platzhalter für den Stempel des Besichtigers der Klassifikationsgesellschaft;
 - .8 Trommelgröße; und
 - .9 Windengeschwindigkeit.
- 3.4.3 Es soll sichergestellt werden, dass die Unterlagen an Bord der jeweiligen Winde eindeutig zugeordnet werden können, d. h. durch Bezugnahme auf die einmalige Seriennummer.
- 3.5 Wartung, Inspektion und Prüfung unter Betriebsbedingungen**
- 3.5.1 *Allgemeines*
- 3.5.1.1 Wartung, Inspektion, Prüfung unter Betriebsbedingungen und die jeweiligen Zeitabstände sollen sich nach den Empfehlungen des Herstellers, Industrienormen und -richtlinien oder nach für die Verwaltung annehmbaren Anforderungen oder Empfehlungen der Klassifikationsgesellschaft richten, wobei Faktoren, wie das Betriebsprofil des Schiffes und der Ankerwinde, berücksichtigt werden sollen.
- 3.5.1.2 Alle Ankerwinden und die zugehörige Ausrüstung sollen als anfällig für die Auswirkungen der Meeresumweltbedingungen angesehen werden, welche zu einem erheblichen und beschleunigten Verschleiß und Korrosion führen können, und das Inspektions- und Wartungsprogramm soll entsprechend umgesetzt werden.
- 3.5.1.3 Die Inspektion und Wartung von Ankerwinden und der zugehörigen Ausrüstung kann Arbeiten in der Höhe, das Betreten geschlossener Räume und andere Gefahren umfassen. Diese Gefahren sollen bei der Entwicklung der entsprechenden Verfahren für die Durchführung dieser Arbeiten, einschließlich des sicheren Zugangs, berücksichtigt werden.
- 3.5.1.4 Zu den Punkten, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, können beispielsweise die nachstehenden Punkte gehören:
- .1 Korrosion und Schäden an tragenden Strukturelementen, wie Windenrahmen und Grundplatten, Trommeln, Fundamenten und Fundamentanschlüssen, einschließlich Schweißnähten und Bolzen;
 - .2 Abnutzung, Korrosion und Schäden an mechanischen Bauteilen, einschließlich hydraulischer und pneumatischer Zylinder, Stiften, Windentrommeln, Kettenrädern,
- Drahtspulen- und Drahtführungssystemen, Kupplungen, Lagern, Rollen, Wellen, Getrieben und Bremsen;
- .3 die korrekte Einstellung und das ordnungsgemäße Funktionieren von Sicherheits-, Schutz- und Begrenzungseinrichtungen;
 - .4 der Zustand und das ordnungsgemäße Funktionieren der Ankerwinde im Ganzen und insbesondere der Rohrleitungen/Schläuche, der hydraulischen Vorrichtungen, Spulvorrichtungen, Motoren sowie der elektrischen Systeme und Steuersysteme;
 - .5 Korrosion und Schäden an allen Einrichtungen für den sicheren Zugang zur Ankerwinde, einschließlich der verbundenen Wartungsplattformen und Erweiterungen, wobei die Stützhalterungen und Schweißnähte besondere Aufmerksamkeit erfordern; und
 - .6 die Zertifizierung und Kennzeichnung aller Drähte.
- 3.5.1.5 Beschädigte, zerstörte, abgenutzte oder korrodierte Drähte, einschließlich ihrer Endstücke, die Anschlagmittel verbinden, sollen nach den Empfehlungen des Herstellers, den einschlägigen Industrienormen, internationalen Normen oder nach für die Verwaltung annehmbaren Anforderungen der Klassifikationsgesellschaften einer Inspektion unterzogen und ausgesondert werden.
- 3.5.1.6 Erachtet die sachverständige Person nach Abschluss einer Inspektion die Ankerwinde als nicht betriebssicher oder nicht im Einklang mit den geltenden Anforderungen der Verwaltung, so soll diese Ankerwinde außer Betrieb genommen werden, bis alle Mängel entsprechend den Anforderungen einer sachverständigen Person behoben sind. Die Ankerwinde soll deutlich als nicht zu verwenden gekennzeichnet werden und der Status soll, wie in Absatz 3.2.4 beschrieben, aufgezeichnet werden. Während sie sich außer Betrieb befindet, sollen die betreffenden Maßnahmen für nicht betriebsfähige Ankerwinden, wie unter Abschnitt 5 dieser Richtlinien beschrieben, befolgt werden.
- 3.5.2 *Wartungshandbuch*
- 3.5.2.1 Ein Wartungshandbuch für eine Ankerwinde soll vom Hersteller zur Verfügung gestellt werden. Sind Wartungshandbücher für vorhandene Ankerwinden beim Hersteller nicht verfügbar, so können diese von sachverständigen dritten Parteien bereitgestellt werden.
- 3.5.2.2 Das Wartungshandbuch soll für jede Ankerwinde mindestens die nachstehenden Punkte beinhalten:
- .1 eine Beschreibung des spezifischen erforderlichen Inspektionsprogramms und der spezifischen erforderlichen Wartungspläne

	für die Ankerwinde, Checklisten und eine Liste von wichtigen Werkzeugen oder sonstigen Gegenständen zur Verwendung bei der Durchführung von Inspektionen und Wartung;	3.6.1.2	Das Personal, das am Betrieb einer Ankerwinde beteiligt ist, soll seine Rolle während des Betriebs und insbesondere die Signale, die zum Starten, Koordinieren und Stoppen des Betriebs erforderlich sein können, verstehen.
.2	Anweisungen für Routinereparaturen/Routinewartung;	3.6.1.3	Das Personal, das am Betrieb von Ankerwinden beteiligt ist, soll mit geeigneter persönlicher Schutzausrüstung für die Tätigkeit ausgerüstet sein.
.3	technische Hinweise für die Wartung;		
.4	Hinweise zu empfohlenen Schmierölen und Ölen sowie zum Filterwechsel;	3.6.1.4	Der Betrieb von Ankerwinden soll so geplant, überwacht und durchgeführt werden, dass alle ermittelten Risiken auf ein Mindestmaß reduziert werden.
.5	gegebenenfalls Hinweise zur Wartung von Lagern;		
.6	Listen von austauschbaren Teilen/Komponenten sowie Verfahren für die Inspektion/die Wartung/den Austausch dieser Teile / Komponenten;	3.6.1.5	Verfahren und Anweisungen sollen sich auf den speziellen Typ der Ankerwinde beziehen und im Betriebshandbuch enthalten sein.
.7	Listen von Bezugsquellen für Ersatzteile;	3.6.1.6	Einschränkende Betriebsbedingungen, wie die Bewegung/die Neigung des Schiffes, Umgebungsbedingungen, einschließlich des Seegangs, der maximalen Windgeschwindigkeit, einschließlich Windböen, Eis- und Schneeanhäufungen, sowie Beschränkungen der Ankerwinde, wie der maximale Seilzug, die maximale Haltekapazität der Bremse usw. sollen hinreichend berücksichtigt werden.
.8	Mustervordrucke für die Aufzeichnungen über Inspektionen und Wartungen;		
.9	Verfahren für die Prüfung unter Betriebsbedingungen sowie Verfahren für die Inspektion vor/nach der Prüfung unter Betriebsbedingungen;		
.10	Liste von Komponenten, die im Rahmen der Inspektionen besondere Aufmerksamkeit erfordern, sowie Verfahren zur Inspektion / Wartung dieser Komponenten;	3.6.1.7	Unter der Schiffsbesatzung sowie mit anderen am Betrieb der Ankerwinde beteiligten Schiffen/Offshore-Anlagen soll eine wirksame Kommunikation aufgebaut werden.
.11	empfohlene Zeitabstände für den Austausch und die Überholung von Komponenten und Ausrüstung;	3.6.1.8	Zu den Ankerwinden und dem Arbeitsbereich soll ein sicherer Zugang geschaffen werden. Für das beteiligte Personal sollen sichere Bereiche verfügbar sein.
.12	Hinweise zur Erhaltung der Beschichtung und zum Korrosionsschutzsystem; und	3.6.1.9	Bei der Entwicklung von Plänen und Verfahren für den Betrieb von Ankerwinden soll die Verhütung von Unfällen oder Vorfällen, bei denen Drähte eine Person oder andere Anlagen in unmittelbarer Nähe treffen, Berücksichtigung finden.
.13	Hinweise zu speziellen Inspektionen und spezieller Wartung in Fällen, in denen die Ankerwinde über längere Zeiträume nicht in Betrieb war.		
3.5.3	<i>Aufzeichnungen über Wartung und Inspektion</i>	3.6.1.10	Verfahren und Maßnahmen für einen sicheren Betrieb der Ankerwinden sollen geltende internationale und nationale Instrumente sowie bewährte Verfahren für Arbeits- und Gesundheitsschutz einbeziehen.
3.5.3.1	Aufzeichnungen über die Routineinspektion und -wartung von Ankerwinden oder ihrer Komponenten oder Teile sollen geführt und an Bord mitgeführt werden.		
3.5.3.2	Die Aufzeichnungen und Angaben zu Inspektion und Wartung können in jeder geeigneten Form geführt werden, vorausgesetzt, dass jeder Eintrag die erforderlichen Angaben enthält, deutlich lesbar ist und von einer verantwortlichen Person bestätigt wird. Alle Empfehlungen des Herstellers für diese Aufzeichnungen über Inspektion und Wartung sollen beachtet werden.	3.6.1.11	Das Personal, das die Ankerwinde bedient, soll alle speziellen Anweisungen im Betriebshandbuch, die mit der Bedienung der Ankerwinde in Verbindung stehen, beachten.
		3.6.1.12	Regelmäßige Übungen zur Betätigung der Notfreigabe und der Notbremse sollen Teil des geplanten Wartungsprogramms sein.
3.6	Betrieb	3.6.2	<i>Betriebshandbuch</i>
3.6.1	<i>Allgemeines</i>	3.6.2.1	Ein Betriebshandbuch für die Ankerwinden soll vom Hersteller zur Verfügung gestellt werden. Sind Betriebshandbücher für vorhandene Ankerwinden beim Hersteller nicht verfügbar, so können diese von sachverständigen dritten Parteien bereitgestellt werden.
3.6.1.1	Das Personal, das die Ankerwinden und ihre zugehörige Ausrüstung bedient, soll qualifiziert, mit der Ausrüstung vertraut und vom Kapitän autorisiert sein.		

- 3.6.2.2 Das Betriebshandbuch soll für jede Ankerwinde mindestens die nachstehenden Punkte beinhalten:
- .1 entwurfs-, betriebs- und umgebungsbedingte Beschränkungen;
 - .2 gegebenenfalls kompatible Anschlagmittel;
 - .3 Sicherheitsanweisungen; und
 - .4 Betriebsverfahren, gegebenenfalls einschließlich Notfallverfahren.
- 3.6.2.3 Für Ankerwinden, die vor dem 1. Januar 2026 installiert wurden, sollen Betriebshandbücher auf Grundlage der ursprünglichen Angaben zu Herstellung, Entwurf und Bau erstellt werden und alle Änderungen seit dem Einbau berücksichtigt werden. Sind die ursprünglichen Angaben oder Angaben zur Änderung nicht verfügbar, so sollen die Betriebshandbücher auf Grundlage der aktuellen Betriebsverfahren und -praktiken erstellt werden.

4 Anschlagmittel

4.1 Entwurf und Herstellung

Anschlagmittel, die mit Ankerwinden, auf die die Regeln II-1/3-13.2.2 und II-1/3-13.2.5 SOLAS Anwendung finden, verwendet werden, sollen nach für die Verwaltung annehmbaren Anforderungen oder den Anforderungen einer von der Verwaltung nach Regel XI-1/1 SOLAS anerkannten Klassifikationsgesellschaft entworfen und hergestellt sein.

4.2 Abnahmeprüfung und gründliche Untersuchung

4.2.1 Abnahmeprüfung (engl. proof test)

Für sämtliche Anschlagmittel, die mit Ankerwinden verwendet werden, sowie die zugehörige Ausrüstung, auf die Regel II-1/3-13 SOLAS Anwendung findet, soll ein schriftlicher Nachweis für eine Abnahmeprüfung vorhanden sein und nach für die Verwaltung annehmbaren Reparaturen, Änderungen oder Umbauten größerer Art eine erneute Prüfung durchgeführt werden.

4.2.2 Gründliche Untersuchung

4.2.2.1 Anschlagmittel sollen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung zu den nachstehenden Zeitpunkten einer gründlichen Untersuchung unterzogen werden:

- .1 nach Abschluss einer jeden Abnahmeprüfung; und
- .2 jährlich.

4.2.2.2 Erachtet nach Abschluss einer gründlichen Untersuchung die sachverständige Person das Anschlagmittel als nicht betriebssicher oder nicht im Einklang mit den geltenden Anforderungen der Verwaltung, so soll dieses Anschlagmittel außer Betrieb genommen werden,

bis alle Mängel entsprechend den Anforderungen einer sachverständigen Person behoben sind. Das Anschlagmittel soll deutlich als „nicht zu verwenden“ gekennzeichnet werden und der Status soll, wie in Unterabsatz 4.7 beschrieben, aufgezeichnet werden. Während sich das Anschlagmittel außer Betrieb befindet, sollen die einschlägigen Maßnahmen für nicht betriebsfähige Anschlagmittel, wie unter Abschnitt 5 dieser Richtlinien beschrieben, befolgt werden.

4.3

Nachweis der Erfüllung der Bestimmungen

4.3.1

Vor der erstmaligen Inbetriebnahme sollen die Anschlagmittel, die mit Ankerwinden, die die Regeln II-1/3-13.2.2 und II-1/3-13.2.5 SOLAS erfüllen, verwendet werden, als den Bestimmungen in Absatz 4 entsprechend zertifiziert werden.

4.3.2

Die vorhandenen Anschlagmittel, die mit Ankerwinden und zugehöriger Ausrüstung verwendet werden, auf die die Regeln II-1/3-13.2.2 und II-1/3-13.2.5 SOLAS Anwendung finden und die über gültige Zeugnisse nach einem anderen für die Verwaltung annehmbaren internationalen Instrument verfügen, welche vor dem Inkrafttreten von Regel II-1/3-13 SOLAS ausgestellt wurden, sollen als der Regel II-1/3-13.5 SOLAS entsprechend erachtet werden.

4.4

Kennzeichnung

4.4.1

Das Anschlagmittel soll deutlich und dauerhaft mit seiner eindeutigen Kennung (Seriennummer), der Tragfähigkeit (engl. safe working load, SWL) und allen zusätzlichen Angaben, die für eine sichere Verwendung erforderlich sind, gekennzeichnet sein.

4.4.2

Reicht der auf dem Anschlagmittel zur Verfügung stehende Platz für die Kennzeichnung mit anderen Angaben als der Tragfähigkeit nicht aus, so sollen die fehlenden Angaben im Zeugnis enthalten sein oder durch andere geeignete Mittel zur Verfügung gestellt werden.

4.5

Betrieb

Das am Betrieb der Ankerwinde, für die Anschlagmittel verwendet werden, beteiligte Personal soll qualifiziert, mit der Ausrüstung vertraut und vom Kapitän autorisiert sein.

4.6

Wartung und Inspektion

4.6.1

Wartung und Inspektionen in den jeweiligen Zeitabständen sollen sich nach den Empfehlungen des Herstellers, Industrienormen und -richtlinien oder nach für die Verwaltung annehmbaren Anforderungen und Empfehlungen der Klassifikationsgesellschaft richten, wobei Faktoren, wie das Betriebsprofil des Schiffes, der Ankerwinde und der Anschlagmittel, berücksichtigt werden sollen.

4.6.2

Sämtliche Anschlagmittel sollen als anfällig für die Auswirkungen der Meeresumweltbedingungen angesehen werden, welche zu einem erheblichen und beschleunigten Verschleiß

- und Korrosion führen können, und das Inspektions- und Wartungsprogramm soll entsprechend umgesetzt werden.
- 4.6.3 Spezielle mit der Inspektion und Wartung von Anschlagmitteln verbundene Gefahren sollen bei der Entwicklung der entsprechenden Verfahren zur Durchführung dieser Tätigkeiten berücksichtigt werden.
- 4.6.4 Das Anschlagmittel soll vor jeder Verwendung von einer verantwortlichen Person einer Inspektion unterzogen werden.
- 4.6.5 Zu den Punkten, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, können beispielsweise die nachstehenden Punkte gehören:
- .1 Abnutzung, Korrosion, Schäden und das ordnungsgemäße Funktionieren des Anschlagmittels;
 - .2 beschädigte, abgenutzte oder korrodierte Ketten, einschließlich ihrer Endstücke;
 - .3 Zertifizierung, Kennung und Kennzeichnung des Anschlagmittels; und
 - .4 physikalische oder chemische Schädigung, einschließlich Schädigung durch Umwelteinflüsse.
- 4.6.6 Erachtet nach Abschluss einer Inspektion die verantwortliche Person das Anschlagmittel als nicht betriebssicher oder nicht im Einklang mit den geltenden Anforderungen der Verwaltung, so soll das Anschlagmittel nicht verwendet werden, bis alle Mängel entsprechend den Anforderungen einer sachverständigen Person behoben sind. Das Anschlagmittel soll deutlich als „nicht zu verwenden“ gekennzeichnet werden und der Zustand soll aufgezeichnet werden. Während sich das Anschlagmittel außer Betrieb befindet, sollen die betreffenden Maßnahmen für nicht betriebsfähige Anschlagmittel, wie unter Abschnitt 5 beschrieben, befolgt werden.
- 4.7 Aufzeichnungen über Inspektion, Wartung, Prüfung und die gründliche Untersuchung**
- 4.7.1 *Aufzeichnungen über die gründliche Untersuchung und Prüfung*
- 4.7.1.1 Eine Aufzeichnung über eine gründliche Untersuchung sowie ein Nachweis der Abnahmeprüfung des Anschlagmittels sollen geführt und an Bord mitgeführt werden.
- 4.7.1.2 Aufzeichnungen über gründliche Untersuchungen und Prüfungen können in jeder geeigneten Form geführt werden, vorausgesetzt, dass jeder Eintrag die erforderlichen Angaben enthält, deutlich lesbar ist und von einer sachverständigen Person bestätigt wird. Die Verwendung von Formularen, die von der jeweiligen von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft ausgestellt wurden, oder beliebiger gleichwertiger Formulare soll für die Dokumentation der gründlichen Untersuchung und Prüfung in Erwägung gezogen werden.

- 4.7.2 *Aufzeichnungen über Inspektion und Wartung*
- 4.7.2.1 Aufzeichnungen über die Routineinspektion und -wartung von Anschlagmitteln sollen geführt und an Bord mitgeführt werden.
- 4.7.2.2 Die Aufzeichnungen und Angaben zu Inspektion und Wartung können in jeder geeigneten Form geführt werden, vorausgesetzt, dass jeder Eintrag die erforderlichen Angaben enthält, deutlich lesbar ist und von einer verantwortlichen Person bestätigt wird. Alle Empfehlungen des Herstellers für diese Aufzeichnungen über Inspektion und Wartung sollen angewendet werden.

5

Nicht betriebsfähige Ankerwinden, zugehörige Ausrüstung und nicht betriebsfähige Anschlagmittel

Für die Umsetzung von Regel II-1/3-13.4 SOLAS sollen durch den Kapitän folgende Maßnahmen zur Minderung der Risiken, die von nicht betriebsfähigen Ankerwinden sowie von nicht betriebsfähigen zugehörigen Anschlagmitteln und Drähten ausgehen, getroffen werden:

- .1 die Berücksichtigung der nicht betriebsfähigen Ankerwinden, zugehörigen Ausrüstung und Drähte bei der Planung und Durchführung einer sicheren Reise;
- .2 die Vermeidung des Betriebs von nicht betriebsfähigen Ankerwinden und nicht betriebsfähigen zugehörigen Anschlagmitteln sowie nicht betriebsfähiger zugehöriger Ausrüstung;
- .3 die Vermeidung unkontrollierter Bewegungen von nicht betriebsfähigen Ankerwinden oder nicht betriebsfähigen zugehörigen Anschlagmitteln und nicht betriebsfähiger zugehöriger Ausrüstung durch die Verwendung geeigneter Beschränkungs- und Präventionsvorrichtungen, sofern erforderlich;
- .4 die getrennte Lagerung nicht betriebsfähiger Drähte und Anschlagmittel von sich in Betrieb befindenden Drähten und Anschlagmitteln sowie die Kennzeichnung der erstgenannten als nicht betriebsfähig; und
- .5 die Aufzeichnung der Angaben zu Ankerwinden bzw. Anschlagmitteln, zugehöriger Ausrüstung und Drähten, die nicht betriebsfähig sind, wie in den Absätzen 3.2.4 und/oder 4.7.1 beschrieben, bis notwendige Reparaturen abgeschlossen und eine Prüfung bzw. eine Abnahmeprüfung sowie eine gründliche Untersuchung durchgeführt wurden.

Nr. 131 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/ Rundschreiben 1663, „Richtlinien für Hebezeuge“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 28 November 2025
z.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1663, „Richtlinien für Hebezeuge“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

MSC.1/Rundschreiben 1663
28. Juni 2023

Richtlinien für Hebezeuge

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss nahm auf seiner 107. Tagung (31. Mai bis 9. Juni 2023) nach Prüfung eines Vorschlags des Unterausschusses für Schiffssysteme und -ausrüstung (Ship Systems and Equipment (SSE)) auf dessen achter Tagung mit dem Ziel, einen einheitlichen Ansatz für die Anwendung von Regel II-1/3-13 SOLAS sicherzustellen, welche mit EntschlieÙung MSC.532(107) angenommen wurde, die *Richtlinien für Hebezeuge*, deren Wortlaut in der Anlage wiedergegeben ist, an.
- 2 Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, bei der Anwendung von Regel II-1/3-13 SOLAS die angehängten Richtlinien zu verwenden und sie Schiffbauingenieuren, Werften, Herstellern von Schiffsausrüstung sowie anderen Organisationen und betroffenen Parteien zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

Richtlinien für Hebezeuge

- 1 Anwendung**
Diese Richtlinien dienen der Unterstützung bei der Anwendung von Regel II-1/3-13 SOLAS für Hebezeuge und Anschlagmittel, welche in Verbindung mit Hebezeugen verwendet werden.
- 2 Begriffsbestimmungen**
 - .1 Der Begriff *sachverständige Person* bezeichnet eine Person, die über das nötige Wissen und die nötige Erfahrung zur Ausführung der in diesen Richtlinien beschrie-

benen Aufgaben verfügt und die als solche für die Verwaltung annehmbar ist.

- .2 Der Begriff *Inspektion* bezeichnet eine von einer verantwortlichen Person durchgeführte Begutachtung zur Feststellung, ob sich das Hebezeug bzw. das Anschlagmittel in einem guten funktionstüchtigen Zustand zur dauerhaften sicheren Verwendung befindet.
- .3 Der Begriff *verantwortliche Person* bezeichnet eine durch den Kapitän bzw. durch das nach Regel IX/1 SOLAS definierte Unternehmen benannte Person, die über das nötige Wissen und die nötige Erfahrung zur Ausführung der in diesen Richtlinien beschriebenen Aufgaben verfügt.
- .4 Der Begriff *gründliche Untersuchung* (engl. *thorough examination*) bezeichnet eine detaillierte Begutachtung durch eine sachverständige Person zur Feststellung, ob das Hebezeug bzw. das Anschlagmittel die geltenden Anforderungen der Verwaltung erfüllt.
- .5 Der Begriff *zertifiziert* bedeutet, dass das Hebezeug bzw. das Anschlagmittel überprüft und die Erfüllung der Bestimmungen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung oder einer in ihrem Namen handelnden anerkannten Organisation dokumentiert wurde.
- .6 Der Begriff *Wartung* bezeichnet alle Tätigkeiten, die von einer verantwortlichen Person durchgeführt werden, um das Hebezeug oder das Anschlagmittel für einen dauerhaften sicheren Betrieb in einem guten funktionstüchtigen Zustand zu erhalten.
- .7 Der Begriff *Prüfung unter Betriebsbedingungen* bezeichnet eine Prüfung, die von einer verantwortlichen Person zur Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens einer Komponente oder des Betriebs des Hebezeugs und/oder des zugehörigen Anschlagmittels durchgeführt wird.
- .8 Der Begriff *Belastungsprüfung* (engl. *load test*) bezeichnet eine Prüfung, in der die Tragfähigkeit überstiegen wird und die in Anwesenheit einer sachverständigen Person zur Prüfung der strukturellen Unversehrtheit des Hebezeugs und seiner Befestigung an die stützende Struktur sowie der Eignung der stützenden Struktur durchgeführt wird.
- .9 Der Begriff *Tragfähigkeit* (engl. *safe working load, SWL*) bezeichnet die maximale statische Last bei einem bestimmten Radius, für deren Heben ein Hebezeug oder ein Anschlagmittel unter bestimmten Betriebsbedingungen zertifiziert ist.
- .10 Der Begriff *Bescheinigung der Prüfung und gründlichen Untersuchung* bezeichnet eine Bescheinigung, die von einer sachverständigen

digen Person nach dem zufriedenstellen-
den Abschluss einer Prüfung und gründli-
chen Untersuchung des Hebezeugs und/
oder der Anschlagmittel ausgestellt wird.

3 Hebezeuge

3.1 Entwurf, Bau und Einbau

Nach Regel II-1/3-13.2.1.1 SOLAS sollen Hebezeuge, die am oder nach dem 1. Januar 2026 eingebaut werden, in Übereinstimmung mit den Anforderungen einer von der Verwaltung nach Regel XI-1/1 anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder für die Verwaltung annehmbaren Normen, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten, entworfen, gebaut und eingebaut werden.

3.2 Belastungsprüfung und gründliche Untersuchung

3.2.1 Belastungsprüfung

3.2.1.1 Hebezeuge, auf die Regel II-1/3-13.2.1 SOLAS Anwendung findet, sollen nach dem Einbau und vor der erstmaligen Inbetriebnahme sowie nach Reparaturen, Änderungen oder Umbauten größerer Art entsprechend den Anforderungen der Verwaltung einer Belastungsprüfung unterzogen werden.

3.2.1.2 Hebezeuge, auf die Regel II-1/3-13.2.4 SOLAS Anwendung findet, sollen spätestens bei der ersten Erneuerungsbesichtigung am oder nach dem 1. Januar 2026 oder nach Reparaturen, Änderungen oder Umbauten größerer Art entsprechend den Anforderungen der Verwaltung einer Belastungsprüfung unterzogen werden.

3.2.1.3 *Reparaturen, Änderungen oder Umbauten größerer Art* sind solche, die:

- .1 eine Änderung der Tragfähigkeit des Hebezeugs bewirken;
- .2 sich auf die Stärke, die Stabilität oder die Lebensdauer des Hebezeugs auswirken;
- .3 sich auf die primäre lasttragende Struktur des Hebezeugs auswirken; oder
- .4 die Funktionalität des Hebezeugs oder einen Teil davon, der sich auf seine Stärke, Sicherheit oder strukturelle Unversehrtheit auswirken kann, verändern.

3.2.1.4 Hebezeuge, auf die die Regeln II-1/3-13.2.1 und II-1/3-13.2.4 SOLAS Anwendung finden, sollen mindestens einmal alle fünf Jahre einer erneuten Prüfung unterzogen werden.

3.2.1.5 Für Belastungsprüfungen von Hebezeugen, die für den Einsatz während der Hafenliegezeiten oder des Aufenthalts des Schiffes in geschützten Gewässern bestimmt sind, soll die Prüflast, wie nachstehend in Tabelle 1 dargestellt, unter Verwendung der Tragfähigkeit festgelegt werden. Für Hebezeuge, die für den Betrieb auf offener See bestimmt sind, sollen die Prüflasten unter Berücksichtigung der jeweiligen dy-

namischen Belastungen den Anforderungen der Verwaltung oder einer von ihr anerkannten Klassifikationsgesellschaft entsprechen.

Tabelle 1: Mindestprüflasten für Hebezeuge

SWL des Hebezeugs, in Tonnen	Prüflast, in Tonnen
$SWL \leq 20 \text{ t}$	$1,25 \times SWL$
$20 \text{ t} < SWL \leq 50 \text{ t}$	$SWL + 5 \text{ t}$
$SWL > 50 \text{ t}$	$1,10 \times SWL$

3.2.1.6 Ist die Tragfähigkeit der Hebezeuge nicht dokumentiert und sind Entwurfsinformationen nicht verfügbar, beispielsweise für Hebezeuge, die vor dem 1. Januar 2026 an Bord eingebaut wurden und für die der Hersteller nicht mehr existiert, so soll die Prüflast unter Verwendung von Tabelle 1 auf Grundlage einer vom Unternehmen genannten Tragfähigkeit entsprechend den Anforderungen der Verwaltung berechnet werden.

3.2.2 Gründliche Untersuchung

3.2.2.1 Hebezeuge sollen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung zu den nachstehenden Zeitpunkten einer gründlichen Untersuchung unterzogen werden:

- .1 nach Abschluss einer jeden Belastungsprüfung; und
- .2 jährlich.

3.2.2.2 Ist eine gründliche Untersuchung nicht Bestandteil der Erneuerungsbesichtigung oder der jährlichen Besichtigung, so soll eine Überprüfung, dass eine gründliche Untersuchung der Hebezeuge entsprechend den Anforderungen der Verwaltung durchgeführt / abgeschlossen wurde, im Rahmen der Erneuerungsbesichtigung nach Regel I/7 SOLAS bzw. der jährlichen Besichtigung nach Regel I/10 SOLAS erfolgen.

3.2.2.3 Erachtet nach Abschluss einer gründlichen Untersuchung die sachverständige Person das Hebezeug als nicht betriebssicher oder nicht im Einklang mit den geltenden Anforderungen der Verwaltung, so soll dieses Hebezeug außer Betrieb genommen werden, bis alle Mängel entsprechend den Anforderungen einer sachverständigen Person behoben sind. Das Hebezeug soll deutlich als „nicht zu verwenden“ gekennzeichnet werden und der Status soll in einem Verzeichnis der Hebezeuge aufgezeichnet werden. Während es sich außer Betrieb befindet, sollen die einschlägigen Maßnahmen für nicht betriebsfähige Hebezeuge, wie unter Abschnitt 5 dieser Richtlinien beschrieben, befolgt werden.

3.2.3 Aufzeichnungen über gründliche Untersuchungen und Prüfungen

3.2.3.1 Eine Aufzeichnung über die gründliche Untersuchung und die Belastungsprüfung soll in ei-

	nem Verzeichnis der Hebezeuge geführt werden und an Bord verfügbar sein.			schlagmittel dargestellt werden, an Bord mitzuführen.
3.2.3.2	Belastungsprüfungen und gründliche Untersuchungen können in jeder geeigneten Form dokumentiert werden, vorausgesetzt, dass jeder Eintrag die erforderlichen Angaben enthält, deutlich lesbar ist und von einer sachverständigen Person bestätigt wird. Die Mindestangaben, die, wie in Anhang 1 dargestellt, in die <i>Bescheinigung der Prüfung und gründlichen Untersuchung</i> aufzunehmen sind, sollen verwendet werden. Alternativ können andere für die Verwaltung annehmbare Formate, wie die einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft, verwendet werden.	3.4	<i>Kennzeichnung</i>	
		3.4.1		Die Tragfähigkeit (SWL) und andere für den sicheren Betrieb des Hebezeugs wichtige Angaben (beispielsweise der maximale oder minimale Schwenkradius oder Auslegerwinkel) sollen dauerhaft und deutlich an einer sichtbaren Stelle auf dem Hebezeug vermerkt und für den Bediener verfügbar sein.
		3.4.2		Für alle Hebezeuge, die eine unterschiedliche Tragfähigkeit in Abhängigkeit vom Lastenradius haben, sollen die Tragfähigkeiten, die dem minimalen und maximalen Radius entsprechen, an einer sichtbaren Stelle auf dem Hebezeug deutlich vermerkt sein und zusätzlich soll ein Diagramm der zulässigen Höchstlasten über den gesamten Betriebsbereich an einer für den Bediener deutlich sichtbaren Stelle abgebildet werden.
3.3	<i>Nachweis der Erfüllung der Bestimmungen</i>			
3.3.1	Vor der erstmaligen Inbetriebnahme sollen Hebezeuge, die am oder nach dem 1. Januar 2026 eingebaut wurden, als den Regeln II-1/3-13.2.1 und II-1/3-13.2.3 SOLAS entsprechend zertifiziert werden, wobei der empfohlene Umfang des Nachweises der Erfüllung der Bestimmungen für Hebezeuge die nachstehenden Punkte umfassen soll:	3.4.3		Wird die Tragfähigkeit nach Absatz 3.2.1.6 festgelegt, so soll diese Tragfähigkeit zum Zwecke der Erfüllung von Regel II-1/3-13.2.3 SOLAS verwendet werden.
	.1 eine Begutachtung des Entwurfs des Hebezeugs und der Fundamentanschlüsse;	3.5	<i>Wartung, Inspektion und Prüfung unter Betriebsbedingungen</i>	
	.2 eine Überprüfung der Materialien;	3.5.1	<i>Allgemeines</i>	
	.3 eine Besichtigung, Prüfung und Untersuchung während der Herstellung;	3.5.1.1		Wartung, Inspektion, Prüfung unter Betriebsbedingungen und die jeweiligen Zeitabstände sollen sich nach den Empfehlungen des Herstellers, Industrienormen und -richtlinien oder nach für die Verwaltung annehmbaren Anforderungen und Empfehlungen der Klassifikationsgesellschaft richten, wobei Faktoren wie das Betriebsprofil des Schiffes und des Hebezeugs berücksichtigt werden sollen.
	.4 eine Überprüfung der Zeugnisse seiner Komponenten, einschließlich Anschlagmittel; und			
	.5 eine Prüfung und gründliche Untersuchung nach Einbau an Bord.	3.5.1.2		Alle Hebezeuge sollen als anfällig für die Auswirkungen der Meeresumweltbedingungen angesehen werden, welche zu einem erheblichen und beschleunigten Verschleiß und Korrosion führen können, und das Inspektions- und Wartungsprogramm soll entsprechend umgesetzt werden.
3.3.2	Vor dem 1. Januar 2026 eingebaute Hebezeuge sollen spätestens bei der ersten Erneuerungsbesichtigung am oder nach dem 1. Januar 2026 als Regel II-1/3-13.2.4 SOLAS entsprechend zertifiziert werden.	3.5.1.3		Die Inspektion und Wartung von Hebezeugen kann Arbeiten in der Höhe, den Eintritt in geschlossene Räume und andere Gefahren umfassen. Diese Gefahren sollen bei der Entwicklung der entsprechenden Verfahren für die Durchführung dieser Arbeiten, einschließlich des sicheren Zugangs, berücksichtigt werden.
3.3.3	Vorhandene Hebezeuge, die über gültige Bescheinigungen der Prüfung und gründlichen Untersuchung nach einem anderen für die Verwaltung annehmbaren internationalen Instrument verfügen, welche vor dem Inkrafttreten der Regel II-1/3-13 SOLAS ausgestellt wurden, sollen als der Regel II-1/3-13.2.4 SOLAS entsprechend erachtet werden.	3.5.1.4		Zu den Punkten, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, können beispielsweise die nachstehenden Punkte gehören:
3.3.4	Alle zertifizierten Hebezeuge an Bord eines Schiffes sollen in einem <i>Verzeichnis der Hebezeuge und Einrichtungen für den Ladungsumschlag des Schiffes</i> , wie in Anhang 3 dargestellt, mit der zugehörigen <i>Bescheinigung der Prüfung und gründlichen Untersuchung</i> (siehe Absatz 3.2.3.2) erfasst werden.	.1		Korrosion und Schäden an tragenden Strukturelementen, einschließlich Kranauslegern, Krangehäusen (Schwenksäulen), Sockeln und Fundamenten / Fundamentanschlüssen, einschließlich Schweißnähten und Bolzen;
3.3.5	Gegebenenfalls sind ein Takelplan und eine Blockliste, in denen die korrekten Scheer- und Takelage-Vorrichtungen für das Hebezeug sowie die Positionen für die zugehörigen An-			

- .2 Abnutzung, Korrosion und Schäden an mechanischen Bauteilen, einschließlich Winden, hydraulischer Zylinder, Großwälzlager, Seilscheiben und Stiften;
 - .3 die korrekte Einstellung und das ordnungsgemäße Funktionieren von Sicherheits-, Schutz- und Begrenzungseinrichtungen;
 - .4 der Zustand und das ordnungsgemäße Funktionieren des Hebezeugs im Ganzen und insbesondere der hydraulischen oder pneumatischen Vorrichtungen, hydraulischen/pneumatischen Zylinder, Motoren, Schläuche, Rohrleitungen, Winden, Bremsen und Trommeln;
 - .5 Korrosion und Schäden an allen Einrichtungen für den sicheren Zugang zu den Hebezeugen, einschließlich der verbundenen Wartungsplattformen und Erweiterungen, wobei die Stützhalterungen und Schweißnähte besondere Aufmerksamkeit erfordern; und
 - .6 die Zertifizierung und Kennzeichnung der Seile.
- 3.5.1.5 Beschädigte, gebrochene, abgenutzte oder korrodierte Seile, einschließlich ihrer Endstücke, sollen nach den Empfehlungen des Herstellers, den einschlägigen Industrienormen, internationalen Normen (beispielsweise ISO 4309:2017 für Krane – Drahtseile – Wartung und Instandhaltung, Inspektion und Ablage) oder nach für die Verwaltung annehmbaren Anforderungen der Klassifikationsgesellschaften besichtigt und ausgesondert werden.
- 3.5.1.6 Erachtet die sachverständige Person nach Abschluss einer Inspektion das Hebezeug als nicht betriebssicher oder nicht im Einklang mit den geltenden Anforderungen der Verwaltung, so soll dieses Hebezeug außer Betrieb genommen werden, bis alle Mängel entsprechend den Anforderungen einer sachverständigen Person behoben sind. Das Hebezeug soll deutlich als „nicht zu verwenden“ gekennzeichnet werden und der Status soll in einem Verzeichnis der Hebezeuge aufgezeichnet werden. Während es sich außer Betrieb befindet, sollen die betreffenden Maßnahmen für nicht betriebsfähige Hebezeuge, wie unter Abschnitt 5 dieser Richtlinien beschrieben, befolgt werden.
- 3.5.2 *Wartungshandbuch*
- 3.5.2.1 Ein Wartungshandbuch für ein Hebezeug soll vom Hersteller zur Verfügung gestellt werden. Sind Wartungshandbücher für vorhandene Hebezeuge beim Hersteller nicht verfügbar, so können diese von sachverständigen dritten Parteien bereitgestellt werden.
- 3.5.2.2 Das Wartungshandbuch soll für jedes Hebezeug mindestens die nachstehenden Punkte beinhalten:
- .1 eine Beschreibung des spezifischen erforderlichen Inspektionsprogramms und der spezifischen erforderlichen Wartungspläne für das Hebezeug, Checklisten und eine Liste von wichtigen Werkzeugen oder sonstigen Gegenständen zur Verwendung bei der Durchführung von Inspektionen und Wartung;
 - .2 Anweisungen für Routinereparaturen/Routinewartung;
 - .3 technische Hinweise für die Wartung;
 - .4 Hinweise zu empfohlenen Schmierölen und Ölen sowie zum Filterwechsel;
 - .5 gegebenenfalls Hinweise zur Wartung von Großwälzlager;
 - .6 Listen von austauschbaren Teilen/Komponenten sowie Verfahren für die Inspektion/die Wartung/den Austausch dieser Teile/Komponenten;
 - .7 Listen von Bezugsquellen für Ersatzteile;
 - .8 Mustervordrucke für die Aufzeichnungen über Inspektionen und Wartung;
 - .9 Verfahren für die Prüfung unter Betriebsbedingungen sowie Verfahren für die Inspektion vor/nach der Prüfung unter Betriebsbedingungen;
 - .10 Liste von Komponenten, die im Rahmen der Inspektionen besondere Aufmerksamkeit erfordern, sowie Verfahren zur Inspektion/Wartung dieser Komponenten;
 - .11 empfohlene Zeitabstände für den Austausch und die Überholung von Komponenten und Ausrüstung;
 - .12 Hinweise zur Erhaltung der Beschichtung und des Korrosionsschutzsystems; und
 - .13 Hinweise zu speziellen Inspektionen und spezieller Wartung in Fällen, in denen das Hebezeug über längere Zeiträume nicht in Betrieb war.
- 3.5.3 *Aufzeichnungen über Inspektionen und Wartung*
- 3.5.3.1 Aufzeichnungen über die Routineinspektion und -wartung von Hebezeugen oder ihrer Komponenten oder Teile sollen geführt und an Bord mitgeführt werden.
- 3.5.3.2 Die Aufzeichnungen und Angaben zu Inspektion und Wartung können in jeder geeigneten Form geführt werden, vorausgesetzt, dass jeder Eintrag die erforderlichen Angaben enthält, deutlich lesbar ist und von einer verantwortlichen Person bestätigt wird. Alle Empfehlungen des Herstellers für diese Aufzeichnungen über Inspektion und Wartung sollen beachtet werden.
- 3.6 Betrieb**
- 3.6.1 *Allgemeines*
- 3.6.1.1 Das Personal, das die Hebezeuge bedient, soll qualifiziert, mit der Ausrüstung vertraut und vom Kapitän autorisiert sein.

- 3.6.1.2 Das gesamte an Hebevorgängen beteiligte Personal soll seine Rolle während des Betriebs und insbesondere die Signale, die zum Starten, Koordinieren oder Stoppen des Betriebs erforderlich sein können, verstehen.
- 3.6.1.3 Das an Hebevorgängen beteiligte Personal soll mit geeigneter persönlicher Schutzausrüstung für die Tätigkeit ausgerüstet sein.
- 3.6.1.4 Hebevorgänge sollen so geplant, überwacht und durchgeführt werden, dass alle ermittelten Risiken auf ein Mindestmaß reduziert werden.
- 3.6.1.5 Verfahren und Anweisungen sollen sich auf den speziellen Typ des Hebezeugs beziehen und im Betriebshandbuch enthalten sein.
- 3.6.1.6 Alle einschränkenden Betriebsbedingungen, wie die Bewegung/die Neigung des Schiffes, Windgeschwindigkeiten, einschließlich Windböen, Umgebungsbedingungen wie Eis und Schnee, Beschränkungen des Hebezeugs, wie die Tragfähigkeit und der Schwenkradius usw. des Hebezeugs sollen hinreichend berücksichtigt werden.
- 3.6.1.7 Zwischen der am Hebevorgang beteiligten Schiffsbesatzung und dem am Hebevorgang beteiligten Landpersonal soll eine wirksame Kommunikation aufgebaut werden.
- 3.6.1.8 Zu den Hebezeugen und den Lasten, die befestigt/gelöst werden müssen, soll ein sicherer Zugang geschaffen werden. Für den Einweiser und Anschläger sollen sichere Bereiche verfügbar sein.
- 3.6.1.9 Bei der Entwicklung von Plänen und Verfahren für den Hebebetrieb soll berücksichtigt werden, dass vermieden wird, dass irgendwelche Bestandteile des Hebezeugs Personen oder andere Anlagen in unmittelbarer Nähe treffen.
- 3.6.1.10 Bei den Verfahren und Maßnahmen für einen sicheren Betrieb der Hebezeuge sollen geltende internationale und nationale Instrumente sowie bewährte Verfahren für Arbeits- und Gesundheitsschutz berücksichtigt werden.
- 3.6.1.11 Hebezeuge sollen so gesichert und verstaut werden, dass unkontrollierte Bewegungen während der Seereisen vermieden werden. Die Stau- und Sicherungsvorkehrungen sollen sich nach den Anweisungen des Herstellers richten.
- 3.6.1.12 Das Personal, das das Hebezeug bedient, soll das Betriebshandbuch für spezielle Anweisungen zu den Hebevorgängen konsultieren.
- 3.6.2 *Betriebshandbuch*
- 3.6.2.1 Ein Betriebshandbuch für ein Hebezeug soll vom Hersteller zur Verfügung gestellt werden. Sind Betriebshandbücher für vorhandene Hebezeuge beim Hersteller nicht verfügbar, so können diese von sachverständigen dritten Parteien bereitgestellt werden.

3.6.2.2 Ein Betriebshandbuch soll für jedes Hebezeug mindestens die nachstehenden Punkte beinhalten:

- .1 Konstruktions-, Betriebs- und umgebungsbedingte Beschränkungen;
- .2 kompatible Anschlagmittel;
- .3 Sicherheitsanweisungen; und
- .4 Betriebsverfahren, gegebenenfalls einschließlich besonderer Verfahren.

3.6.2.3 Für Hebezeuge, die vor dem Inkrafttreten von Regel II-1/3-13 SOLAS eingebaut wurden, sollen Betriebshandbücher auf Grundlage der ursprünglichen Angaben zu Herstellung, Entwurf und Bau erstellt werden und alle Änderungen seit dem Einbau berücksichtigt werden. Sind die ursprünglichen Angaben oder Angaben zur Änderung nicht verfügbar, so sollen die Betriebshandbücher auf Grundlage der aktuellen Betriebsverfahren und -praktiken erstellt werden.

4 Anschlagmittel

4.1 Entwurf und Herstellung

Anschlagmittel, die mit Hebezeugen verwendet werden, auf die die Regeln II-1/3-13.2.1 und II-1/3-13.2.4 SOLAS Anwendung finden, sollen nach für die Verwaltung annehmbaren Anforderungen oder nach den Anforderungen einer von der Verwaltung nach den Bestimmungen von Regel XI-1/1 SOLAS anerkannten Klassifikationsgesellschaft entworfen und hergestellt werden.

4.2 Abnahmeprüfung und gründliche Untersuchung

4.2.1 Abnahmeprüfung (engl. proof test)

Für sämtliche Anschlagmittel, die mit Hebezeug verwendet werden, auf die Regel II-1/3-13 SOLAS Anwendung findet, soll ein schriftlicher Nachweis für die Durchführung einer Abnahmeprüfung vorhanden sein und nach Reparaturen, Änderungen oder Umbauten größerer Art eine erneute Prüfung entsprechend den Anforderungen der Verwaltung durchgeführt werden. Wird ein Anschlagmittel geprüft, so sollen die Mindestprüflasten entsprechend den Anforderungen der Verwaltung auf Grundlage der nachstehenden Tabelle 2 festgelegt werden.

Tabelle 2: Mindestprüflasten für Anschlagmittel

Teil	Prüflast, in Tonnen
Einzelscheibenblöcke	4 x SWL
Mehrscheibenblöcke und Hakenblöcke:	
SWL < 25 t	2 x SWL
25 t < SWL < 160 t	(0,993 x SWL) + 27
160 t < SWL	1,1 x SWL

Teil	Prüflast, in Tonnen
Haken, Schäkel, Ketten, Ringe, Wirbel usw. SWL < 25 t 25 t < SWL	2 x SWL (1,22 x SWL) + 20
Lasttraversen, Spreiztraversen, Heberahmen, Greifer: SWL < 10 t 10 t < SWL < 160 t 160 t < SWL	2 x SWL (1,04 x SWL) + 9,6 1,1 x SWL
Hinweis 1: Scheibenblöcke, die dauerhaft oder fest mit dem Haken verbunden sind, werden Hakenblöcke genannt. Hakenblöcke sind mit der Last für Mehrscheibenblöcke zu prüfen. Der Haken des Hakenblocks ist mit den Lasten für Haken zu prüfen. Hinweis 2: Als Tragfähigkeit für einen Einzelscheibenblock, einschließlich der Einzelscheibenblöcke mit Ösen, ist die Hälfte der resultierenden Last auf dem Kopfstück festzulegen. Hinweis 3: Als Tragfähigkeit auf einem Mehrscheibenblock ist die resultierende Last auf dem Kopfstück festzulegen.	

4.2.2 Gründliche Untersuchung

4.2.2.1 Anschlagmittel sollen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung zu den nachstehenden Zeitpunkten einer gründlichen Untersuchung unterzogen werden:

- .1 nach Abschluss einer jeden Abnahmeprüfung; und
- .2 jährlich.

4.2.2.2 Ist eine gründliche Untersuchung nicht Bestandteil einer Erneuerungsbesichtigung oder einer jährlichen Besichtigung, so soll eine Überprüfung entsprechend den Anforderungen der Verwaltung, dass eine gründliche Untersuchung der Anschlagmittel durchgeführt/abgeschlossen wurde, im Rahmen der Erneuerungsbesichtigung nach Regel I/7 SOLAS bzw. der jährlichen Besichtigung nach Regel I/10 SOLAS erfolgen.

4.2.2.3 Erachtet nach Abschluss einer gründlichen Untersuchung die sachverständige Person das/die Anschlagmittel als nicht betriebssicher oder nicht im Einklang mit den geltenden Anforderungen der Verwaltung, so soll dieses Anschlagmittel außer Betrieb genommen werden, bis alle Mängel entsprechend den Anforderungen einer sachverständigen Person behoben sind. Das Anschlagmittel soll deutlich als „nicht zu verwenden“ gekennzeichnet werden und der Status soll in einem Verzeichnis der Hebezeuge aufgezeichnet werden. Während sich das Anschlagmittel außer Betrieb befindet, sollen die einschlägigen Maßnahmen für nicht betriebsfähige Anschlagmittel, wie unter Abschnitt 5 dieser Richtlinien beschrieben, befolgt werden.

4.3 Nachweis der Erfüllung der Bestimmungen

4.3.1 Vor der erstmaligen Inbetriebnahme sollen Anschlagmittel, die mit Hebezeug, das die Regeln II-1/3-13.2.1 und II-1/3-13.2.4 SOLAS erfüllt,

eingesetzt werden, als den Bestimmungen in Absatz 4 entsprechend zertifiziert werden.

4.3.2 Bescheinigungen der Prüfung und gründlichen Untersuchung von zertifizierten Anschlagmitteln sollen dem *Verzeichnis der Hebezeuge und Einrichtungen für den Ladungsumschlag des Schiffes* beigelegt werden (siehe Absatz 4.7.1.2).

4.4 Kennzeichnung

4.4.1 Das Anschlagmittel soll deutlich und dauerhaft mit seiner eindeutigen Kennung (Seriennummer), der Tragfähigkeit (SWL) und allen zusätzlichen Angaben, die für eine sichere Verwendung erforderlich sind, gekennzeichnet sein.

4.4.2 Zusätzlich sollen bestimmte Typen von Anschlagmitteln mit den nachstehenden Mindestangaben gekennzeichnet sein:

- .1 Doppelhaken: Bereich des Schlingenwinkels;
- .2 Scheiben¹ und Hakenblöcke:
 - .1 Seildurchmesser;
 - .2 gegebenenfalls Takelplankennzeichen (für Blöcke);
- .3 Lasttraversen, Spreiztraversen, Heberahmen:
 - .1 Eigengewicht;
 - .2 zulässige Schlingenwinkel;
 - .3 Angaben zur sicheren Anwendung der Tragfähigkeit bei komplexer Ausrüstung, die auf unterschiedliche Art eingesetzt werden kann;
- .4 Greifer:
 - .1 Eigengewicht; und
- .5 sonstige Ausrüstung nach den Anforderungen der Klassifikationsgesellschaft oder nach für die Verwaltung annehmbaren Industrienormen.

4.4.3 Reicht der auf dem Anschlagmittel zur Verfügung stehende Platz für die Kennzeichnung mit anderen Angaben als der Tragfähigkeit nicht aus, so sollen die fehlenden Angaben in der Bescheinigung enthalten sein oder durch andere geeignete Mittel zur Verfügung gestellt werden.

4.5 Betrieb

Das an Hebevorgängen, bei denen Anschlagmittel verwendet werden, beteiligte Personal soll qualifiziert, mit der Ausrüstung vertraut und vom Kapitän autorisiert sein.

¹ Anmerkung zur Übersetzung: Im englischen Originaltext steht fälschlicherweise „block“ anstelle von „sheave“. Dies wurde in der deutschen Übersetzung angepasst.

4.6 Wartung und Inspektion

4.6.1 Wartung und Inspektionen in den jeweiligen Zeitabständen sollen sich nach den Empfehlungen des Herstellers, Industrienormen und -richtlinien oder nach für die Verwaltung annehmbaren Anforderungen und Empfehlungen der Klassifikationsgesellschaft richten, wobei Faktoren wie das Betriebsprofil des Schiffes und die Anschlagmittel berücksichtigt werden sollen.

4.6.2 Sämtliche Anschlagmittel sollen als anfällig für die Auswirkungen der Meeresumweltbedingungen angesehen werden, welche zu einem erheblichen und beschleunigten Verschleiß und Korrosion führen können, und das Inspektions- und Wartungsprogramm soll entsprechend umgesetzt werden.

4.6.3 Die Inspektion und Wartung von Anschlagmitteln können Arbeiten in der Höhe, den Eintritt in geschlossene Räume und andere Gefahren umfassen. Diese Gefahren sollen bei der Entwicklung der entsprechenden Verfahren für die Durchführung dieser Arbeiten, einschließlich des sicheren Zugangs, berücksichtigt werden.

4.6.4 Anschlagmittel sollen vor jeder Verwendung von einer verantwortlichen Person besichtigt werden.

4.6.5 Zu den Punkten, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, können beispielsweise die nachstehenden Punkte gehören:

- .1 Abnutzung, Korrosion, Schäden und das ordnungsgemäße Funktionieren des Anschlagmittels;
- .2 beschädigte, abgenutzte oder korrodierte Ketten, einschließlich ihrer Endstücke;
- .3 Zertifizierung und Kennzeichnung von Anschlagmitteln; und
- .4 physikalische oder chemische Schädigung, einschließlich Schädigung durch Umwelteinflüsse.

4.6.6 Erachtet nach Abschluss einer Inspektion die verantwortliche Person das Anschlagmittel als nicht betriebssicher oder nicht im Einklang mit den geltenden Anforderungen der Verwaltung, so soll das Anschlagmittel nicht verwendet werden, bis alle Mängel entsprechend den Anforderungen einer sachverständigen Person behoben sind. Das Anschlagmittel soll deutlich als „nicht zu verwenden“ gekennzeichnet werden und der Status soll in einem Verzeichnis der Hebezeuge aufgezeichnet werden. Während sich das Anschlagmittel außer Betrieb befindet, sollen die einschlägigen Maßnahmen für nicht betriebsfähige Anschlagmittel, wie unter Abschnitt 5 beschrieben, befolgt werden.

4.7 Aufzeichnungen über Inspektion, Wartung, Prüfung und gründliche Untersuchung

4.7.1 *Aufzeichnungen über gründliche Untersuchung und Prüfung*

4.7.1.1 Eine Aufzeichnung über die gründliche Untersuchung sowie ein Nachweis der Abnahmeprü-

fung von Anschlagmitteln sollen in einem Verzeichnis der Hebezeuge geführt und an Bord mitgeführt werden.

4.7.1.2 Aufzeichnungen über gründliche Untersuchungen können in jeder geeigneten Form geführt werden, vorausgesetzt, dass jeder Eintrag die erforderlichen Angaben enthält, deutlich lesbar ist und von einer sachverständigen Person bestätigt wird. Die in die *Bescheinigung der Prüfung und gründlichen Untersuchung von Anschlagmitteln* aufzunehmenden Mindestangaben, wie in Anhang 2 dargestellt, sollen verwendet werden. Alternativ können andere für die Verwaltung annehmbare Formate, wie die einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft, verwendet werden.

4.7.2 Aufzeichnungen über Inspektion und Wartung

4.7.2.1 Aufzeichnungen über die Routineinspektion und -wartung von Anschlagmitteln sollen geführt und an Bord mitgeführt werden.

4.7.2.2 Die Aufzeichnungen und Angaben zu Inspektion und Wartung können in jeder geeigneten Form geführt werden, vorausgesetzt, dass jeder Eintrag die erforderlichen Angaben enthält, deutlich lesbar ist und von einer verantwortlichen Person bestätigt wird. Alle Empfehlungen des Herstellers für diese Aufzeichnungen über Inspektion und Wartung sollen angewendet werden.

5 Nicht betriebsfähige Hebezeuge und nicht betriebsfähige Anschlagmittel

Für die Umsetzung von Regel II-1/3-13.4 SOLAS sollen durch den Kapitän folgende Maßnahmen zur Minderung der Risiken, die von nicht betriebsfähigen Hebezeugen ausgehen, getroffen werden:

- .1 die Berücksichtigung des nicht betriebsfähigen Hebezeugs bei der Planung und Durchführung einer sicheren Reise;
- .2 die Vermeidung des Betriebs nicht betriebsfähiger Hebezeuge;
- .3 die Vermeidung unkontrollierter Bewegungen nicht betriebsfähiger Hebezeuge oder ihrer Komponenten durch die Verwendung geeigneter Beschränkungs- und Präventionsvorrichtungen, sofern erforderlich;
- .4 die getrennte Lagerung nicht betriebsfähiger Anschlagmittel von sich in Betrieb befindenden Anschlagmitteln sowie dessen Kennzeichnung als nicht betriebsfähig; und
- .5 die Erfassung eines bestimmten Hebezeugs oder Anschlagmittels, das nicht betriebsfähig ist, im Verzeichnis der Hebezeuge des Schiffes, bis notwendige Reparaturen abgeschlossen und eine Belastungsprüfung bzw. eine Abnahmeprüfung sowie eine gründliche Untersuchung durchgeführt wurden.

Anhang 1**Musterbescheinigung
der Prüfung und gründlichen Untersuchung von Hebezeugen**

(Amtliches Siegel)

Bescheinigungs-Nr. _____

Name des Schiffes: _____

IMO-Nummer: _____

Rufzeichen: _____

Heimathafen: _____

Name des Eigners: _____

Hiermit wird bescheinigt, dass die nachstehend aufgeführten Hebezeuge einer Prüfung und gründlichen Untersuchung unterzogen wurden, wie durch Regel II-1/3-13 SOLAS gefordert.

Status und Beschreibung des Hebezeugs (gegebenenfalls mit Kennnummer oder Kennzeichen), das einer Prüfung und gründlichen Untersuchung unterzogen wurde

Winkel zur Horizontalen oder Radius, bei dem die Prüflast aufgebracht wird.

Winkel
(Grad)

Radius
(Meter)

Prüflast
(Tonnen)

Tragfähigkeit
beim angegebenen
Winkel oder
Radius (Tonnen)

Diese Bescheinigung ist gültig bis _____ (TT/MM/JJJJ)

Datum des Abschlusses der Prüfung und gründlichen Untersuchung, auf denen diese Bescheinigung beruht:

Ausgestellt in _____ (Ausstellungsort der Bescheinigung)

Ausstellungsdatum _____ (TT/MM/JJJJ)

Unterschrift der sachverständigen Person, die die Bescheinigung ausstellt _____

(Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde)

Anhang 2

**Musterbescheinigung
der Prüfung und gründlichen Untersuchung von Anschlagmitteln**

(Amtliches Siegel)

Bescheinigungs-Nr. _____

Name des Schiffes: _____

IMO-Nummer: _____

Rufzeichen: _____

Heimathafen: _____

Name des Eigners: _____

Hiermit wird bescheinigt, dass die nachstehend aufgeführten Anschlagmittel einer Prüfung und gründlichen Untersuchung unterzogen wurden, wie durch Regel II-1/3-13 SOLAS gefordert.

Kennnummer oder Kennzeichen	Beschreibung des Anschlagmittels	Geprüfte Nummer	Datum der Prüfung	Aufgebrachte Prüflast (Tonnen)	Tragfähigkeit (Tonnen)
-----------------------------------	----------------------------------	--------------------	----------------------	--------------------------------------	---------------------------

Name und Adresse der Hersteller oder Lieferanten: _____

Name und Adresse des Unternehmens
der sachverständigen Person,
die der Prüfung beigewohnt und die
gründliche Untersuchung durchgeführt hat: _____

Name der sachverständigen Person
und ihrer Position im öffentlichen
Dienst, Verband oder Unternehmen: _____

Datum des Abschlusses der Prüfung und gründlichen Untersuchung, auf denen diese Bescheinigung beruht:

Ausgestellt in _____ (Ausstellungsort der Bescheinigung)

Ausstellungsdatum _____ (TT/MM/JJJJ)

Unterschrift der sachverständigen Person, die die Bescheinigung ausstellt _____

(Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde)

Anhang 3**Musterbescheinigung
vom Verzeichnis der Hebezeuge und Einrichtungen für den Ladungsumschlag**

(Amtliches Siegel)

Bescheinigungs-Nr. _____

Name des Schiffes: _____

Amtliche Schiffsnummer: _____

Rufzeichen: _____

Heimathafen: _____

Name des Eigners: _____

Gründliche Untersuchung von Hebezeugen und Anschlagmitteln

(1) Status und Beschreibung der Hebezeuge und der Anschlagmittel (gegebenenfalls mit Kennnummern oder Kennzeichen), die einer gründlichen Untersuchung unterzogen wurden (siehe Hinweis 1).	(2) Bescheinigungs-Nummern	(3) Ich bescheinige, dass der in Spalte (1) angegebene Ausrüstungsgegenstand am Tag der Unterzeichnung einer gründlichen Untersuchung unterzogen wurde und keine Mängel, die den sicheren Betrieb beeinträchtigen, außer denen, die in Spalte (4) angegeben werden, gefunden wurden. Datum und Unterschrift (siehe Hinweis 2).	(4) Anmerkungen

Hinweis 1:

Wurden alle Hebezeuge am selben Tag einer gründlichen Untersuchung unterzogen, so ist es ausreichend, in Spalte (1) einzutragen „Alle Hebezeuge und sämtliche Anschlagmittel“. Andernfalls müssen die Teile, die an den genannten Tagen einer gründlichen Untersuchung unterzogen wurden, eindeutig angegeben werden.

Hinweis 2:

Die in Spalte (3) anzugebenden gründlichen Untersuchungen umfassen:

- (a) Erstuntersuchung
- (b) 12-monatliche Untersuchung
- (c) Fünfjährliche Untersuchung
- (d) Untersuchung nach Reparatur/Schaden
- (e) Sonstige gründliche Untersuchungen, einschließlich solcher, die mit einer Wärmebehandlung verbunden sind

Nr. 131a

Dortmund, den 31.12.2025

Aufbietung gemäß § 15 Abs. 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)

Folgende Zulassungsbescheinigungen Teile I und II bzw. Fahrzeugscheine/Fahrzeugbriefe sind entgegen der Bestimmungen des § 15 Abs. 5 FZV der zuständigen Zulassungsbehörde nicht vorgelegt worden.

Die aufbietenden Zulassungsstellen sind entsprechend dem Hauptkennzeichen der jeweiligen Region sortiert.

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II	Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Stadt Aschaffenburg (AB) Tel.-Nr.: 06021 – 330555				B – EA 2121	WDD1690071J159126	B-S-2-092/ 25-01464	FZ835595
AB – A 3457	VG5RE061000022979	AB-S-1-207/ 22-00034	–	B – EB 8154	WAUZZZF50JA120118	B-S-2-003/ 22-01162	EY337793
Stadt Ansbach (AN) Tel.-Nr.: 0981 – 4863448				B – EC 2004	W0L0ZCF6861077706	B-S-1-344/ 19-01173	FE336637
FEU – WB 428	W0L0TGF3528076997	AN-K-2-033/ 24-00109	WZ258870	B – EK 3696	WVWZZZ9NZ3D174314	–	CP142717
LRA Altötting (AÖ) Tel.-Nr.: 08671 – 502519				B – F 2282	WF0DXXGAJD8C45784	B-S-1-092/ 25-00589	GT575509
AÖ – BF 2807	VVWZZZ1JZXW644244	AÖ-K-0-316/ 24-00025	HF067807	B – FQ 1963	VF3PMCFAC88198214	L-K-0-044/ 24-00212	GZ878644
KV Ahrweiler (AW) Tel.-Nr.: 02641 – 975453				B – G 2606	JN1TCAT32U0025055	B-S-0-235/ 24-00224	FQ197257
AW – AC 9808	WB0PHAAAA00200033	AW-K-0-345/ 17-00047	–	B – GH 1601	WDD2040541F023515	B-S-1-015/ 08-00181	DH760647
AW – RY 162	WDB2083441F201384	AW-K-2-019/ 07-00019	WJ336840	B – GW 511	KL1KF480J8C352709	B-S-2-085/ 21-01122	FE327345
LABO Berlin (B) Tel.-Nr.: 030 – 902693305				B – HA 7226	VVWZZZ1JZYW311532	B-S-1-038/ 22-01415	FZ833779
AÖ – NL 46	1522135321	FS-S-0-149/ 24-00013	VK942322	B – HD 994	WVGZZZ7PZFD020629	B-S-2-059/ 18-00641	EL728010
B – AE 5315	WV2ZZZ707NH058283	B-S-2-051/ 09-00137	VA003966	B – HL 1024	VF3CAZMZ0ET013825	B-S-2-115/ 19-01077	EG264456
B – AJ 6885	WME01MC011H100194	B-S-2-301/ 11-00132	VR811215	B – HS 2649	13030485	B-S-2-184/ 17-00545	WZ917946
B – AK 1701	VF1AHB25A56448717	B-S-1-102/ 24-01139	WU723924	B – HS 469	VVWZZZ1KZAW543992	B-S-2-231/ 25-00046	HN082752
B – AK 337	E05363	–	69523334	B – HW 810	W0L0TGF6915036712	–	CC064808
B – AR 2494	VVWZZZ6XZ3B007507	–	CF862128	B – HW 8990	200091353	B-S-1-323/ 08-00857	UW101478
B – AR 3070	VVWZZZ1JZ2W144170	B-S-2-287/ 21-00824	WN352524	B – HX 3204	1885189	B-S-1-149/ 07-00703	UQ939551
B – AS 7081	WDD1690311J905075	B-S-1-323/ 21-00386	WH875446	B – J 1388	WME4503321J082110	B-S-2-060/ 22-01267	FE254144
B – AZ 11	JS1BY132100105912	–	CV412264	B – JB 1874	SJNFBAF15U6397711	B-S-1-165/ 13-00909	EF395945
B – BC 1045	W0L0AHM756G077356	B-S-2-348/ 24-01133	HB961237	B – JG 701	WMWME31050TU21940	B-S-1-355/ 11-00649	DN951346
B – BE 36	3TB037766	B-S-1-206/ 07-00612	UQ958859	B – JL 472	WBA11EV0809T91639	B-S-2-311/ 23-01674	GV624710
B – BK 1000	W0L000073S6058838	B-S-1-251/ 15-00347	WP060543	B – JN 933	JMZBF134200279218	B-S-2-032/ 24-01044	GT525142
B – BK 1353	WAUZZZ8GZVN001661	B-S-2-041/ 25-01250	HH037752	B – KH 1979	WDB1240191B935558	B-S-1-263/ 21-01502	FZ814403
B – BR 2692	WDB9066111S463057	B-S-2-354/ 24-00723	HH003592	B – KM 1506	WVGZZZ1TZ6W221724	B-S-1-137/ 19-00868	VR128292
B – CB 1328	VVWZZZ3CZGE237669	B-S-2-127/ 24-00064	HB970284	B – KM 7605	SARRDWBGMA002987	–	BA849338
B – CQ 2585	W0L0SDL68B4221962	B-S-1-056/ 21-00356	FQ193931	B – KT 1227	WDB2110651A505220	B-S-1-023/ 15-00448	WH870210
B – D 552	JS1BU111100102392	B-S-2-147/ 25-00152	HH078458	B – LA 5634	VVWZZZ7NZCV006559	B-S-1-166/ 18-01016	FA533676
B – DI 1729	WDB2112061A564134	B-S-2-067/ 24-00384	GH817384	B – LI 7325	TMBZZZAAZHD618856	B-S-1-055/ 20-02002	FE289694
B – DK 2314	VVWZZZ1JZYW067278	B-S-2-170/ 25-00624	GT482946	B – LJ 891	ZY2EUAAAA0086784	B-S-2-214/ 11-00607	DX212786
B – DM 1992	VVWZZZ1JZ1W120931	B-S-1-022/ 13-00273	VX139149	B – LM 9876	VSSZZZKM8PR041076	B-S-1-251/ 23-00082	GQ496606
B – DO 2521	VVWZZZ1KZ9M288511	B-S-2-200/ 22-00562	EZ143484	B – LT 331	VVWZZZ1JZXB054788	B-S-1-349/ 23-00385	GT506322
B – DR 7799	WDB2032421F940717	B-S-2-144/ 19-00276	FE314930	B – LU 2160	WV2ZZZ2KZ5X052026	B-S-2-022/ 25-00691	HH030563
B – E 485	55V040322	B-S-1-320/ 18-01375	FD033344				

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II	Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Fortsetzung LABO Berlin (B)							
B – LV 475	22120372	–	TK108626	B – Y 1886	SARRFMNBM5D800313	B-S-1-353/ 13-00097	WC659239
B – MA 8472	VF1BA040220553277	B-S-1-339/ 20-01328	FQ181861	B – YK 283	VNKKL96310A116184	B-S-1-200/ 24-01694	FZ844303
B – NJ 5362	JN100HK10U0116031	B-S-2-363/ 15-00645	WP147051	B – YZ 105	VSSZZZ6JZDR113675	B-S-1-320/ 23-01063	GH277418
B – NM 22	11U002925	B-S-2-149/ 08-00593	UW168200	BER – G 1004	WF0RXXWPGRDE22308	BAR-K-0-081/ 25-00071	WG546993
B – OA 6179	VN1F9A2D639354806	B-S-2-085/ 19-01923	FE303381	COC – TD 14	D9M0549	SIM-K-0-040/ 23-00074	GK372269
B – ON 8671	1FMHK8D87CGA76303	B-S-2-223/ 21-00188	FE876917	EU – P 2996	W0L0AHL0865105332	EU-K-1-138/ 19-00043	VV326474
B – OV 1404	WDD2073221F058812	B-S-1-282/ 24-00549	HC028491	GR – ZT 120	JMZBA153200647552	GR-K-0-093/ 25-00133	WR078488
B – PL 2138	W0L0TGF08X5239265	B-S-2-192/ 18-01080	FA479914	HVL – GW 544	WF0FXXTTGFKD83769	B-S-2-048/ 25-01506	HH043511
B – PQ 1401	WVWZZZ1JZYB148599	B-S-1-142/ 23-00664	FE294505	KA – IL 52	SMTHDA464ZJ838563	B-S-2-193/ 22-00028	ES366216
B – QB 1590	WF0WXXGBBW2T58994	B-S-2-353/ 20-00793	FE322195	LRO – LR 284	WVWZZZ1KZBW090707	LRO-K-0-121/ 24-00317	HA076673
B – QT 1052	VF1JM0UD632186703	B-S-1-251/ 21-00312	FZ856478	MEI – BP 7	ZR550B030694	B-S-1-200/ 21-01463	VL064074
B – QZ 3586	VF1BB2U0531973007	B-S-2-338/ 23-01016	GT560222	MOL – OR 53	WVWZZZ1KZAW170711	MOL-K-1-045/ 19-00111	DS874994
B – QZ 8275	WVWZZZ6XZ3B034982	B-S-1-347/ 23-00042	GT506093	P – EE 338	WTR2200002T000012	–	CG847062
B – R 2176	VF32CKFXP40623911	B-S-2-171/ 25-01280	HN083323	LK Barnim (BAR) Tel.-Nr.: 03334 – 2141492			
B – R 4	SC144000946	–	84167016	B – KS 4991	WDD2130041A469963	BAR-K-0-207/ 24-00229	HF578326
B – RB 1241	VNKKL3D340A010019	B-S-1-094/ 12-00459	DZ081086	BAR – EC 272	W09TW2B4B5DW24016	BAR-K-0-160/ 15-00220	UA962121
B – RB 8255	WVWZZZ9NZ3Y170894	B-S-1-321/ 23-00923	GH246687	BAR – FL 254	WVWZZZ6RZCY508874	BAR-K-0-293/ 15-00139	DY671008
B – RK 501	SJNFEAJ11UZ013559	B-S-1-272/ 17-00202	WZ577667	EW – EW 112	WDB2112061A909195	BAR-K-0-219/ 24-00047	GH450804
B – RT 1183	KMHPN81CP6U238864	B-S-2-244/ 21-01216	DC967100	EW – GK 676	UU1KSDAEH38609427	BAR-K-0-091/ 25-00012	FA528383
B – RZ 464	VF7SAHMG26GW559674	B-S-2-303/ 23-00064	EP653738	EW – XR 9	WB10K4101M6D48716	BAR-K-0-225/ 20-00148	FX546873
B – S 7910	WVWZZZ1GZKB035294	B-S-2-072/ 25-01075	HH044672	HEI – DE 866	WF0DXXGAJD6T62692	BAR-K-0-045/ 23-00012	GE073942
B – SB 3350	VF36DRFNB21087061	B-S-2-179/ 24-00898	HB982293	LRA Biberach (BC) Tel.-Nr.: 07351 – 526070			
B – SD 1121	WF05XXGCC5GS38772	B-S-2-115/ 17-00442	WZ574127	BC – DM 1902	WF0NXXGCDN1B20114	BC-K-3-300/ 21-00054	GF068331
B – SH 1930	VNKKL963X0A323088	B-S-2-019/ 23-01371	GH255506	BC – EB 510	UU10SDCV558937232	BC-K-2-361/ 17-00012	EW651542
B – SV 3634	WAUZZZ8V6FA123416	B-S-2-324/ 17-00333	EK757471	BC – KD 2006	W0L0XCE7554348783	BC-K-3-312/ 22-00015	FR886887
B – TA 1828	YV1BW60J1C1220038	B-S-2-080/ 22-01410	GH204842	BC – N 986	5J1106818	–	–
B – TH 1993	WDB2020181A265138	B-S-1-051/ 23-00643	FZ846378	LK Börde (BK) Tel.-Nr.: 03904 – 72403664			
B – TT 199	WAUZZZF40KA004801	B-S-2-326/ 21-01316	FZ778558	BK – AR 340	JMBFE444C0KA60205	BK-K-3-163/ 18-00021	WX076423
B – UR 49	JS1AL121100103852	B-S-1-065/ 09-00632	UP034816	OK – LK 1995	WVWZZZ1JZXW461164	BK-K-3-298/ 24-00083	GZ450277
B – VA 8264	SWH8S1290JB108193	B-S-2-136/ 18-00031	EX094526	Burgenlandkreis/Naumburg (BLK) Tel.-Nr.: 03445 – 731513			
B – VP 171	WDB2037461A645560	B-S-2-312/ 24-00306	GT559570	IZ – OK 88	GN72B100543	IZ-K-0-225/ 15-00110	WR172827
B – WK 2345	JMBSTCY3A8U015035	B-S-1-123/ 21-00662	WP049834	NEB – X 691	251525	–	TJ253247
B – WK 5565	WME4514321K785094	B-S-1-238/ 19-01748	WU741958	Stadt Bremerhaven (BRE) Tel.-Nr.: 0471 – 5903831			
B – WQ 4212	W0L0XCE7584442012	B-S-1-249/ 20-00329	FQ156590	CUX – CZ 101	TRUZZZ8N321017363	HB-S-1-340/ 16-00010	WS161502
B – XQ 202	TMBBU63U859095800	B-S-2-338/ 20-00605	FQ106045	HB – C 6550	WVWZZZ6KZWR517309	HB-S-0-332/ 17-00050	VD285047
B – XU 602	JSAERD31S00150204	B-S-2-352/ 07-00009	UW137203	HB – N 3051	WF0MXXGCDM4C53772	HB-S-0-172/ 24-00069	GL071243
				LRA Bayreuth (BT) Tel.-Nr.: 0921 – 728560			
				BT – DQ 410	WDB9033131P639961	BT-K-0-288/ 19-00026	FM024114

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
LK Cloppenburg (CLP) Tel.-Nr.: 04471 – 15113			
CLP – NT 146	WWW118241JW340771	CLP-K-1-156/ 14-00028	WG766266
CLP – OH 119	WAUZZZ8E03A240193	CLP-K-0-353/ 18-00037	WY008751
CLP – VC 498	WBAAT51000FW38153	CLP-K-0-196/ 19-00067	FE517635
Kreis Coesfeld/Dülmen (COE) Tel.-Nr.: 02594 – 94363602			
COE – MS 135	W0L0XCE7554001013	COE-K-1-018/ 24-00012	VT020738
Ldkr. Darmstadt-Dieburg/ Kreisverw. Darmstadt-Dieburg (DA) Tel.-Nr.: 06151 – 8812467			
DA – FB 8888	VF7UARFJH45015087	DA-K-0-275/ 25-00120	HJ193686
DA – M 4067	55060605	–	BE059020
LK Darmstadt-Dieburg/ Stadt Groß-Umstadt (DA) Tel.-Nr.: 06078 – 781358			
DA – K 13	53611412300663	–	49461921
DI – FD 1994	WBACG11050KD73410	DI-K-0-332/ 19-00096	FP493964
LK Darmstadt-Dieburg/ Stadt Ober-Ramstadt (DA) Tel.-Nr.: 06151 – 8811663			
DA – KD 4257	25813530	DA-K-2-167/ 06- 00042	UH082321
DI – RI 8888	KNEDE241266145542	DA-K-0-180/ 24- 00216	GB717110
LK Diepholz (DH) Tel.-Nr.: 05441 – 9761351			
DH – AD 1022	W0L0SBF08Y6153816	DH-K-0-096/ 23-00019	GL695258
DH – AT 692	WVWZZZ1KZ9W544664	DH-K-7-219/ 23-00007	DQ734070
DH – RV 1368	WBA3Y31010D772048	DH-K-0-278/ 22-00033	EH751028
DH – UL 7431	VF1BMR20531605907	DH-K-0-115/ 23-00012	GU063571
LK Diepholz/Syke (DH) Tel.-Nr.: 04242 – 9764431			
SY – U 52	3609146	–	07725302
Stadt Dortmund (DO) Tel.-Nr.: 0231 – 5010299			
DO – CP 4002	WDB2112061A346499	DO-S-5-164/ 23-00025	GW331611
DO – EL 1003	W0LJ7D602HV657703	DO-S-2-230/ 17-00020	EU290301
DO – GP 3313	WMWXR11050TE66935	DO-S-5-286/ 22-00021	FF849950
DO – LY 1011	WDD1690311J265698	DO-S-0-354/ 24-00222	HF905018
DO – MK 97	KMYSA4BLS8C302953	DO-S-5-071/ 15-00002	OHNE-ZF-
DO – PZ 5000	TMAJT81AAFJ751550	DO-S-0-286/ 20-00054	FW722319
DO – RF 1193	W0L0HAF682G052941	DO-S-8-248/ 23-00028	WT891334
DO – ZO 3	WF05XXGCD55B70445	DO-S-0-099/ 24-00603	HB736640
HAM – A 5788	WF0DXXGAJD3K51208	DO-S-0-312/ 24-00460	GR672791
MI – DA 409	WDB2304671F097517	MI-K-0-303/ 24-00289	VR039812
NR – EA 247	NMTEJ16R10R156817	BM-K-1-124/ 24-00116	XC252345
S – LL 378	WUJAZZZ28MN902630	S-S-0-194/ 23-00161	FX331103
UN – RS 385	W0L000051S8205910	–	BE641970

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Stadt Essen (E) Tel.-Nr.: 0201 – 8833523			
E – AL 176	VF77RZKYZJJ615130	E-S-0-184/ 18-00054	EW545253
E – FH 6	WDB2020871F981618	E-S-1-337/ 16-00303	WQ276543
E – L 738	48166	–	00993761
E – PJ 796	W0L000051S2784159	E-S-1-069/ 11-00252	VL652179
E – QK 1129	WF0DXXGAJD6P00343	E-S-1-179/ 23-00382	GB233535
E – TX 39	XL9FC032001317087	–	TX610209
E – XM 522	WMX1903781A020343	E-S-0-207/ 19-00266	EW228926
LRA Ebersberg (EBE) Tel.-Nr.: 08092 – 823332			
EBE – KD 54	ML2147386	–	–
Odenwaldkreis (ERB) Tel.-Nr.: 06062 – 70315			
ERB – JA 284	WBAWK71090PX02219	ERB-K-0-166/ 23-00075	GU987331
ERB – SY 334	JT172AEB107037650	ERB-K-0-165/ 24-00029	HD191888
ERB – SY 335	JSAEMA61S00113969	ERB-K-0-165/ 24-00031	HD191889
LRA Erlangen-Höchstädt (ERH) Tel.-Nr.: 09131 – 8032050			
ERH – KP 6	5V2002147	–	TW912976
ERH – QR 207	2727	ERH-K-0-231/ 22-00082	UZ293114
Werra-Meißner-Kreis/Eschwege (ESW) Tel.-Nr.: 05651 – 3023357			
ESW – AR 784	9129	–	TC727388
ESW – CH 198	W0LPD8EN9E8046830	ESW-K-0-155/ 20-00090	FV265656
ESW – G 198	WDB2083441T098267	ESW-K-0-132/ 21-00058	FP801380
ESW – Q 177	WAUZZZ4F56N092439	ESW-K-1-152/ 23-00087	GU505013
ESW – RS 244	VPKTA7400A7700361	ESW-K-0-069/ 22-00021	GE769428
ESW – U 103	WF0XXXBDFXCK40922	ESW-K-0-147/ 21-00023	FC752369
Wetteraukreis Zulassungsstelle Friedberg (FB) Tel.-Nr.: 06031 – 832112			
BÜD – K 350	WDB1260361A521266	FB-K-1-258/ 25-00143	HN698943
LK Fulda (FD) Tel.-Nr.: 0661 – 60061119			
FD – XG 154	ZFA26300009167660	FD-K-0-211/ 25-00008	HK667209
MKK – F 1221	WVWZZZ6XZXW088443	MKK-K-0-179/ 22-00205	GL763322
Stadt Frankfurt (Oder) (FF) Tel.-Nr.: 0335 – 5523131			
FF – XX 54	YA304701700217240	–	ZF000240
LRA Bodenseekreis (FN) Tel.-Nr.: 07541 – 2045688			
FN – HR 384	40033	–	TB522853
FN – ST 92	2YL058318	FN-K-0-246/ 19-00193	FM308934
FN – XG 367	WVWZZZ1JZ3W235608	FN-K-1-362/ 23-00131	GT842842
Stadt Gera (G) Tel.-Nr.: 0365 – 8382460			
G – AH 558	WV1ZZZ2EZG6065692	G-S-0-286/ 23-00026	GX355051
G – TO 4	WDD2042891F182958	G-S-0-172/ 24-00032	FF035381
LK Groß-Gerau/Rüsselsheim (GG) Tel.-Nr.: 06152 – 98984241			
GG – MK 2408	W0L0TGF48X6143480	GG-K-1-111/ 23-00179	GN581766

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
LK Gießen (GI) Tel.-Nr.: 0641 – 93902265			
GI – EQ 331	WF0SXXGCD59R04231	GI-K-0-273/ 15-00122	DS209248
LRA Greiz (GRZ) Tel.-Nr.: 036603 – 25518			
GRZ – VK 999	WDB2083481T122755	GRZ-K-2-044/ 24-00060	HA374406
Stadt Hannover (H) Tel.-Nr.: 0511 – 16844915			
H – BM 165	WVWZZ3HZKE029957	–	GZ522995
H – DM 232	VTMRC47A03E351807	–	FD873437
H – DV 250	WVWZZ3DZA8001919	–	FB261279
H – EB 945	WAUZZ8DZVA214887	–	WD030518
H – ED 350	WMWRA31090TA60586	–	FC692043
H – GC 6666	VSKJVWR51U0216948	–	GN937844
H – GX 3333	WBACW810X09C46736	–	FU267489
H – HH 69	LWGTCCKP1960012817	–	GX873992
H – IA 919	WBA1A11090VV18839	–	FP549804
H – NF 83	WDD2193221A102757	–	GW379612
H – QJ 252	WDB2110061A713251	–	GR507669
H – XI 833	YV1MW765292482009	–	HC521686
Region Hannover (H) Tel.-Nr.: 0511 – 61617333			
H – KC 6912	WVWZZ9NZ6D032894	H-K-1-075/ 24-00424	GX875354
H – RS 2706	WAUZZ8P14A124617	H-K-Y-013/ 06-00014	UD600579
H – SZ 1007	WAUZZ4FX6N089164	H-S-1-284/ 24-00077	HF846608
H – VK 3268	TMBEM65J5F3013638	H-S-1-044/ 24-00073	EK307221
HK – AE 277	JMZGY193241128156	H-K-Q-206/ 20-00067	FV989862
Stadt Halle (Saale) (HAL) Tel.-Nr.: 0345 – 2211434			
HAL – AH 312	LMHVD21LPTU157755	HAL-S-2-263/ 24-00004	GK320292
HAL – CX 83	WAUZZ4G0DN048175	HAL-S-1-213/ 20-00051	FV951839
HAL – HR 575	TP283936568703	–	TV909984
LRA Rhein-Neckar-Kreis/Wiesloch (HD) Tel.-Nr.: 06221 – 5224252			
HD – ML 198	VSKTBAY10U0163583	HD-K-3-134/ 19-00047	FE591548
HD – PX 109	110F1724213	–	35594485
LK Heidenheim (HDH) Tel.-Nr.: 07321 – 3212416			
HDH – JM 104	WAUZZ8E32A304127	HDH-K-0-319/ 23-00075	FZ289700
LK Helmstedt (HE) Tel.-Nr.: 05351 – 1211395			
HE – QR 403	51676	HE-K-0-166/ 23-00053	FZ974913
SDH – MC 23	WVWZZ1KZ7W530319	HE-K-0-278/ 24-00036	FP726518
LK Hersfeld-Rotenburg (HEF) Tel.-Nr.: 06621 – 873433			
HEF – HL 18	WAUZZ4G4EN014273	HEF-K-0-289/ 23-00050	EE766979
Kreis Dithmarschen (HEI) Tel.-Nr.: 0481 – 972020			
HEI – AC 288	205295	–	66476866
HEI – J 474	829100	–	6076628
HEI – K 139	029708L	–	37630726
HEI – K 870	5400022175	–	37534940

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
HEI – KE 991	WF0UXXLTRUDK44094	HEI-K-0-083/ 23-00036	GW142463
HEI – RR 210	144	HEI-K-0-070/ 21-00115	FZ515675
HEI – Z 547	N14635	–	21223646
MED – LB 891	WAUZZ4G6HN113830	HEI-K-1-092/ 25-00032	ET591333
MED – Z 530	216560314	–	30512861
MED – Z 978	2312838	–	38800239
Hochtaunuskreis (HG) Tel.-Nr.: 06172 – 9994311			
HG – K 1234	2015	–	VV438077
HG – Z 1094	W0L0AHL4845122398	–	GK935880
LBV Hamburg-Bergedorf (HH) Tel.-Nr.: 040 – 428583150			
HH – E 3749	WV1ZZZ2EZ86026865	HH-S-1-018/ 24-00964	WY925459
HH – HD 6999	W1V4206231U304857	HH-S-0-343/ 21-00532	GE748190
HH – ST 399	UU17SDAA550192896	HH-S-0-008/ 14-00507	EG313384
LBV Hamburg-Mitte (HH) Tel.-Nr.: 040 – 428582071			
HH – AC 602	WBAFR71070C947412	HH-S-0-047/ 21-00970	FY893044
HH – CE 2943	WSEHL07509G003754	HH-S-1-042/ 25-00874	DP064380
HH – HP 762	WDB1240831F108236	–	AB463177
HH – KN 4200	WF0AXXWPMAT22596	HH-S-0-361/ 18-00302	FE552984
HH – OK 210	W0L0TGF4826061765	HH-S-1-299/ 24-00562	HE381442
HH – R 602	JS1B2111100107612	HH-S-0-152/ 15-01180	WM923973
HH – SH 2102	WBAPE11080WJ52347	HH-S-0-358/ 16-00524	WX280580
HH – T 2743	WDB2037461A814710	HH-S-1-140/ 25-00050	HD387616
HH – ZD 2011	WVWZZ1KZ7B028037	HH-S-0-298/ 22-01082	FJ105123
LBV Hamburg-Nord (HH) Tel.-Nr.: 040 – 428583235			
E – QG 8970	ZCFC45D1005841632	HH-S-0-237/ 16-00677	WQ709569
HH – BC 701	WSESTPE21LG007934	HH-S-0-286/ 20-01104	FW307540
HH – H 2165	W0L000073V6103683	HH-S-0-195/ 21-01078	GB750225
HH – O 3087	WF0WXXGCDW7L06624	HH-S-1-062/ 25-01095	HL248450
HH – TB 865	1ZVFT84N165184878	HH-S-0-035/ 13-01091	VE948082
HH – TD 1325	72372550	HH-S-0-147/ 16-00967	WR844759
HH – VA 2327	WVWZZ1JZXW592428	HH-S-0-298/ 22-00541	GP163838
OH – SJ 2017	UH2018S34XN510681	HH-S-0-334/ 22-00461	FZ954007
PI – JI 287	VF32DNFUF42124978	HH-S-1-221/ 23-00866	WG567099
STD – K 5400	WV2ZZZ70Z1H035332	HH-S-1-136/ 23-00231	GH528407
LBV Hamburg-West (HH) Tel.-Nr.: 040 – 428583212			
BI – BK 606	XLGFB3027A0311083	–	CJ708033
HH – DD 646	WV2ZZZ2KZ8X126611	HH-S-0-050/ 19-00449	WU468150
HH – EA 1516	WDB2020181A273300	HH-S-0-226/ 20-00631	UL075257
HH – L 7461	WME01MC012H004498	HH-S-1-204/ 24-00315	HC494611

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
HH – MS 4816	WB0MT1AAA00201595	OD-K-0-074/ 24-00155	GF862109
HH – PM 1676	WSEHP00701G048087	–	CF506991
HH – SL 3016	WDB2304671F107685	HH-S-0-009/ 23-00701	GF194647
HH – VD 196	WDB2102701A567761	HH-S-1-056/ 25-00362	HJ170412
HH – WG 136	WVWZZZ1KZ8W331055	HH-S-0-105/ 16-01332	DN124127
OD – MA 186	WDB2030421F459816	OD-K-0-167/ 25-00132	VH119370
OHZ – MV 611	YV1MW84E1B2637810	HH-S-1-095/ 24-01387	WX158472
PI – DF 6666	1G1Y93D43P5129489	PI-K-2-263/ 23-00003	GY094552
ROS – DG 666	37122	LRO-K-0-229/ 21-00241	–
LK Hildesheim/Alfeld (HI)		Tel.-Nr.: 05181 – 7048341	
HI – PP 2911	TMAJT81VCFJ796796	HI-K-3-310/ 15-00075	WR730426
HI – RM 504	VF1CN040546093637	HI-K-4-075/ 21-00019	DZ327747
Hansestadt Lübeck (HL)		Tel.-Nr.: 0451 – 1223377	
HL – EE 5000	WDC1660241A322526	HL-S-C-273/ 20-00017	FT596389
HL – MI 47	ZA9VTS15000A48042	HL-S-D-135/ 20-00013	FA909319
HL – O 30	VF1JMAUN639143716	HL-S-1-121/ 24-00029	FP499544
HL – XL 6000	WDB1400512A287749	HL-S-H-080/ 22-00049	GH448508
Stadt Heilbronn (HN)		Tel.-Nr.: 07131 – 564654	
HN – PG 6971	ZFA18800001091855	–	VU853208
HN – YC 17	–	–	VI528781
HN – ZZ 82	–	–	GB185501
Kreis Bergstraße (HP)		Tel.-Nr.: 06252 – 155940	
HP – FD 7820	WF0GXXGBBG8D06614	HP-K-1-032/ 24-00113	GZ321151
Hansestadt Rostock (HRO)		Tel.-Nr.: 0381 – 3813150	
ANK – T 421	02C10180	–	TH800610
HRO – IB 16	WF0AXXGCDAYC56183	HRO-S-0-310/ 20-00134	FY698240
HRO – T 7886	WVWZZZAUZHW562541	HRO-S-0-182/ 21-00046	GD146147
Hochsauerlandkreis (HSK)		Tel.-Nr.: 0291 – 941050	
HSK – D 566	WF0UXXTPPU4A27981	HSK-K-M-305/ 24-00241	HA067248
HSK – H 6565	KMHLC81UBDU067927	HSK-K-A-317/ 14-00057	EF654212
HSK – KH 446	44732	HSK-K-B-110/ 11-00002	VQ034665
HSK – SF 68	WBAUF11050PT92675	HSK-K-M-076/ 25-00275	HK323906
MK – XW 5546	WF05XXGCD55R14721	MK-K-4-152/ 24-00112	HA454853
Hansestadt Stralsund (HST)		Tel.-Nr.: 03831 – 253746	
HST – MX 890	TMBEJ6NH4F4510261	HST-S-4-247/ 25-00029	HH854721
LK Harz (HZ)		Tel.-Nr.: 03941 – 59704131	
L – KC 4793	WF0HXXGAJH6L64648	L-S-0-139/ 23-00223	GU022437
QLB – P 9999	WV2ZZZ7HZNH024633	HZ-K-0-217/ 22-00017	GF330185

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Mittelstadt St. Ingbert (IGB)		Tel.-Nr.: 06894 – 13160	
IGB – E 623	1110500	–	37565152
Landratsamt Karlsruhe (KA)		Tel.-Nr.: 0721 – 93678770	
KA – HM 2006	ZFA19900001152525	KA-K-2-335/ 06-00058	DF776987
LK Waldeck-Frankenberg (KB)		Tel.-Nr.: 05631 – 9542123	
WA – SL 277	WAUZZZ4L09D001013	KB-K-0-170/ 23-00127	GV001872
LRA Konstanz/Singen (KN)		Tel.-Nr.: 07531 – 8002732	
KN – TD 95	JTDKW283200265343	KN-K-2-129/ 22-00006	FZ941931
LRA Konstanz/Stockach (KN)		Tel.-Nr.: 07531 – 8002831	
KN – TL 318	WVWZZZ1EZK020413	KN-K-0-123/ 22-00030	VQ579353
LRA Hohenlohekreis (KÜN)		Tel.-Nr.: 07940 – 181292	
KÜN – NF 968	WDC2510221A061387	KÜN-K-0-289/ 23-00087	GZ714405
KÜN – PM 94	WBAUG51010PV44536	KÜN-K-0-323/ 21-00045	FB211613
ÖHR – LM 114	TMADB51CP9J038833	KÜN-K-0-025/ 24-00037	GR943074
LK Kusel (KUS)		Tel.-Nr.: 06381 – 424124	
KUS – EL 509	WVWZZZ3CZ8E070568	KUS-K-2-199/ 22-00025	GG571405
LRA Kyffhäuserkreis (KYF)		Tel.-Nr.: 03632 – 741436	
KYF – AY 978	W0L0SBF08X4144299	KYF-K-2-175/ 20-00009	FS080327
Stadt Leipzig (L)		Tel.-Nr.: 0341 – 1238459	
L – AR 4315	TMBNC26Y254252516	L-S-0-299/ 22-00098	GR540656
L – QC 9331	VF1JA0B0525458751	L-S-0-220/ 19-00398	FM732802
L – QG 3083	WF0HXXGAJH8K57809	L-S-0-213/ 20-00236	WV496200
L – ZD 3092	WVWZZZ1KZ5P010125	L-S-0-173/ 21-00273	UP437300
LK Landshut (LA)		Tel.-Nr.: 08703 – 90733433	
LA – SE 105	WVGZZZ1TZ9W055306	LA-K-0-259/ 09-00043	DO433909
Landkreis Ludwigsburg (LB)		Tel.-Nr.: 07141 – 14442327	
LB – NT 964	W09VN3108RWW04268	–	AZ822873
Lahn-Dill-Kreis (LDK)		Tel.-Nr.: 06441 – 4072518	
LDK – F 1996	ZAR93200001390331	LDK-K-1-293/ 25-00028	HF451294
LK Dahme-Spreewald/Lübben (LDS)		Tel.-Nr.: 03546 – 201926	
LDS – TS 91	JMZCR19R680219939	LDS-K-2-050/ 24-00083	HA502642
LRA Lindau (Bodensee) (LI)		Tel.-Nr.: 08382 – 270911	
LI – CX 42	24556	–	02036033
Kreis Lippe (LIP)		Tel.-Nr.: 05231 – 621811	
GM – CE 352	VF7UDRFJH45101956	LIP-K-0-269/ 24-00066	WG731438
LIP – AQ 291	TP8887077	–	TL267322
LIP – DA 33	4030001807	–	–
LIP – QP 867	WVWZZZ3BZ4E292605	LIP-K-1-027/ 22-00139	GE699744
LIP – V 824	840518	–	–
LRA Landsberg (LL)		Tel.-Nr.: 08191 – 1291332	
LL – FB 5	3BR042172	–	BE558365

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Fortsetzung LRA Landsberg (LL)			
LL – WA 55	WWWZZZ6NZTY187045	LL-K-0-022/ 21-00067	FZ695756
LRA Lörrach (LÖ) Tel.-Nr.: 07621 – 4103160			
LÖ – DO 2012	WBAAV51050JT46327	LÖ-K-1-233/ 18-00064	WT417792
LÖ – WH 2404	–	LÖ-K-1-016/ 25-00085	HE792137
LÖ – XF 83	WWWZZZ1KZ7P041436	LÖ-K-1-2015/ 24-00024	GX977039
LRA Lörrach/Rheinfelden (LÖ) Tel.-Nr.: 07621 – 4103494			
LÖ – EX 433	W0L0AHL358208742	LÖ-K-2-042/ 25-00014	HF217996
LK Oder-Spree (LOS) Tel.-Nr.: 03361 – 5993062			
BSK – MS 282	VF7PNCFAC89476357	LOS-K-3-153/ 22-00072	GH193384
LK Rostock/Bad Doberan (LRO) Tel.-Nr.: 03843 – 7556512			
DBR – G 472	3810758	DBR-K-0-155/ 09-00031	UN263831
LK Rostock/Güstrow (LRO) Tel.-Nr.: 03843 – 7556508			
BÜZ – H 530	219182	–	TD540158
GÜ – DT 179	ZFA16900000620914	LRO-K-1-075/ 15-00039	WM888412
GÜ – X 539	4271844	–	AG472120
LRO – A 2023	01B2979	LRO-K-0-320/ 16-00042	WX171140
ROS – KM 18	2880410	LRO-K-0-087/ 17-00228	WU466780
Landkreis Ludwigslust-Parchim (LUP) Tel.-Nr.: 03871 – 7223343			
LWL – A 673	WDC1660241A203234	LUP-K-1-119/ 25-00234	GZ750849
NMS – HB 2	WWW120882WW425747	–	–
PCH – RU 711	UU1KSDAEH41053533	PCH-K-1-224/ 10-00074	DQ200834
–	4344916	–	–
–	919227	–	–
Stadt Magdeburg (MD) Tel.-Nr.: 0391 – 5404443			
MD – MU 2811	VR7ECYHYCKN571122	MD-S-1-128/ 24-00047	FN845404
Märkischer Kreis/Iserlohn (MK) Tel.-Nr.: 02351 – 9666444			
MK – IH 3105	WF0NXXWPDN4L38002	MK-K-2-309/ 20-00205	FS637318
OH – QL 378	WF0NXXGCDN2L02140	MK-K-2-064/ 24-00135	GT718783
Märkischer Kreis/Lüdenscheid (MK) Tel.-Nr.: 02351 – 9666444			
LDK – NW 359	JTDAGNAC000131922	LDK-K-0-002/ 24-00038	GY797766
LDK – NW 361	JTDAGNAC700131934	LDK-K-0-002/ 24-00040	GY800604
ME – ML 535	WBAPD51030WD61881	ME-K-0-349/ 23-00518	HA200308
ME – SK 1001	U5Y2U81BABL054208	MK-K-4-299/ 22-00204	DW359410
MK – DL 2409	W0L0TGF35Y2072265	–	BZ045946
MK – N 2699	WDD2193571A088312	MK-K-4-079/ 25-00405	HA458363
MK – N 8362	VSSZZZ6LZ6R070549	MK-K-4-240/ 24-00235	WY680447
MK – NA 55	JYARJ095000013252	MK-K-5-143/ 13-00046	VK008291
MK – NE 2004	WF0HXXGAJH4Y12426	MK-K-4-346/ 24-00152	HJ103418

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
MK – NQ 4318	WWWZZZ6XZ1W065250	MK-K-2-101/ 24-00335	GT720169
MK – NZ 1982	WWWZZZCD1RW139418	MK-K-4-093/ 25-00481	GY356983
MK – PG 6501	TMBJN6NJ1GZ157052	MK-K-4-171/ 20-00101	ER140204
MK – PX 172	VF1C06G0526446787	MK-K-4-108/ 20-00052	EX400149
MK – SG 2609	WWWZZZ13ZGV008147	MK-K-2-354/ 16-00011	EP001820
MK – ST 338	WWWZZZ3CZGE010619	MK-K-2-135/ 25-00113	HD317247
MK – SX 999	WWWZZZ1KZ9W560384	MK-K-2-058/ 19-00130	WG159035
MK – TT 107	WBAYE42030D446982	MK-K-4-324/ 24-00400	FA390600
MK – UQ 4038	JMZCR19R600370833	MK-K-2-120/ 24-00290	GT715034
Main-Kinzig-Kreis (MKK) Tel.-Nr.: 06181 – 29222660			
GN – XY 15	CSM1T0002833	GN-K-0-083/ 22-00193	GE201045
HU – AW 233	KMHBT51HP5U338832	HU-K-2-164/ 08-00034	UY997252
HU – HR 604	18673	–	TR390972
HU – VR 570	G73392	–	65331472
MKK – B 1122	WWWZZZAUZEP516000	MKK-K-0-341/ 23-00009	WR551895
MKK – Z 1957	VF7HBNFUC28012065	MKK-K-0-307/ 14-00002	VR107220
LK Märkisch-Oderland (MOL) Tel.-Nr.: 03346 – 8508160			
B – ED 7003	WDD2120051A684554	B-S-2-351/ 19-00209	FQ071569
MOL – AF 43	JKAER500ACA083385	MOL-K-1-295/ 20-00045	FY695362
MOL – FR 402	719089	–	TH748214
MOL – FS 651	XMCXNZ39A8F005634	MOL-K-2-296/ 24-00018	FP407093
MOL – LE 675	VF7PMCFCAC89370666 X	MOL-K-1-244/ 09-00052	DR059324
SEE – J 912	74878272	–	35602845
SEE – J 921	31638	–	TC835756
SEE – MD 22	VF1DTE90E41058949	MOL-K-6-019/ 24-00009	HA576838
SEE – U 63	WMX1903781A028201	MOL-K-4-181/ 22-00009	FJ667876
LK Marburg-Biedenkopf (MR) Tel.-Nr.: 06421 – 4051607			
MR – S 2303	UU1KSDAFH37971643	GI-K-0-052/ 22-00187	DL134148
Stadt Münster (MS) Tel.-Nr.: 0251 – 4923505			
BI – MG 229	KL1MF48D9BC617873	MS-S-1-029/ 25-00007	VY707268
Main-Taunus-Kreis (MTK) Tel.-Nr.: 06192 – 2051961			
MTK – CQ 44	SNZ1RTT003H003937	–	–
MTK – HE 585	VF31AHDZE51954135	–	BN112023
MTK – SK 213	ZFA3120000J136560	–	EG960419
Stadt Andernach (MY) Tel.-Nr.: 02632 – 922159			
MY – NC 2000	WBAVG91030A348290	MYK-K-3-077/ 25-00091	HH385378
KV Mayen-Koblenz (MYK) Tel.-Nr.: 02651 – 800363			
MYK – E 9264	9782589754	–	62113768
Stadt Mainz (MZ) Tel.-Nr.: 06131 – 123382			
MZ – TA 755	WWWZZZ6NZ1Y395362	MZ-S-0-104/ 22-00024	WV215356

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Stadt Neumünster (NMS) Tel.-Nr.: 04321 – 9422460			
NMS – AD 178	WHDE0722BG0786683	NMS-S-0-316/ 16-00045	WW421112
LK Grafschaft Bentheim (NOH) Tel.-Nr.: 05921 – 961142			
NOH – H 356	WWWZZZ3BZ3E144958	NOH-K-1-042/ 25-00006	HD269000
LK Northeim (NOM) Tel.-Nr.: 05551 – 708543			
EIN – WR 234	VF1KCASA825258973	NOM-K-0-070/ 25-00023	HK536638
Kreis Neuwest (NR) Tel.-Nr.: 02631 – 803320			
NR – OA 162	WWWZZZ9NZ9Y089750	NR-K-4-337/ 19-00034	FM008599
Stadt Neuwest (NR) Tel.-Nr.: 02631 – 802854			
NR – L 2600	NMTEB16RX0R068880	NR-S-0-123/ 23-00008	XC617349
Landkreis Nordwestmecklenburg (NWM) Tel.-Nr.: 03841 – 30403613			
GVM – JR 9	218800	NWM-K-1-092/ 19-00062	WK220067
NWM – BP 50	VSSZZZ6KZXR298935	NWM-K-6-102/ 07-00007	UB738948
NWM – R 830	WDB9066331S937864	NWM-K-1-189/ 25-00098	HJ276629
WIS – A 150	UH200A010EP478597	NWM-K-1-287/ 14-00054	ZF000000
WIS – FS 33	VF33BNFUC83971069	NWM-K-1-003/ 24-00031	UY684286
WIS – JD 9	WB0CH3AA300207045	NWM-K-1-321/ 22-00133	GQ223473
LRA Ostallgäu (OAL) Tel.-Nr.: 08342 – 911444			
OAL – Y 766	88422	OAL-K-0-078/ 08-00025	UW572466
Kreis Offenbach/Dietzenbach (OF) Tel.-Nr.: 06074 – 8181131			
FD – HS 207	WDF9402041B959254	FD-K-0-118/ 23-00078	GR045022
OF – FM 43	SJNFBAF15U7352900	OF-K-0-047/ 21-00238	FY689731
OF – MB 349	W0L0TFG7512312821	OF-K-0-324/ 23-00114	GG542183
OF – RA 155	5101308	OF-K-0-231/ 21-00182	FY394902
LK Oberhavel (OHV) Tel.-Nr.: 03301 – 6015948			
OHV – BG 94	WWWZZZ9NZ3D144200	OHV-K-1-162/ 19-00072	FL019431
OHV – J 1710	WWWZZZ3CZAE108096	OHV-K-1-009/ 24-00135	WJ821757
OHV – KJ 119	NLHA851CAKZ474193	OHV-K-1-115/ 19-00152	FG096734
OHV – MI 91	WF0WXXGBBW5B09871	OHV-K-1-021/ 25-00062	VY525015
OHV – QL 105	W0L0AHL4845229780	OHV-K-1-246/ 24-00132	HB774945
LK Oldenburg (OL) Tel.-Nr.: 04151 – 867318			
RZ – MH 223	1FMDU73E3YUB33986	–	VF534000
Stadt Oldenburg (OL) Tel.-Nr.: 0441 – 2352864			
OL – BS 4444	W0L0XCF6866102411	322053587	HA333079
LRA Pfaffenhofen a.d. Ilm (PAF) Tel.-Nr.: 08441 – 275790			
PAF – E 654	317172	–	04167190
LRA Rottal-Inn (PAN) Tel.-Nr.: 08561 – 20827			
PAN – JY 123	WF0MXXGCDM4A76843	PAN-K-0-114/ 25-00103	GU942149

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Stadt Pforzheim (PF) Tel.-Nr.: 07231 – 393100			
PF – NE 989	WDB2020181A657198	PF-S-0-278/ 22-00052	GE093622
Kreis Plön (PLÖ) Tel.-Nr.: 04522 – 743422			
PLÖ – BJ 109	W09PKE107K1K18468	–	ZF000000
PLÖ – KQ 29	WB10547A94ZG30673	PLÖ-K-0-166/ 23-00088	US544354
PLÖ – SK 612	JYADE012000001278	PLÖ-K-0-177/ 18-00008	Zf000000
LK Prignitz (PR) Tel.-Nr.: 03876 – 713357			
PR – CF 36	471387	PR-K-1-320/ 15-00018	WN778979
PR – R 531	SJNEBAK12U3125096	PR-K-1-309/ 15-00006	WM511429
LRA Regensburg (R) Tel.-Nr.: 0941 – 4009395			
R – HM 8488	W0L0XCF0826005103	R-K-0-228/ 23-00105	–
R – LR 84	WDC1660041A774794	R-K-0-129/ 23-00144	–
Landratsamt Rastatt (RA) Tel.-Nr.: 07222 – 3813206			
RA – AR 1205	SAJAA01W457N47406	RA-K-0-171/ 23-00027	GK135798
LK Rotenburg (Wümme) (ROW) Tel.-Nr.: 04261 – 9832407			
ROW – GG 96	ZFA19900000541957	–	GB202006
LRA Ravensburg (RV) Tel.-Nr.: 0751 – 851451			
RV – LM 910	WBAEP71030PF32679	RV-K-1-346/ 22-00029	GL065036
LRA Rottweil (RW) Tel.-Nr.: 0741 – 244358			
RW – DC 982	WV2ZZZ7HZ7H072955	RW-K-0-048/ 22-00107	DG955064
Kreis Herzogtum Lauenburg (RZ) Tel.-Nr.: 04151 – 867318			
LRO – L 594	VF7N1KFXB36166733	–	FY737281
RZ – P 58	JYAVM041000006979	–	FS429642
LRA Schwandorf (SAD) Tel.-Nr.: 09431 – 471265			
SAD – Z 1992	WVWZZZ1KZ8P094027	SAD-K-0-176/ 24-00135	WV999507
Altmarkkreis Salzwedel (SAW) Tel.-Nr.: 03901 – 8403532			
SAW – EK 89	WAUZZZ4G1EN149646	SAW-K-1-070/ 19-00036	FD020883
LK Stendal (SDL) Tel.-Nr.: 03931 – 607813			
SDL – IN 254	VSSZZZ6JZ9R153120	SDL-K-A-063/ 20-00107	DQ238218
Kreis Segeberg (SE) Tel.-Nr.: 04551 – 9519420			
HH – P 1990	WBAUX31030A708487	SE-K-1-106/ 25-00134	VY202576
SE – MA 1606	WV2ZZZ7HZA240744	SE-K-0-211/ 25-00200	GW955723
SE – TU 1978	WAUZZZ8K38A023217	SE-K-1-090/ 25-00202	HL654836
LRA Schwäbisch Hall/Crailsheim (SHA) Tel.-Nr.: 07951 – 4925126			
SHA – US 223	WDF63960313093555	SHA-K-1-220/ 24-00074	HC784638
LK Schaumburg (SHG) Tel.-Nr.: 05721 – 7031725			
RI – HT 63	WDB9700151K797751	SHG-K-0-065/ 18-00074	VJ804429
SHG – DR 510	WWWZZZ1KZCM619356	SHG-K-0-313/ 15-00036	DY781570
SHG – FL 501	SXE1N310NCS100215	SHG-K-0-010/ 13-00148	VX539866

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
LRA Schmalkalden-Meiningen (SM)		Tel.-Nr.: 03693 – 4857035	
SM – IB 413	W0L0ZCF6851064871	SM-K-1-306/ 23-00110	GK900885
SM – TQ 254	W0L0AHL6765200651	SM-K-1-222/ 23-00010	WS626042
LRA Sonneberg (SON)		Tel.-Nr.: 03675 – 871424	
KT – JA 759	WVGZZZ1TZ4W147870	SON-K-1-175/ 25-00051	HM705466
Kreis Steinfurt (ST)		Tel.-Nr.: 02551 – 694112	
TE – C 6666	YV1LFK2UCL1550709	ST-K-0-316/ 20-00144	–
Landratsamt Schweinfurt (SW)		Tel.-Nr.: 09721 – 55263	
SW – AN 104	VF1KG44B637558650	SW-K-0-274/ 21-00020	GE191803
SW – AN 803	W0L0ZCF3541109598	SW-K-0-004/ 22-00029	VL677495
SW – CE 269	D030300D017109	SW-K-0-255/ 23-00140	GU553833
SW – CV 1606	WAUZZZF57KA016761	SW-S-0-215/ 21-00017	FF419030
SW – ER 206	WWWZZZ1KZ8M341331	SW-K-0-228/ 23-00070	GU553356
SW – HV 777	WBANC51040CN26362	SW-S-0-020/ 22-00030	FV938097
SW – KR 1007	WBA8D9C3XHA005453	SW-K-0-102/ 22-00015	GH503743
SW – LH 442	VSSZZZ5FZKR109717	SW-K-0-209/ 22-00042	FK226829
SW – LW 6969	KNARH81BHM5047791	SW-K-0-197/ 21-00064	GA283163
SW – MG 1222	L3ZFC1A8MY009910	SW-S-0-061/ 22-00008	OHNE-ZF-
SW – ST 315	WDD1760121J275469	SW-K-0-042/ 21-00089	FW874204
SW – ST 449	WWWZZZ3BZ1E152833	SW-K-0-216/ 22-00059	GL635160
SW – XX 420	ZFA18800004816937	SW-K-0-062/ 22-00095	FW875304
LRA Tuttlingen (TUT)		Tel.-Nr.: 07461 – 9265119	
TUT – IK 720	ZHEU02405	TUT-K-0-222/ 17-00072	ES357914
LK Uckermark (UM)		Tel.-Nr.: 03984 – 704236	
TP – K 77	JKAZXC144A013546	UM-K-1-281/ 19-00038	FP718417
UM – NT 107	WWWZZZ1KZ9M300344	UM-K-1-191/ 25-00088	HN462771
KV Unna (UN)		Tel.-Nr.: 02303 – 274137	
UN – XA 729	WV1ZZZ9KZ1R515095	UN-K-2-168/ 22-00018	GK547587

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Vogelsbergkreis/Alsfeld (VB)		Tel.-Nr.: 06631 – 792724	
VB – GG 169	WDB9036111R108144	VB-K-1-197/ 25-00098	FM601007
VB – UU 8	PC112002603	VB-K-1-229/ 24-00045	HE608457
LK Vorpommern-Greifswald (VG)		Tel.-Nr.: 03834 – 87603646	
ANK – EK 156	W0L000073T4236776	VG-K-1-077/ 16-00139	WA617733
GW – K 194	W0L000073V6074167	VG-K-1-220/ 19-00011	WS375515
WLG – AS 80	RFGPDA601CS000264	VG-K-3-135/ 20-00050	XC047328
Stadt Völklingen (VK)		Tel.-Nr.: 06898 – 132904	
VK – KA 174	VF12RFA1H50423525	VK-S-0-347/ 23-00009	GZ182036
VK – P 121	VF1FW1AB545510050	VK-S-0-048/ 24-00019	GP234220
LRA Wartburgkreis (WAK)		Tel.-Nr.: 03695 – 616125	
FD – XM 374	7461B6752	FD-K-1-342/ 09-00023	VB811616
Stadt Weimar (WE)		Tel.-Nr.: 03643 – 7628992	
WE – KU 20	WBA8H71090K762330	WE-S-0-141/ 21-00002	EP302318
LK Harburg (WL)		Tel.-Nr.: 04171 – 693840	
KN – RR 299	WF0BXXGAJBWB81709	KN-K-1-076/ 15-00177	UE127657
WL – CS 939	WWWZZZAAZGD090609	WL-K-1-154/ 16-00049	EQ159329
WL – DZ 209	WCJ531MTL1LZD0220	WL-K-3-167/ 17-00014	VF551488
WL – MK 1623	WBAPX71020C100419	WL-K-1-043/ 20-00042	FT402664
Stadt Wolfsburg (WOB)		Tel.-Nr.: 05361 – 282428	
WOB – A 1673	W0L0TGF7512159227	WOB-S-1-085/ 25-00103	GL643185
WOB – NX 100	YS3EH49G133024440	WOB-S-0-278/ 22-00300	GK768918
WOB – S 209	NT704790	–	31972905
WOB – SH 113	WBAAS71010FX68294	WOB-S-0-254/ 23-00237	FW464630
LK Zwickau (Z)		Tel.-Nr.: 0375 – 440224382	
Z – LR 444	WDD2042031F659368	Z-K-1-024/ 24-00019	GZ370471

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. Alle Angaben ohne Gewähr.

Stand: 10.12.2025

Nr. 131b

Dortmund, den 31.12.2025

Aufbietung gemäß § 15 Abs. 4 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)

Folgende Zulassungsbescheinigungen Teile I und II bzw. Fahrzeugscheine/Fahrzeugbriefe sind entgegen der Bestimmungen des § 15 Abs. 4 FZV der zuständigen Zulassungsbehörde nicht vorgelegt worden.

Die aufbietenden Zulassungsstellen sind entsprechend dem Hauptkennzeichen der jeweiligen Region sortiert.

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II	Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
LK Barnim (BAR) Tel.-Nr.: 03334 – 2141407				DO – EV 855	WV1ZZZ2KZ7X011837	DO-S-0-016/ 25-00397	HH915807
BAR – GB 18	3687096	BAR-K-0-133/ 11-00055	UJ592055	DO – G 1992	VF1BB2U0536740618	DO-S-0-169/ 24-00269	HC336298
BAR – JA 548	JMZGY19T671440454	BAR-K-0-176/ 19-00242	FK948574	DO – HG 47	WDD2383481F028466	DO-S-0-199/ 24-00368	HC679706
BAR – KE 503	SJNFBK12U1385867	BAR-K-0-243/ 23-00135	GX962119	DO – HL 20	JYARP022000001201	DO-S-B-133/ 20-00086	FP509404
BAR – MW 223	WV2ZZZ7HZ6H026862	BAR-K-0-101/ 19-00159	FJ031121	DO – IN 3039	WDB9066331S464933	DO-S-0-294/ 25-00464	GW783596
LOS – QA 122	WB0CHNBAA00200528	BAR-K-0-086/ 24-00299	HD193304	DO – JP 8595	TMAJB811DNJ092871	DO-S-0-083/ 25-00022	GN052852
OHV – MO 503	WWWZZZ1JZ2W333801	OHV-K-1-023/ 24-00058	FL573033	DO – KS 671	WBADM41080GM16846	DO-S-0-082/ 24-00249	GT427598
LRA Biberach (BC) Tel.-Nr.: 07351 – 526566				DO – LO 1205	VF1FC1EBF37844060	DO-S-B-264/ 21-00181	FW723032
BC – DH 307	VF33CRHSB83252035	BC-K-3-010/ 23-00009	WA137283	DO – LO 133	YB4702003CL045391	DO-S-B-263/ 22-00061	GP536369
BC – QM 842	WVGZZZ1TZ7W034550	BC-K-3-027/ 20-00034	WJ476544	DO – LO 2022	W1T96340310486422	DO-S-B-264/ 21-00182	FZ209801
BC – SD 635	83207	BC-K-0-226/ 07-00028	US868432	DO – LU 496	WAUZZZ4F66N154835	DO-S-0-153/ 25-00069	HL936422
Stadt Chemnitz (C) Tel.-Nr.: 0371 – 4883330				DO – MG 674	WDD2220321A036900	DO-S-0-191/ 24-00338	FY685743
C – LF 901	VF33AKDY210700726	C-S-0-256/ 19-00130	FL716078	DO – QQ 241	WVGZZZ1TZ4W035693	DO-S-B-348/ 23-00032	GZ448160
LK Cloppenburg (CLP) Tel.-Nr.: 07131 – 562092				DO – RM 609	TMBEP6PJ1N4008627	DO-S-5-039/ 22-00012	GD078167
CLP – AA 201	WAUZZZ4G1EN112726	CLP-K-0-060/ 23-00062	GB863415	DO – RQ 774	WDB9026721R578653	DO-S-B-266/ 22-00060	VJ164816
CLP – M 830	WDB2032081F755680	CLP-K-1-242/ 22-00003	GN489387	DO – UR 122	UU1HSDCW658203738	DO-S-2-319/ 17-00016	EV558883
CLP – OD 299	VF1FC0VAF26804237	CLP-K-1-048/ 23-00027	WK047334	DO – UU 1003	TMBAL6NH5F4035678	DO-S-0-296/ 24-00179	HF904699
CLP – PS 555	JMBLYV98WCJ403051	CLP-K-0-065/ 23-00041	GT671592	DO – ZL 4444	WDD2221351A368451	DO-S-0-174/ 25-00561	HN662803
CLP – SP 467	WAUZZZ4F98N027399	CLP-K-0-180/ 22-00009	FZ499329	EN – C 1064	WV2ZZZ7HZFH082876	EN-K-0-183/ 20-00191	FR930737
CLP – VF 401	WWWZZZ6XZ1W071755	CLP-K-0-288/ 19-00054	FM855032	ME – AN 5361	VF7XUAHZ8CZ010837	DO-S-0-093/ 25-00696	EA283633
CLP – VF 438	ZFA18700000163656	CLP-K-0-276/ 20-00048	FV844816	MK – BF 224	SB1KZ20E70F026747	MK-K-4-192/ 23-00382	GT732119
CLP – VI 359	WWWZZZ1JZ1W318199	CLP-K-0-141/ 20-00159	WR188457	LK Gifhorn (GF) Tel.-Nr.: 05371 – 82443			
CLP – VT 50	KNAPH81BDK5496515	CLP-K-0-282/ 18-00001	FF708096	GF – HX 197	3000138	–	–
CLP – YV 997	W0L0TGF3542225905	CLP-K-0-297/ 17-00096	UC566196	LRA Heilbronn (HN) Tel.-Nr.: 07131 – 9947026			
CLP – YX 341	WDB1680331J697848	CLP-K-0-283/ 18-00041	FA297273	HN – AO 1624	3C4PFACY5CT338554	HN-K-0-080/ 17-00260	WR632489
LDK – I 7797	WAUZZZ8K3FN037382	CLP-K-1-300/ 22-00030	FK988841	HN – BM 100	5Y4AH10Y05A010593	HN-K-0-089/ 11-00300	UR768413
Stadt Dresden (DD) Tel.-Nr.: 0351 – 4888022				HN – DN 7804	WBAHS910005F51449	HN-K-0-077/ 20-00139	FT372484
DD – GU 7248	VF7JMKFVC97350726	DD-S-1-089/ 21-00071	WC758982	HN – JR 804	W0LJD7EL5FB032863	HN-K-0-334/ 22-00277	FW148750
Stadt Dortmund (DO) Tel.-Nr.: 0231 – 5010299				HN – KO 473	WBAAL11000AX35326	HN-K-0-235/ 19-00115	VZ332734
DO – AS 7883	WVGZZZ1TZGW506421	DO-S-0-319/ 24-00212	GH471710	HN – MH 375	E01762	HN-K-0-061/ 21-00196	XC819972
DO – BD 1080	WF0NXXGCDN2R38787	DO-S-0-062/ 14-00030	WG741417	HN – OS 855	TSMMA35S00811606	HN-K-0-313/ 15-00194	WK675819
DO – BY 334	SZLK30000L0001047	DO-S-0-173/ 22-00009	GL802159	HN – PA 906	WDD2052041F457840	HN-K-0-104/ 22-00037	ER617055
DO – CC 1982	WDC1569441J640663	DO-S-0-195/ 23-00052	GW784328				

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Stadt Heilbronn (HN) Tel.-Nr.: 07131 – 562092			
HN – A 5260	–	–	DO664426
HN – NO 999	–	–	HC793409
HN – S 2047	–	–	XB748145
HN – SO 2903	WBAKV410500P72250	HN-S-0-178/ 23-00092	GW827170
HN – XX 1015	WDB9066351S732546	HN-S-0-167/ 20-00074	FV442200
LB – LC 2801	ZFA19900000201930	HN-S-0-283/ 23-00077	FP592151
Hansestadt Rostock (HRO) Tel.-Nr.: 0381 – 3813146			
EU – AY 48	WWWZZZ9NZD076047	EU-K-1-229/ 22-00133	BQOM2359
HGW – AT 8	JF1GT3LC5KG091556	HGW-S-0-131/ 21-00039	D82XD173
LRO – C 324	W0L0XCF0846129291	LRO-K-0-338/ 24-00227	D42VVZ86
MOL – KA 712	WMWRC310X0TB81007	HRO-S-0-272/ 23-00046	GM028574
NVP – LW 98	WBAVA71050VA44461	VR-K-4-059/ 20-00031	R09C8EV0
LRA Lörrach (LÖ) Tel.-Nr.: 07621 – 4103477			
B – QB 921	3YF088484	LB-K-0-165/ 22-00152	FA542296
EM – F 355	WF0LXXGCBLET48463	EM-K-0-165/ 24-00170	EJ127027
SÄK – VR 1	WWWZZZ3CZ9P064523	–	–
LK Oder-Spree (LOS) Tel.-Nr.: 03361 – 5993062			
B – SH 3711	WDB2032461F650086	LOS-K-3-151/ 24-00143	HC212464
LK Rostock/Bad Doberan (LRO) Tel.-Nr.: 03843 – 75565508			
HRO – MP 215	JTDJW183100119778	HRO-S-0-133/ 20-00086	FV284433
LWL – MW 330	TMBJE73TXE9014995	LUP-K-1-110/ 21-00015	FA880888
OH – LS 623	WDB9026621R831569	OH-K-A-146/ 23-00092	VI250529
VG – HY 519	2287724	VG-K-1-158/ 19-00008	XA254135
LK Rostock/Güstrow (LRO) Tel.-Nr.: 03843 – 75565601			
DBR – XY 38	WFC2650GT21106553	LRO-K-0-003/ 17-00139	VR800911
LRO – D 784	617726	LRO-K-0-329/ 16-00176	UE307880
LRO – D 891	22218489	LRO-K-0-365/ 16-00051	WY087731
LRO – H 466	VF1CB1L0F29279731	LRO-K-0-257/ 24-00148	HB969663
ROS – VK 1	WV2ZZZ7HZ9H003668	LRO-K-0-114/ 24-00318	GB332210
LRA Meißen (MEI) Tel.-Nr.: 03521 – 7251544			
MEI – CD 848	88882	MEI-K-0-074/ 11-00155	–
MEI – SU 404	WLX212140E2184104	MEI-K-0-351/ 19-00178	WE645793
Märkischer Kreis/Iserlohn (MK) Tel.-Nr.: 02351 – 9666444			
MK – CQ 4010	WBAAL11090AX30352	MK-K-2-037/ 24-00254	FL414019
MK – CT 108	WBADT31080GN78473	MK-K-2-217/ 20-00201	FS632848
MK – GK 3006	TSMMA43S00320918	MK-K-2-297/ 23-00120	VV048817
LK Märkisch-Oderland (MOL) Tel.-Nr.: 03346 – 8508160			
B – ED 7003	WDD2120051A684554	B-S-2-351/ 19-02009	FQ071569

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
MOL – AF 43	JKAER500ACA083385	MOL-K-1-295/ 20-00045	FY695362
MOL – FR 402	719089	–	TH748214
MOL – FS 651	XMCXNZ39A8F005634	MOL-K-2-296/ 24-00018	FP407093
MOL – LE 675	VF7PMCFAC89370666 X	MOL-K-1-244/ 09-00052	DR059324
SEE – J 912	74878272	–	35602845
SEE – J 921	31638	–	TC835756
SEE – MD 22	VF1DTE90E41058949	MOL-K-6-019/ 24-00009	HA576838
SEE – U 63	WMX1903781A028201	MOL-K-4-181/ 22-00009	FJ667876
LK Northeim (NOM) Tel.-Nr.: 05551 – 708543			
EIN – RC 210	W0L0AHL3582150771	NOM-K-0-350/ 21-00045	GD781854
Landkreis Nordwestmecklenburg (NWM) Tel.-Nr.: 03841 – 30403650			
SN – P 140	1307106	–	TF929127
LK Oberhavel (OHV) Tel.-Nr.: 03301 – 6015949			
OHV – P 2311	XMCMNZ32A8F068120	OHV-K-1-074/ 23-00118	WT781890
LK Oldenburg (OL) Tel.-Nr.: 04431 – 85698			
GT – RM 1922	WAUZZZ8K6BN013376	OL-K-2-255/ 19-00010	FG912290
OL – A 5368	WAUZZZ8K7BA057782	OL-K-4-300/ 20-00018	FW141712
OL – A 7683	WAUZZZ4G7DN146250	OL-K-2-333/ 18-00004	EX288778
OL – AA 62	WBA1A31000E898021	OL-K-0-180/ 21-00008	GE427041
OL – C 8271	WDB2020781F624779	OL-K-4-305/ 18-00035	FE535243
OL – E 4442	WBAPD91040WG19283	OL-K-0-317/ 18-00023	WU916076
OL – E 5693	ZFA16900001336051	OL-K-1-059/ 22-00017	GK902478
OL – E 6393	TMBPW26Y464435322	OL-K-1-326/ 18-00002	FC791680
OL – E 7825	KMHPN81CP6U236046	OL-K-0-278/ 21-00001	GG472849
OL – E 9557	ZFA19900000204725	OL-K-0-040/ 21-00011	GA890066
OL – H 4982	WVGZZZ1TZEW044604	OL-K-0-288/ 20-00040	FS284547
OL – H 5672	W0L0TGF35X2170964	OL-K-0-027/ 22-00040	GA891656
OL – H 6484	WAUZZZ8DZTA136698	OL-K-0-168/ 22-00027	GL837152
OL – H 6554	WF0VXXGBFV1M62416	OL-K-0-160/ 22-00056	GL836941
OL – H 7770	WUFBH6700K0123046	OL-K-2-049/ 20-00007	FS353455
OL – R 3282	WWWZZZ9NZ3Y151018	OL-K-2-316/ 21-00004	GE937319
OL – T 834	WAUZZZ8K3FA128384	OL-K-0-239/ 19-00012	EL751376
OL – W 781	EX500D043189	OL-K-1-105/ 16-00051	WT387535
OL – W 786	W0L0HAF682G054959	OL-K-2-216/ 15-00005	WF464941
OL – WR 77	WF0XXXTTGXGB86440	OL-K-2-171/ 23-00004	FE535707
OL – Y 4290	SB153ABK00E163084	OL-K-3-172/ 12-00067	VV676459
OL – Z 3937	WDD2120251A060685	OL-K-0-284/ 18-00015	WR999538
OL – Z 8736	XMCLNDA1AWF073388	OL-K-0-158/ 18-00068	XA891979

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II	Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
Kreis Plön (PLÖ) Tel.-Nr.: 04522 – 743204				LK Uckermark (UM) Tel.-Nr.: 03984 – 702636			
KI – KL 666	NMTKZ3BX50R162342	KI-S-0-131/ 18-00082	EY767635	PZ – ZZ 11	WDD2221851A167967	UM-K-1-256/ 18-00073	WM471416
PLÖ – CS 180	XLJGT000100004887	PLÖ-K-0-115/ 17-00044	WS619216	SDT – T 71	W0LGM8ELXD1056711	UM-K-1-346/ 24-00042	HE755731
PLÖ – FQ 287	VF33H9HZC85118023	PLÖ-K-0-045/ 23-00069	GN738890	TP – BJ 44	SJNFFAJ11U2917473	UM-K-1-238/ 25-00018	GZ962314
PLÖ – GQ 812	VF33CNFUL84746106	PLÖ-K-0-291/ 23-00047	GU720512	LK Vechta (VEC) Tel.-Nr.: 04441 – 8981727			
SE – TS 5555	WAUZZZ8K1AA048364	PLÖ-K-0-015/ 21-00014	FN022455	VEC – DZ 44	W0L0AHL4872107752	VEC-K-0-292/ 24-00040	HE812391
Kreis Recklinghausen (RE) Tel.-Nr.: 02361 – 537249				Stadt Wiesbaden (WI) Tel.-Nr.: 0611 – 318333			
RE – HF 1307	W0L000051T2696826	RE-K-0-023/ 17-00268	WF562017	WI – UM 59	RFBT7100051400121	WI-S-1-259/ 21-00098	GG951868
RE – JP 400	28772	–	TF674167	Stadt Wolfsburg (WOB) Tel.-Nr.: 05361 – 282428			
Landratsamt Nordsachsen (TDO) Tel.-Nr.: 03421 – 7585134				WOB – B 1029	WVWZZZ1JZ6W002492	WOB-S-1-020/ 25-00343	HD384743
DZ – CZ 2113	WF0AXXGAJAVM44566	TDO-K-1-338/ 18-00080	FE345328	WOB – EO 2	WB10402C5YZC13688	WOB-S-0-210/ 08-00470	UZ463978
TDO – JA 300	WBAAL31050JJ40788	TDO-K-2-187/ 10-00038	VK463088	WOB – J 1270	WDC1631131A428405	WOB-S-1-104/ 25-00391	HD383471
LRA Traunstein (TS) Tel.-Nr.: 0861 – 587698							
TS – RO 302	TMBGY26Y164629056	TS-K-0-311/ 19-00188	WA339792				

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. Alle Angaben ohne Gewähr.

Stand: 10.12.2025

Nr. 131c**Dortmund, den 31.12.2025****Aufbietung gemäß § 17 Abs. 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)**

Folgende Zulassungsbescheinigungen Teile I und II bzw. Fahrzeugscheine/Fahrzeugbriefe sind entgegen der Bestimmungen des § 17 Abs. 3 FZV der zuständigen Zulassungsbehörde nicht vorgelegt worden.

Die aufbietenden Zulassungsstellen sind entsprechend dem Hauptkennzeichen der jeweiligen Region sortiert.

Kennzeichen	FIN	Nr. der Zula I	Nr. der Zula II
LABO Berlin (B)		Tel.-Nr.: 030 – 902693305	
B – LK 3098	WDB2037451A139263	B-S-1-126/ 25-01336	HC045541
B – LN 5917	VF1CN0D0541839905	B-S-2-272/ 25-00883	HN098594
Stadt Bottrop (BOT)		Tel.-Nr.: 02041 – 704132	
BOT – QS 264	VSSZZZ6LZ3R183488	BOT-S-0-154/ 19-00047	VY320169
Kreis Olpe (OE)		Tel.-Nr.: 02761 – 81376	
OE – RE 40	01232856	OE-K-1-208/ 09-00028	UY382774

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. Alle Angaben ohne Gewähr.

Stand: 10.12.2025

NICHTAMTLICHE BEKANNTMACHUNGEN

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

Aus der Industrie

aContact-Reifen speziell für autonome Fahrzeugflotten und Robotaxis

Continental AG (Continental) bietet eine neue Reifenlinie für den Erstausrüstungseinsatz an fahrerlosen Fahrzeugen an. Die aContact-Reifenfamilie vereint gezielt spezielle Reifentechnologien, um den unterschiedlichen Anforderungen und Einsatzgebieten von autonomen Fahrzeugflotten gerecht zu werden. Diese eignet sich für Robotaxis, Shuttle-Fahrzeuge, autonome Lieferdienste und zukünftig auch für autonom fahrende Privatautos. Bereits in Kürze werden Continentals aContact-Reifen das erste Mal auf öffentlichen Straßen in US-amerikanischen Städten wie Las Vegas und San Francisco zum Einsatz kommen.

Nach Meletis Xigakis, Leiter Forschung und Entwicklung des Erstausrüstungsgeschäfts von Continental Tires, werden fahrerlos agierende Robotaxis bald Teil unseres Mobilitätsalltags sein – wie normale Pkw, Lastenfahräder oder E-Scooter. Entscheidend für deren Effizienz sei, dass sie mit maßgeschneiderten Reifen unterwegs seien. Hier setzten sie mit ihrer aContact-Produktlinie an: Diese Linie vereine speziell auf den jeweiligen Hersteller oder Mobilitätsanbieter abgestimmte, angepasste Technologien. So würden sie für Sicherheit, Leistung und Effizienz sorgen.

Der aContact-Reifen aus dem Technologie-Portfolio von Continental für Robotaxis im Straßenverkehr ebenso wie für den Einsatz an Shuttle-Fahrzeugen auf Werksgeländen.



Mit dem teilautomatisierten und autonomen Fahren hat auch in der Reifenentwicklung eine neue Ära begonnen, die Continental mitprägt. Das Technologieunternehmen beschäftigt sich seit Jahren mit innovativen Fahrzeugkonzepten und den damit verbundenen Anforderungen an Reifen, beispielsweise von besonders leicht gebauten Fahrzeugen mit alternativen Antriebsvarianten und von autonom lenkenden Automobilen. Wenn Fahrzeuge nicht von Menschen, sondern von künstlich intelligenten Algorithmen gesteuert werden, verändert sich das Fahrverhalten. Selbstlenkende Autos fahren zum Beispiel meist mit niedrigeren Geschwindigkeiten und unter stark kontrollierten Bedingungen. Dafür müssen Reifen für Robotaxis häufig lange Betriebszeiten meistern.

aContact: Sicherheit und Energieeffizienz sind entscheidend

In bedeutenden Automobilmärkten wie China oder Nordamerika ist das autonome Fahren bereits Realität. In chinesischen Metropolen wie Shanghai oder Peking sowie in US-amerikanischen Großstädten wie San Francisco oder Los Angeles sind Robotaxis schon Teil des Stadtbildes. Viele Produzenten – ob agiles Start-up oder traditionsreicher Automobilhersteller – arbeiten an Technologielösungen für den Aufbau von Robotaxi-Flotten.



Continental setzt auf das autonome Fahren: Der Reifenhersteller bietet eine Produktlinie speziell für den Erstausrüstungseinsatz an fahrerlosen Fahrzeugen an.

Continental liefert ihre maßgeschneiderten Varianten des aContact an mehrere Kundinnen und Kunden, die autonom agierende Fahrzeugflotten betreiben oder betreiben werden. Je nach Einsatzgebiet sind dabei verschiedene Qualitäten und technologische Spezifikationen der aContact-Linie gefragt. Stets im Fokus stehen Sicherheitseigenschaften wie kurze Bremswege und hervorragendes Handling, auch bei Nässe. Die Anforderungen unterscheiden sich deutlich wie etwa zwischen einem Fahrzeug, das im hektischen Berufsverkehr operiert, und einem Shuttle-Fahrzeug, das auf einem Flughafengelände auf klar definierten Routen rollt. Continental berücksichtigt das und passt Gummimischungen und Profildesigns entsprechend an. Auf Kundenwunsch kann der Reifen eine besonders robuste Seitenwandkonstruktion erhalten, die eine hohe Lebensdauer ermöglicht. Auch ein geringer Rollwiderstand ist ein häufig gefragtes Kriterium, da er die Reichweite von autonomen Elektrofahrzeugen maximiert.

Reifen für selbstfahrende Autos sind in der Regel relativ schmal und hoch gebaut – das senkt den Luft- und obendrein den Rollwiderstand. Gleichzeitig tragen hohe Reifen das Gewicht von schweren Fahrzeugkarosserien und Batteriepaketen besser. Das hat positive Auswirkungen auf das Handling und die Fahrstabilität. Für ein geräuscharmes Fahrerlebnis berücksichtigt Continental zudem gezielt die Minimierung externer Abrollgeräusche bei der Entwicklung der aContact-Reifen. Continental entwickelt Reifentechnologien für autonome Fahrzeuge gezielt mit Fokus auf Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit. Anforderungen von Kundinnen und Kunden sowie spezifische Einsatzbereiche fließen ebenso ein wie das Ziel, Produkte über den gesamten Lebenszyklus hinweg umweltfreundlicher zu gestalten. Dafür investiert Continental kontinuierlich in innovative Materialien, Technologien und ressourcenschonende Produktionsprozesse.

Quelle: www.continental.com

Aus der Forschung

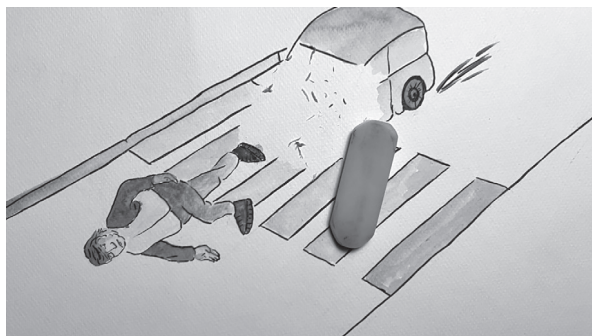
Wie journalistische Sprache die Ursachen von Verkehrsunfällen verschleiern kann

Die Berichterstattung über Verkehrsunfälle in deutschsprachigen Ländern ist gelegentlich nicht neutral und verlagert die Schuld von Autofahrenden auf Radfahrende und Zufußgehende. Es kommt vor, dass Journalistinnen und Journalisten Verkehrsunfälle als isolierte Ereignisse darstellen und dadurch Politik- und Infrastruktur-Probleme herunterspielen – das zeigt eine in der Fachzeitschrift „Mobilities“ veröffentlichte Studie. Ein interdisziplinäres Forschungsteam legt darin Leitlinien für eine präzisere Berichterstattung dar, die auch das Bewusstsein für sichere Mobilität fördern sollen.

Nach dem Erstautor Dirk von Schneidemesser vom Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS) des Helmholtz-Zentrum für Geoforschung (GFZ) würden in Deutschland, Österreich und der Schweiz sprachliche Muster in der Berichterstattung über Verkehrsunfälle Ursachen und Auswirkungen verschleiern. Anhand einer Inhaltsanalyse von 229 Artikeln hätten sie nachgewiesen, dass sprachliche Mittel wie Passivkonstruktionen, Metonymien und reflexive Verben häufig verwendet werden, um die Verantwortung für Unfälle von Kfz-Fahrerinnen und -Fahrern auf Menschen zu verlagern, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs seien, so von Schneidemesser. Auf diese Weise vermittele die Berichterstattung ein verzerrtes Bild und behindere Mobilitätsreformen für mehr Sicherheit.

Die Studie beschreibt vier Arten der sprachlichen Verschleierung:

1. Wenn das Fahrzeug anstelle der Fahrerin oder des Fahrers als Akteur genannt wird (wie in „Auto erfasst RadfahrerIn“), verlagert dies den Fokus weg von den Handelnden und verschleiert damit die Verantwortung für die Kollision. In der Rhetorik wird diese Ersetzung einer Person durch eine Sache als Metonymie bezeichnet.
2. Ein zweites, gängiges, sprachliches Mittel, um einen sozialen Akteur in den Hintergrund zu rücken, ist die Verwendung einer Passivkonstruktion mit Präpositionalphrase (wie in „Fußgänger von Autofahrer angefahren“) im Gegensatz zur Aktivkonstruktion (wie in „Autofahrer fährt Fußgänger an“). Dadurch wird der Akteur in den Hintergrund gedrängt.
3. Eine dritte Möglichkeit, Verantwortung durch Sprache zu verschieben, ist die Auslassung. Der beteiligte Akteur wird überhaupt nicht erwähnt, zum Beispiel durch die Verwendung einer Passivform



In Berichten über Verkehrsunfälle werden oft unpersönliche Formulierungen verwendet.

ohne Präpositionalphrase (wie in „Fußgängerin angefahren“).

4. Eine vierte Möglichkeit, Verantwortung zu verschieben, ist die Verwendung reflexiver Verben (wie in „Fußgängerin verletzt sich“). Dies hat eine ähnliche Wirkung wie die Passivform. Erstens wird der Verursacher oder die Verursacherin weggelassen und zweitens der Fokus auf die geschädigte Person gelegt.

Die Autorinnen und Autoren raten zu einer Sprache, die die handelnden Personen klar benennt. In denen von ihnen analysierten Artikeln kamen Opfer in 76 Prozent der Überschriften vor, während nur 15 Prozent eine zweite beteiligte Person erwähnen. Die für die Schäden Verantwortlichen standen also nicht im Fokus. Neben den Formulierungen sei auch das Fehlen von Kontextinformationen ein häufiges Problem, erläutert Schneidemesser: Wenn die Leserinnen und Leser zum Beispiel aus dem Artikel erfahren würden, dass es an einer Kreuzung häufig zu Kollisionen komme oder es an einer vielbefahrenen Straße keine Ampel gebe, seien sie eher geneigt, sicherheitsorientierte Infrastrukturmaßnahmen zu befürworten.

Die interdisziplinäre Studie (in englischer Sprache) kann unter folgendem Link abgerufen werden: www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17450101.2025.2534634. Ausführlichere Empfehlungen haben Fachleute aus Deutschland, Österreich und der Schweiz, darunter Forschende des RIFS, bereits im März dieses Jahres in einem Leitfaden unter www.sprachkompass.ch/themen/verkehr/sprachunfall-unfallsprache veröffentlicht.

Quelle: www.rifs-potsdam.de

Impressum: Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr – Schriftleitung **Amtlicher Teil:** Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, Robert-Schuman-Platz 1, D-53175 Bonn – **Nichtamtlicher Teil:** Redaktionelle Bearbeitung: Dr. Ralf A. Herbst (verantw.) – Verlag: Verkehrsblatt-Verlag Borgmann GmbH & Co. KG, Schleefstraße 14, D-44287 Dortmund, Tel.: +49 231 128047, FAX: +49 231 125640, Internet: www.verkehrsblatt.de • E-Mail: info@verkehrsblatt.de (Angaben gemäß der Verordnung zur allgemeinen Produktsicherheit) – **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: € 89,50. Bezug der Digitalausgabe als automatischer E-Mail-Versand (PDF-Dokumente) jeweils am Erscheinungstag. Jahresbezugspreis € 77,50 einschließlich 7% Mehrwertsteuer. Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen unter www.verkehrsblatt.de/docs/agb-allgemein. Preis dieser Ausgabe € 8,05. Bezieher werden gebeten, sich wegen des Ausbleibens des Verkehrsblatt, der Abonnentenweiterung 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 Adressenänderungen die Deutsche Post AG die ihr vorliegende Nachsendeadresse dem Verlag unaufgefordert mitteilt, damit eine ordnungsgemäße Auslieferung gewährleistet ist. Erscheinungsweise: Zweimal monatlich. Anzeigen: Anzeigenpreisliste Nr. 32 vom 01.09.2025. Gesamtherstellung: Löer Druck GmbH, Klever Str. 11, 44141 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, amtliche 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) zum Verkehrsblatt (Amtsblatt).

Die Loseblattsammlung Sachgebiet 05: Brücken- und Ingenieurbau ist eine wertvolle Arbeitshilfe und **d a s** Nachschlagewerk für Ingenieure und Sachbearbeiter in Bundes-, Landes- bzw. in Staats-, Kreis- und Stadtverwaltungen, sowie für Ingenieurbüros, die sich mit Planung, Aufstellung von Bauwerksentwürfen, Berechnung, Bauausführung und Bauüberwachung von Brücken, Tunneln und anderen Ingenieurbauwerken befassen.

Straßenbauvorschriften

Die Bezeichnung Straßenbauvorschrift dient als Oberbegriff für sämtliche Richtlinien, Normen und Standards im Straßenbau.

Straßenbauvorschriften fassen die Erfahrungen und Erkenntnisse der vergangenen Jahrzehnte zusammen und werden in größeren Abständen den aktuellen Veränderungen angepasst.

Die Inhalte der Straßenbauvorschriften markieren den Stand der Technik und besitzen in der Regel Rechtsverbindlichkeit.



Straße in der Antike
Quelle: Maristella – stock.adobe.com



Straße im 21. Jahrhundert
Foto: Nickolay Khoroshkov – stock.adobe.com

* Als Bezieher einer Sammlung werden Sie zur automatischen Nachlieferung vorgemerkt!

So ist garantiert, dass Sie immer auf dem Laufenden sind!

Der Teil Verwaltung der Sammlung enthält alle Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) des Sachgebietes 05: Brücken- und Ingenieurbau und alle Ordner. Zum Lieferumfang gehören z. Zt:

ARS*, RE-ING*, RAB-ING*, RiZ-ING*, M-BÜ-ING*, ZTV-ING*, TL/TP-ING*, RI-ERH-ING*

DIN A4, 11 Ordner, z.Zt. über 2.200 Seiten

Verkehrsblatt-Sammlung-Nr. S 1050

€ 419,00

Jetzt auch als Online-Version!

Informationen unter <https://www.verkehrsblatt.de/docs/sammlung>

Der Teil Entwurf enthält alle Regelwerke, die für die Entwurfsbearbeitung erforderlich sind u. a.:

RE-ING – RL für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten*

DIN A4, Ordner, z. Zt. über 140 Seiten

Verkehrsblatt-Sammlung-Nr. S 1052

€ 49,80

RiZ-ING – Richtzeichnungen*

DIN A4, Ordner, z. Zt. über 200 Seiten

Verkehrsblatt-Sammlung-Nr. S 1053

€ 49,80

RAB-ING – Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksentwürfen für Ingenieurbauten*

DIN A4, 3 Ordner, z. Zt. über 350 Seiten, 15 Bauwerkspläne jeweils in Originalgröße und 52 Bauwerkspläne jeweils im DIN A2-Format

Verkehrsblatt-Sammlung-Nr. S 1054

€ 139,50

Der Teil Baudurchführung ist für die Regelwerke der Bauausführung vorgesehen, u. a.:

ZTV-ING – Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten*

DIN A4, 2 Ordner, z. Zt. über 700 Seiten

Verkehrsblatt-Sammlung-Nr. S 1056

€ 99,50

M-BÜ-ING – Merkblatt für die Bauüberwachung für Ingenieurbauten*

DIN A4, Ordner, z. Zt. über 260 Seiten

Verkehrsblatt-Sammlung-Nr. S 1057

€ 49,80

Bestellungen an: Verkehrsblatt-Verlag Borgmann GmbH & Co. KG • Tel.: (0231) 12 80 47 • E-Mail: info@verkehrsblatt.de. Alle Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten. (Ab einem Bestellwert von 25,00 € erfolgt die Lieferung innerhalb Deutschlands versandkostenfrei.) Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen finden Sie unter www.verkehrsblatt.de/docs/agb-allgemein.

Ingenieurbau . . .

*Die ordnungsgemäße
Herstellung des Bauwerkes ist
durch die Überwachung der
Bauausführung, aber auch die
Qualitätsprüfung der Baustoffe
sicherzustellen.
(...)*

*Bei größeren Bauvorhaben führt
die Fülle von Überwachungs-
erfordernissen regelmäßig zu
einer ständigen Präsenzpflcht
des bauleitenden Architekten
auf der Baustelle.*

Quelle: Deutsche Bauzeitschrift



Foto: Aikon – stock.adobe.com

M-BÜ-ING

Merkblatt für die Bauüberwachung von Ingenieurbauten

Das M-BÜ-ING beinhaltet ausgewählte Kontrollen, Prüfungen und Festlegungen, die im Rahmen der Überwachung von Bauarbeiten zur Herstellung und Erhaltung von Ingenieurbauten und Brücken erforderlich und vorgeschrieben sind.

Das M-BÜ-ING ist somit eine Art Checkliste zur Überprüfung der zu leistenden Tätigkeiten, sowohl für die Auftragnehmer, als auch für Planer und Bauüberwacher.

DIN A 4, z. Zt. 265 Seiten mit Registereinteilung, angepasst an die ZTV-ING

Verkehrsblatt–Sammlung Nr. S 1057

€ 49,80

***Als Bezieher der Sammlung werden Sie zur
automatischen Nachlieferung vorgemerkt!***

So ist garantiert, dass Sie immer auf dem Laufenden sind!

Bestellungen an: Verkehrsblatt-Verlag Borgmann GmbH & Co. KG • Tel.: (0231) 12 80 47
E-Mail: info@verkehrsblatt.de.

Alle Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten. (Ab einem Bestellwert von 25,00 € erfolgt die Lieferung innerhalb Deutschlands versandkostenfrei.) Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen finden Sie unter www.verkehrsblatt.de/docs/agb-allgemein.