

HAMBURGISCHES GESETZ- UND VERORDNUNGSBLATT

TEIL I

HmbGVBl. Nr. 31	FREITAG, DEN 7. JULI	2006
Tag	Inhalt	Seite
26. 6. 2006	Verordnung über den Bebauungsplan Barmbek-Nord 35	359
26. 6. 2006	Verordnung über den Bebauungsplan Barmbek-Nord 36	361
26. 6. 2006	Verordnung über den Bebauungsplan Barmbek-Nord 37	362
27. 6. 2006	Verordnung über Maßnahmen im Rahmen der Schulorganisation zum Schuljahresbeginn 2006/2007, zum Schuljahresende 2006/2007 und zum Schuljahresbeginn 2007/2008	363
	223-1-82	
27. 6. 2006	Fünfte Verordnung zur Änderung der Hafenverkehrsordnung	365
	9501-1-1	
4. 7. 2006	Bekanntmachung über das In-Kraft-Treten des Staatsvertrages zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Freien und Hansestadt Hamburg über die Bestimmung der Region der AOK Rheinland/Hamburg	370
	860-6	
–	Druckfehlerberichtigung	370

Angaben unter dem Vorschriftentitel beziehen sich auf die Gliederungsnummern in der Sammlung der Gesetze und Verordnungen der Freien und Hansestadt Hamburg.

Verordnung über den Bebauungsplan Barmbek-Nord 35

Vom 26. Juni 2006

Auf Grund von § 10 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1824), in Verbindung mit § 3 Absatz 1 und § 5 Absatz 1 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes in der Fassung vom 30. November 1999 (HmbGVBl. S. 271), zuletzt geändert am 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525), § 6 Absätze 4 und 5 des Hamburgischen Naturschutzgesetzes in der Fassung vom 7. August 2001 (HmbGVBl. S. 281), zuletzt geändert am 20. April 2005 (HmbGVBl. S. 146), sowie § 1 Absatz 2, § 3 Absatz 2 und § 4 der Weiterübertragungsverordnung-Bau vom 28. Juni 2000 (HmbGVBl. S. 134), geändert am 1. Februar 2005 (HmbGVBl. S. 21), wird verordnet:

§ 1

(1) Der Bebauungsplan Barmbek-Nord 35 für den Geltungsbereich Bahnanlage – Hebebrandbrücke – Hebebrandstraße – Rübenkamp – Jahnbrücke (Bezirk Hamburg-Nord, Ortsteil 429) wird festgestellt.

(2) Das maßgebliche Stück des Bebauungsplans und die ihm beigegebene Begründung werden beim Staatsarchiv zu kostenfreier Einsicht für jedermann niedergelegt.

(3) Es wird auf Folgendes hingewiesen:

1. Ein Abdruck des Plans und die Begründung können beim örtlich zuständigen Bezirksamt während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden. Soweit zusätzliche Abdrucke beim Bezirksamt vorhanden sind, können sie gegen Kostenersatzung erworben werden.
2. Wenn die in den §§ 39 bis 42 des Baugesetzbuchs bezeichneten Vermögensnachteile eingetreten sind, kann

ein Entschädigungsberechtigter Entschädigung verlangen. Er kann die Fälligkeit des Anspruchs dadurch herbeiführen, dass er die Leistung der Entschädigung schriftlich bei dem Entschädigungspflichtigen beantragt. Ein Entschädigungsanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von drei Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die in Satz 1 bezeichneten Vermögensnachteile eingetreten sind, die Fälligkeit des Anspruchs herbeigeführt wird.

3. Unbeachtlich sind

- a) eine nach § 214 Absatz 1 Satz 1 Nummern 1 bis 3 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,
- b) eine unter Berücksichtigung des § 214 Absatz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans und
- c) nach § 214 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,

wenn sie nicht innerhalb von zwei Jahren seit dem In-Kraft-Treten des Bebauungsplans schriftlich gegenüber dem örtlich zuständigen Bezirksamt unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

§ 2

Für die Ausführung des Bebauungsplans gelten nachstehende Vorschriften:

1. Das festgesetzte Gehrecht umfasst die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, einen allgemeinen zugänglichen Weg anzulegen und zu unterhalten.
2. Auf der als private Grünfläche „Dauerkleingärten“ ausgewiesenen Fläche ist innerhalb der eingeschossig überbaubaren Fläche nur ein Vereinshaus zulässig.
3. Im nördlichen Abschnitt der privaten Grünfläche „Dauerkleingärten“ zwischen Rübenkamp 227 (Flurstück 5677 der Gemarkung Barmbek) und der neuen ost-west-gerichteten Straßenverkehrsfläche sind die vorhandenen Doppellauben zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen. Die Lauben sind in einem Abstand von 6 m und 8 m (Versatz) von der Mittelachse des nord-süd-gerichteten Mittelweges aufzustellen (Versatz nach jeweils zwei Doppellauben).
4. Je Gartenlaube beziehungsweise je Doppellaube sind zwei Obsthochstämme mit einem Stammumfang von mindestens 14 cm, in einem Meter Höhe über dem Erdboden gemessen, in einem Abstand von 7 m von der Mittelachse des nord-süd-gerichteten Mittelweges nördlich und südlich der Laube zu pflanzen. Anzupflanzen sind Hochstamm-Obstbäume alter Kultursorten.

§ 3

Für das Plangebiet werden die bisher bestehenden Bebauungspläne aufgehoben.

Hamburg, den 26. Juni 2006.

Das Bezirksamt Hamburg-Nord

Verordnung über den Bebauungsplan Barmbek-Nord 36

Vom 26. Juni 2006

Auf Grund von § 10 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1824), in Verbindung mit § 3 Absatz 1 und § 5 Absatz 1 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes in der Fassung vom 30. November 1999 (HmbGVBl. S. 271), zuletzt geändert am 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525), § 6 Absätze 4 und 5 des Hamburgischen Naturschutzgesetzes in der Fassung vom 7. August 2001 (HmbGVBl. S. 281), zuletzt geändert am 20. April 2005 (HmbGVBl. S. 146), sowie § 1 Absatz 2, § 3 Absatz 2 und § 4 der Weiterübertragungsverordnung-Bau vom 28. Juni 2000 (HmbGVBl. S. 134), geändert am 1. Februar 2005 (HmbGVBl. S. 21), wird verordnet:

§ 1

(1) Der Bebauungsplan Barmbek-Nord 36 für den Geltungsbereich Bahnanlage – Jahnbrücke – Rübenkamp – Alte Wöhr (Bezirk Hamburg-Nord, Ortsteil 429) wird festgestellt.

(2) Das maßgebliche Stück des Bebauungsplans und die ihm beigegebene Begründung werden beim Staatsarchiv zu kostenfreier Einsicht für jedermann niedergelegt.

(3) Es wird auf Folgendes hingewiesen:

1. Ein Abdruck des Plans und die Begründung können beim örtlich zuständigen Bezirksamt während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden. Soweit zusätzliche Abdrucke beim Bezirksamt vorhanden sind, können sie gegen Kostenersatz erworben werden.
2. Wenn die in den §§ 39 bis 42 des Baugesetzbuchs bezeichneten Vermögensnachteile eingetreten sind, kann ein Entschädigungsberechtigter Entschädigung verlangen. Er kann die Fälligkeit des Anspruchs dadurch herbeiführen, dass er die Leistung der Entschädigung schriftlich bei dem Entschädigungspflichtigen beantragt. Ein Entschädigungsanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von drei Jahren

nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die in Satz 1 bezeichneten Vermögensnachteile eingetreten sind, die Fälligkeit des Anspruchs herbeigeführt wird.

3. Unbeachtlich sind

- a) eine nach § 214 Absatz 1 Satz 1 Nummern 1 bis 3 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,
- b) eine unter Berücksichtigung des § 214 Absatz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans und
- c) nach § 214 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,

wenn sie nicht innerhalb von zwei Jahren seit dem In-Kraft-Treten des Bebauungsplans schriftlich gegenüber dem örtlich zuständigen Bezirksamt unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

§ 2

Für das Plangebiet werden die bisher bestehenden Bebauungspläne aufgehoben.

Hamburg, den 26. Juni 2006.

Das Bezirksamt Hamburg-Nord

Verordnung über den Bebauungsplan Barmbek-Nord 37

Vom 26. Juni 2006

Auf Grund von § 10 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1824), in Verbindung mit § 3 Absatz 1 und § 5 Absatz 1 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes in der Fassung vom 30. November 1999 (HmbGVBl. S. 271), zuletzt geändert am 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525), § 6 Absätze 4 und 5 des Hamburgischen Naturschutzgesetzes in der Fassung vom 7. August 2001 (HmbGVBl. S. 281), zuletzt geändert am 20. April 2005 (HmbGVBl. S. 146), § 81 Absatz 1 Nummer 2 der Hamburgischen Bauordnung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), sowie § 1 Absatz 2 und § 3 Absatz 2 der Weiterübertragungsverordnung-Bau vom 28. Juni 2000 (HmbGVBl. S. 134), geändert am 1. Februar 2005 (HmbGVBl. S. 21), wird verordnet:

§ 1

(1) Der Bebauungsplan Barmbek-Nord 37 für den Gelungsbereich zwischen Bahngelände, Alte Wöhr, Rübenkamp, Nordgrenze des Flurstücks 5774 der Gemarkung Barmbek, Hardorffsweg und Hellbrookstraße (Bezirk Hamburg-Nord, Ortsteil 428) wird festgestellt.

Das Gebiet wird wie folgt begrenzt:

Über das Flurstück 3306 (S-Bahn) der Gemarkung Barmbek – Alte Wöhr – Rübenkamp – Nordgrenze des Flurstücks 5774 der Gemarkung Barmbek – Fuhlsbüttler Straße – Hardorffsweg – Hellbrookstraße.

(2) Das maßgebliche Stück des Bebauungsplans und die ihm beigegeben Begründung werden beim Staatsarchiv zu kostenfreier Einsicht für jedermann niedergelegt.

(3) Es wird auf Folgendes hingewiesen:

1. Ein Abdruck des Plans und die Begründung können beim örtlich zuständigen Bezirksamt während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden. Soweit zusätzliche Abdrucke beim Bezirksamt vorhanden sind, können sie gegen Kostenersatz erworben werden.
2. Wenn die in den §§ 39 bis 42 des Baugesetzbuchs bezeichneten Vermögensnachteile eingetreten sind, kann ein Entschädigungsberechtigter Entschädigung verlangen. Er kann die Fälligkeit des Anspruchs dadurch herbeiführen, dass er die Leistung der Entschädigung schriftlich bei dem Entschädigungspflichtigen beantragt. Ein Entschädigungsanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von drei Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die in Satz 1 bezeichneten Vermögensnachteile eingetreten sind, die Fälligkeit des Anspruchs herbeigeführt wird.

3. Unbeachtlich sind

- a) eine nach § 214 Absatz 1 Satz 1 Nummern 1 bis 3 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,
 - b) eine unter Berücksichtigung des § 214 Absatz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans und
 - c) nach § 214 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,
- wenn sie nicht innerhalb von zwei Jahren seit dem Inkrafttreten des Bebauungsplans schriftlich gegenüber dem örtlich zuständigen Bezirksamt unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

§ 2

Für die Ausführung des Bebauungsplans gelten nachstehende Vorschriften:

1. Für festgesetzte Baumanpflanzungen sind standortgerechte einheimische Laubgehölze zu verwenden und zu erhalten.
2. Die anzupflanzenden Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, ausweisen. Im Kronenbereich jedes Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m² anzulegen und zu begrünen.

§ 3

Für das Plangebiet werden die bisher bestehenden Bebauungspläne aufgehoben.

Hamburg, den 26. Juni 2006.

Das Bezirksamt Hamburg-Nord

Verordnung
über Maßnahmen im Rahmen der Schulorganisation
zum Schuljahresbeginn 2006/2007, zum Schuljahresende 2006/2007
und zum Schuljahresbeginn 2007/2008

Vom 27. Juni 2006

Auf Grund von § 87 Absatz 3 des Hamburgischen Schulgesetzes (HmbSG) vom 16. April 1997 (HmbGVBl. S. 97), zuletzt geändert am 17. Mai 2006 (HmbGVBl. S. 243), und § 1 Nummer 17 der Weiterübertragungsverordnung-Schulrecht vom 30. Mai 2006 (HmbGVBl. S. 274), wird verordnet:

Teil A

Maßnahmen zum Schuljahresbeginn 2006/2007

Erster Abschnitt

Auf Dauer wirkende Maßnahmen
(Strukturelle Maßnahmen)

§ 1

Schließung von Schulen

- (1) Die Grundschule Laeiszstraße, Laeiszstraße 12, wird geschlossen.
- (2) Die Grundschule Pestalozzi-Schule, Kleine Freiheit 68, wird geschlossen.
- (3) Die Grund-, Haupt- und Realschule Sengemannstraße, Sengemannstraße 50, wird geschlossen.
- (4) Die Grund-, Haupt- und Realschule Telemannstraße, Telemannstraße 10, wird geschlossen.
- (5) Die Grundschule Schierenberg, Schierenberg 50, wird geschlossen.
- (6) Das Gymnasium St. Georg in Horn, Querkamp 68, wird geschlossen.

§ 2

Errichtung und Zusammenlegung von Schulen

- (1) In den Schulgebäuden Altonaer Straße 38 und Arnkielstraße 2/4 wird durch Zusammenlegung der Grund-, Haupt- und Realschule Altonaer Straße, Altonaer Straße 38, und der Grund-, Haupt- und Realschule Arnkielstraße, Arnkielstraße 2/4, die Grund-, Haupt- und Realschule Altonaer Straße/Arnkielstraße errichtet.
- (2) Die Grundschule Ballerstaedtweg, Ballerstaedtweg 1, und die Grundschule Genslerstraße, Genslerstraße 33, werden unter Weiternutzung beider Schulgebäude zusammengelegt zur Grundschule Genslerstraße mit der Zweigstelle Ballerstaedtweg.
- (3) Die Grundschule Krohnstieg, Krohnstieg 107, und die Haupt- und Realschule Langenhorn, Grellkamp 40, werden unter Weiternutzung beider Schulgebäude zusammengelegt zur Grund-, Haupt- und Realschule Langenhorn mit der Zweigstelle Krohnstieg.
- (4) Die Grund-, Haupt- und Realschule Hinschenfelde, Walddörfer Straße 243/245, und die Grund-, Haupt- und Realschule Königsländer Schule, Walddörfer Straße 91, werden unter Weiternutzung beider Schulgebäude zusammengelegt zur Grund-, Haupt- und Realschule Hinschenfelde/Königsländer Schule.

§ 3

Einrichtung von Eingangsklassen

Abweichend von § 87 Absatz 2 Satz 2 HmbSG wird erstmalig mit Beginn des Schuljahres 2006/2007 bestimmt:

1. An der

- 1.1 Schule Bei der Katharinenkirche,
- 1.2 Schule Am Altonaer Volkspark,
- 1.3 Schule Zollenspieker,
- 1.4 Schule Altengamme-Deich,
- 1.5 Schule Fünfhausen-Warwisch,
- 1.6 Schule Mittlerer Landweg,
- 1.7 Schule Neuland

kann die Jahrgangsstufe 1 der Grundschule auch mit einer Eingangsklasse eingerichtet werden.

2. An der Schule Am Altonaer Volkspark kann die Jahrgangsstufe 5 der Haupt- und Realschule auch mit einer Eingangsklasse eingerichtet werden.

3. An der Albert-Schweitzer-Schule kann die Jahrgangsstufe 5 der Gesamtschule auch mit zwei Eingangsklassen eingerichtet werden.

4. Am

- 4.1 Gymnasium Alstertal,
- 4.2 Gymnasium Lerchenfeld,
- 4.3 Gymnasium Hummelsbüttel

kann die Jahrgangsstufe 5 des Gymnasiums auch mit zwei Eingangsklassen eingerichtet werden.

5. An der Schule Othmarscher Kirchenweg kann die Jahrgangsstufe 7 der Haupt- und Realschule auch mit zwei Klassen eingerichtet werden.

6. An der Schule Am Altonaer Volkspark kann die Jahrgangsstufe 7 der Haupt- und Realschule auch mit einer Klasse der Hauptschule eingerichtet werden.

Zweiter Abschnitt

Auf ein Schuljahr beschränkte Maßnahmen
(Organisatorische Maßnahmen)

§ 4

Nichteinrichtung von Eingangsklassen

In der Grund-, Haupt- und Realschule An der Seebek werden Klassen der Jahrgangsstufe 7 der Haupt- und Realschule nicht eingerichtet.

§ 5

Einrichtung von Eingangsklassen

Abweichend von § 87 Absatz 2 Satz 2 HmbSG wird für das Schuljahr 2006/2007 bestimmt:

1. An der

- 1.1 Heinrich-Wolgast-Schule,
- 1.2 Schule Billbrookdeich,
- 1.3 Ganztagschule St.Pauli,
- 1.4 Schule Königstraße,
- 1.5 Schule Sachsenweg,
- 1.6 Schule Eduardstraße,
- 1.7 Schule Bandwirkerstraße,
- 1.8 Schule Charlottenburger Straße,
- 1.9 Schule Oldenfelde,
- 1.10 Schule Leuschnerstraße,
- 1.11 Schule Cranz,
- 1.12 Schule Neugraben,
- 1.13 Schule Hausbruch,
- 1.14 Schule Ohrnschweg

wird jeweils mindestens eine Eingangsklasse der Jahrgangsstufe 1 der Grundschule eingerichtet.

2. An der

- 2.1 Schule Denksteinweg,
- 2.2 Schule Holstenhof,
- 2.3 Schule Möllner Landstraße,
- 2.4 Schule St.Pauli,
- 2.5 Schule Iserbarg,
- 2.6 Schule Kroonhorst,
- 2.7 Schule Langbargheide,
- 2.8 Schule Winterhuder Weg,
- 2.9 Wolfgang-Borchert-Schule,
- 2.10 Schule An der Seebek,
- 2.11 Schule Fraenkelstraße,
- 2.12 Schule Allermöhe,
- 2.13 Schule Ernst-Henning-Straße,
- 2.14 Schule Am Falkenberg,
- 2.15 Schule Weusthoffstraße,
- 2.16 Schule Fährstraße,
- 2.17 Schule Slomanstieg

wird jeweils mindestens eine Eingangsklasse der Jahrgangsstufe 5 der Haupt- und Realschule eingerichtet.

3. Am

- 3.1 Gymnasium Finkenwerder,
- 3.2 Immanuel-Kant-Gymnasium,
- 3.3 Gymnasium Blankenese,
- 3.4 Gymnasium Rissen,
- 3.5 Gymnasium Meiendorf,
- 3.6 Gymnasium Ohlstedt

werden jeweils mindestens zwei Eingangsklassen der Jahrgangsstufe 5 des Gymnasiums eingerichtet.

4. An der

- 4.1 Schule Beim Pachthof,
- 4.2 Schule Möllner Landstraße,
- 4.3 Schule Königstraße,
- 4.4 Schule Kroonhorst,
- 4.5 Schule Iserbarg,
- 4.6 Schule Langbargheide,
- 4.7 Theodor-Haubach-Schule,
- 4.8 Schule Winterhuder Weg,
- 4.9 Schule Tieloh,
- 4.10 Schule Am Falkenberg,
- 4.11 Schule Fährstraße

werden jeweils mindestens zwei Klassen der Jahrgangsstufe 7 der Haupt- und Realschule eingerichtet.

5. An der

- 5.1 Wolfgang-Borchert-Schule,
- 5.2 Schule Slomanstieg

wird jeweils eine Klasse der Jahrgangsstufe 7 der Hauptschule eingerichtet.

6. An der

- 6.1 Ganztagschule St. Pauli,
- 6.2 Schule Luruper Hauptstraße,
- 6.3 Schule Poppenbüttler Stieg

wird jeweils eine Klasse der Jahrgangsstufe 7 der integrierten Haupt- und Realschule eingerichtet.

Teil B**Maßnahmen zum Schuljahresende 2006/2007**

Auf Dauer wirkende Maßnahmen
(Strukturelle Maßnahmen)

§ 6

Schließung von Schulen

(1) Die Grundschule Ifflandstraße, Ifflandstraße 30, wird geschlossen.

(2) Das Gymnasium Uhlenhorst-Barmbek, Osterbekstraße 107, wird geschlossen.

Teil C**Maßnahmen zum Schuljahresbeginn 2007/2008**

Auf Dauer wirkende Maßnahmen
(Strukturelle Maßnahmen)

§ 7

Zusammenlegung von Schulen

Die Haupt- und Realschule Hermannstal, Hermannstal 82, und die Grundschule Stengelestraße, Stengelestraße 38, werden unter Weiternutzung beider Schulgebäude zusammengelegt zur Grund-, Haupt- und Realschule Hermannstal mit der Zweigstelle Stengelestraße.

Hamburg, den 27. Juni 2006.

Die Behörde für Bildung und Sport

Fünfte Verordnung zur Änderung der Hafenverkehrsordnung

Vom 27. Juni 2006

Auf Grund von § 21 Absatz 1 Nummern 1 bis 3 des
Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzes vom 3. Juli 1979
(HmbGVBl. S. 17), zuletzt geändert am 6. Oktober 2005
(HmbGVBl. S. 424, 428), wird verordnet:

§ 1

Änderung der Hafenverkehrsordnung

Die Hafenverkehrsordnung vom 12. Juli 1979 (HmbGVBl. S. 227), zuletzt geändert am 3. Januar 2006 (HmbGVBl. S. 2, 3), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - 1.1 Hinter dem Eintrag zu § 3 wird der Eintrag
„§ 3 a Begriffsbestimmungen für den Massengutumschlag“
eingefügt.
 - 1.2 Hinter dem Eintrag zu § 36 werden folgende Einträge eingefügt:

„Abschnitt V
Sicherheitsbestimmungen für den Umschlag
von Trockenmassengütern
§ 37 Umschlag von Trockenmassengütern
§ 38 Sicherheitsbestimmungen für Massengutschiffe
§ 39 Sicherheitsbestimmungen für Umschlagsanlagen von
Trockenmassengütern“.
 - 1.3 Die Einträge zu den bisherigen Abschnitten V und VI werden Einträge zu den Abschnitten VI und VII.
 - 1.4 Die Einträge zu den bisherigen §§ 37 bis 41 werden Einträge zu den §§ 40 bis 44.
2. Hinter § 3 wird folgender § 3 a eingefügt:

„§ 3 a

Begriffsbestimmungen für den Massengutumschlag

In dieser Verordnung sind

1. BLU-Code:
die am 4. Dezember 2001 geltende Fassung des im Anhang der IMO-Entschließung A.862 (20) vom 27. November 1997 enthaltenen Verhaltenscodes für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen;
2. Trockenmassengüter:
Güter, die in Kapitel XII Regel 1.4 der jeweils geltenden Fassung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS Übereinkommen 1974) (BGBl. 1979 II S. 142) beschrieben sind, mit Ausnahme von Getreide gemäß Kapitel VI Regel 8.2 des SOLAS Übereinkommens 1974.“
3. Hinter § 36 wird folgender neuer Abschnitt V eingefügt:

„V

Sicherheitsbestimmungen für den Umschlag von Trockenmassengütern

§ 37

Umschlag von Trockenmassengütern

(1) Der Umschlag von Trockenmassengütern darf nur erfolgen, wenn alle zu beachtenden Sicherheitsvorschriften eingehalten sind.

(2) Der Fahrzeugführer und der Vertreter der Umschlagsanlage müssen rechtzeitig vor Ankunft des Schiffes die in Anlage 1 aufgeführten erforderlichen Informationen austauschen.

(3) Vor Beginn des Umschlags haben der Fahrzeugführer und der Vertreter der Umschlagsanlage eine gemeinsame Sicherheitsprüfliste nach den Leitlinien des Anhangs 4 des BLU-Codes auszufüllen und zu unterzeichnen. Der Fahrzeugführer und der von der Umschlagsanlage benannte Vertreter haben die in der Prüfliste festgestellten Betriebszustände und Vereinbarungen zu gewährleisten.

(4) Der Fahrzeugführer ist verantwortlich für das sichere Be- und Entladen des Fahrzeugs. Die Einzelheiten des Umschlags sind durch einen abgestimmten Lade- und Lösplan nach dem Muster in Anhang 2 des BLU-Codes zu vereinbaren, der auch die IMO-Nummer des betreffenden Fahrzeugs enthält; der Fahrzeugführer und der Vertreter der Umschlagsanlage haben ihre Zustimmung zu dem Plan mit ihrer Unterschrift zu bestätigen. Fahrzeugführer und Vertreter der Umschlagsanlage haben vor Beginn und während der Lade- und Lösarbeiten die in Anlage 2 aufgeführten Pflichten zu erfüllen.

(5) Vor Beginn des Ladens hat der Fahrzeugführer eine Ladungserklärung nach Anhang 5 des BLU-Codes zu erstellen; der Vertreter der Umschlagsanlage hat sich davon zu überzeugen, dass der Fahrzeugführer die in der Ladungserklärung enthaltenen Angaben zum frühestmöglichen Zeitpunkt erhalten hat.

(6) Nach Beendigung des Umschlags ist durch den Verantwortlichen des Schiffes und den Vertreter der Umschlagsanlage schriftlich zu bestätigen, dass der Umschlag gemäß dem vereinbarten Lade- und Lösplan durchgeführt wurde, beim Löschen muss diese Bestätigung eine Feststellung über die ordnungsgemäße Leerung und Reinigung der Laderäume enthalten. Der Umschlagsbetrieb hat diese Bestätigung und eine Kopie des Lade- und Lösplans ein Jahr aufzubewahren und der Hafenbehörde auf Verlangen auszuhändigen.

(7) Wenn der Lade- und Lösplan nach Absatz 4 nicht eingehalten wird oder die Sicherheit des Fahrzeugs aus anderen Gründen beeinträchtigt wird, kann der Fahrzeugführer den Umschlag abbrechen.

(8) Der Vertreter der Umschlagsanlage hat von ihm festgestellte offensichtliche Mängel an Bord des Fahrzeugs, die das sichere Laden oder Löschen fester Massengüter gefährden könnten, unverzüglich dem Fahrzeugführer und der Hafenbehörde zu melden.

(9) Die zuständige Behörde hat das Recht, den Umschlag zu unterbrechen, wenn die Sicherheit des Fahrzeugs gefährdet ist.

(10) Zwischen dem Fahrzeug und der Umschlagsanlage ist eine wirksame und ununterbrochene Nachrichtenverbindung zum Austausch von Informationen über die Lade- oder Lösarbeiten zu schaffen und aufrecht zu erhalten; diese muss gewährleisten, dass eine Anweisung

zur Unterbrechung des Ladens oder Löschens unverzüglich befolgt wird.

(11) Beim Laden oder Löschen entstandene Schäden sind gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2001/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Dezember 2001 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen (ABl. EG Nr. L 13 S. 9), zuletzt geändert am 5. November 2002 (ABl. EG 2002 Nr. L 324 S. 53), zu melden und gegebenenfalls zu beheben; eine Erklärung hierüber ist in den Lade- oder Löschplan nach Absatz 6 aufzunehmen.

§ 38

Sicherheitsbestimmungen für Massengutschiffe

(1) Das Fahrzeug, das zum Laden oder Löschen von Trockenmassengütern eine Umschlagsanlage anläuft, hat den Kriterien für die betriebliche Eignung von Massengutschiffen in Anlage 3 zu entsprechen. Die Eignung ist von dem Vertreter der Umschlagsanlage zu kontrollieren. Stellt dieser fest, dass ein Fahrzeug die Eignungskriterien nicht erfüllt, so hat er unverzüglich die zuständige Behörde zu informieren.

(2) Vor Beginn des Umschlages von Trockenmassengütern auf Fahrzeugen, die sowohl feste als auch flüssige Stoffe in loser Form befördern können (Oil-Bulk-Ore-Schiffe), muss die Gasfreiheit der Laderäume und der angrenzenden Tanks durch eine Gaszustandsbescheinigung oder durch andere geeignete Unterlagen nach der Hafensicherheitsverordnung bei der zuständigen Behörde nachgewiesen werden.

§ 39

Sicherheitsbestimmungen für Umschlagsanlagen von Trockenmassengütern

(1) Die Umschlagsanlage hat den Kriterien für die Eignung von Umschlagsanlagen für das Laden und Löschen von Trockenmassengütern in Anlage 3 zu entsprechen.

(2) Für die Umschlagsanlage ist beziehungsweise sind durch deren Betreiber ein oder mehrere Vertreter zu benennen.

(3) Die Betreiber der Umschlagsanlage müssen Informationsbroschüren erstellen, die neben Angaben über die Anforderungen der Umschlagsanlage und der zuständigen Behörden die für einen sicheren Umschlag erforderlichen im Anhang 1 Absatz 1.2 des BLU-Codes aufgeführten Informationen erhalten. Diese Broschüren sind den Fahrzeugführern der die Umschlagsanlage nutzenden Massengutschiffe zur Verfügung zu stellen.“

4. Die bisherigen Abschnitte V und VI mit den §§ 37 bis 41 werden die Abschnitte VI und VII mit den §§ 40 bis 44.
5. Im neuen § 43 wird Absatz 1 wie folgt geändert:
 - 5.1 Hinter Nummer 24 wird folgende Nummer 24 a eingefügt:

„24 a. einer Vorschrift der §§ 37 bis 39 über die Sicherheitsbestimmungen für den Umschlag von Trockenmassengütern zuwiderhandelt;“.
 - 5.2 In Nummer 25 wird die Bezeichnung „§ 37 Absatz 2“ durch die Bezeichnung „§ 40 Absatz 2“ ersetzt.
 - 5.3 In Nummer 26 wird die Bezeichnung „§ 38“ durch die Bezeichnung „§ 41“ ersetzt.
 - 5.4 In Nummer 27 wird die Bezeichnung „§ 39 Absatz 1“ durch die Bezeichnung „§ 42 Absatz 1“ und die Bezeichnung „§ 39 Absatz 3“ durch die Bezeichnung „§ 42 Absatz 3“ ersetzt.
6. Die dieser Verordnung anliegenden Anlagen 1 bis 3 werden angefügt.

§ 2

Umsetzung von EG-Richtlinien

Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2001/96/EG.

Gegeben in der Versammlung des Senats,

Hamburg, den 27. Juni 2006.

**„Anlage 1
zu § 37 Absatz 2**

I.

**Vom Fahrzeugführer an die Umschlagsanlage
zu liefernde Angaben:**

Zum frühestmöglichen Zeitpunkt die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs vor dem Hafen. Diese Angabe ist bei Bedarf zu aktualisieren.

Bei der ersten Meldung der voraussichtlichen Ankunftszeit:

1. Schiffsname, Rufzeichen, IMO-Nummer, Flaggenstaat, Heimathafen;
2. der Lade- und Löschanplan unter Angabe der Ladungsmenge und der Stauung nach Luken, die Reihenfolge des Ladens oder Löschens, die je Schüttung zu ladende oder in den einzelnen Phasen des Entladens zu löschende Menge;
3. die Tiefgänge bei Ankunft und die voraussichtlichen Tiefgänge bei Abfahrt des Schiffs;
4. der Zeitbedarf für Ballastaufnahme oder -abgabe;
5. die Gesamtlänge und größte Breite des Schiffs; Länge des Ladebereichs vom vorderen Süll der vordersten bis zum achteren Süll der hintersten für das Laden oder Löschen zu benutzenden Ladeluke;
6. der Abstand von der Wasserlinie bis zur vordersten zu be- oder entladenden Luke und von der Bordwand des Schiffs bis zur Lukenöffnung;
7. der Ausbringungsort des Landgangs des Schiffs;
8. die Überwasserhöhe (höchster Punkt über der Wasserlinie);
9. Einzelheiten und Leistungsfähigkeit des bordeigenen Ladegeschirrs (soweit vorhanden);
10. Anzahl und Art der Festmacheleinen;
11. besondere Anforderungen wie z.B. Trimmen oder laufenden Messung des Wassergehalts des Ladeguts;
12. Einzelangaben über notwendige Reparaturen, die das Anlegen, den Beginn des Ladens oder Löschens oder die Ausfahrt des Schiffs nach Beendigung der Lade- oder Löscharbeiten verzögern können;
13. sonstige, von der Umschlagsanlage angeforderte Angaben über das Schiff.

II.

**Von der Umschlagsanlage an den Fahrzeugführer
zu liefernde Angaben:**

1. Die Bezeichnung des Liegeplatzes, an dem das Laden oder Löschen erfolgen soll und geschätzte Zeitangaben für das Anlegen bis zum Ablegen. Die Angaben über die geschätzten An- und Ablegezeiten und über die Mindestwassertiefe am Liegeplatz sind nach Erhalt weiterer Meldungen über die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs fortlaufend zu aktualisieren. Informationen über die Mindestwassertiefe in Ansatz- und Abfahrtskanälen sollen von der Umschlagsanlage oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde geliefert werden;
2. die Merkmale der Lade- und Löscheinrichtungen der Umschlagsanlage mit Angaben über die nominelle Lade-

oder Löschleistung der Anlage und die Zahl der zum Einsatz vorgesehenen Lade- oder Löschköpfe sowie über den geschätzten Zeitbedarf für die einzelne Schüttung oder – im Falls des Löschens einer Massengutladung – den geschätzten Zeitbedarf für die einzelnen Phasen des Entladevorgangs;

3. spezifische Merkmale des Liegeplatzes oder des Anlegers, mit denen der Fahrzeugführer vertraut sein muss, wie z.B. die Position fester oder beweglicher Hindernisse, Fender, Poller und der Einrichtungen für das Festmachen des Schiffs;
4. die Mindestwassertiefen am Liegeplatz und im Fahrwasser zu und von dem Liegeplatz. Die Angaben über die geschätzten An- und Ablegezeiten und über die Mindestwassertiefe am Liegeplatz sind nach Erhalt weiterer Meldungen über die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs fortlaufend zu aktualisieren. Informationen über die Mindestwassertiefe in Ansatz- und Abfahrtskanälen sollen von der Umschlagsanlage oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde geliefert werden;
5. die Wasserdichte am Liegeplatz;
6. die maximale Höhe von der Wasserlinie bis zur Oberkante der Lukenabdeckung oder der Lukensäule (je nachdem, welches Maß für den Lade- oder Löschbetrieb relevant ist) und die höchstzulässige Überwasserhöhe;
7. die Vorkehrungen für das Anlegen von Gangways und sonstigen Zugängen;
8. mit welcher Seite das Schiff am Liegeplatz längsseits gehen soll;
9. die höchstzulässige Geschwindigkeit bei der Annäherung an den Pier und Angaben über die Verfügbarkeit von Schleppern und deren Art und Zugkraft;
10. die beim Laden unterschiedlicher Teilladungen einzuhaltende Reihenfolge und etwaige sonstige Beschränkungen, wenn es nicht möglich ist, die Ladung nach Reihenfolge oder Wahl der Laderäume so zu laden, wie es für das Schiff am besten passt;
11. etwaige Eigenschaften des zu ladenden Gutes, die bei Kontakt mit anderen Ladungen oder Ladungsrückständen an Bord Gefahren mit sich bringen können;
12. Vorabinformationen über die vorgesehenen Lade- oder Löscharbeiten oder Änderungen der bestehenden Lade- oder Löschanpläne;
13. ob das Lade- oder Löscherät der Umschlagsanlage ortsfest oder in irgendeiner Weise in seiner Bewegung einschränkt ist;
14. Anzahl und Art der benötigten Festmacheleinen;
15. ein warnender Hinweis auf etwaige ungewöhnliche Festmacheleinrichtungen;
16. Hinweise auf etwaige Beschränkungen bei der Aufnahme oder Abgabe von Ballast;
17. der von der zuständigen Behörde zugelassene maximale Abfahrtsstiefgang; sowie
18. alle sonstigen, vom Fahrzeugführer angeforderten Informationen, die sich auf die Umschlagsanlage beziehen.

Anlage 2
zu § 37 Absatz 4

I.

**Pflichten des Fahrzeugführers vor
und während der Lade- und Löscharbeiten**

Vor Beginn und während der Lade- und Löscharbeiten muss der Fahrzeugführer dafür sorgen, dass

1. das Laden oder Löschen des Ladeguts und die Abgabe oder Aufnahme von Ballastwasser unter Aufsicht des Dienst habenden Ladungsoffiziers seines Schiffes erfolgt;
2. die Verteilung von Ladung und Ballastwasser während des gesamten Lade- oder Löschvorgangs ständig überwacht wird, um sicherzustellen, dass die Schiffverbandteile nicht übermäßig belastet werden;
3. das Schiff aufrecht gehalten wird oder, wenn aus betrieblichen Gründen eine Krängung erforderlich ist, der Krängungswinkel so gering wie möglich gehalten wird;
4. das Schiff unter gebührender Berücksichtigung der örtlichen Wetterbedingungen und -vorhersagen stets sicher vertäut ist;
5. eine ausreichende Anzahl von Schiffsoffizieren und Mannschaften an Bord bleibt, um die Anpassung der Festmacheleinen zu besorgen und alle sonstigen im Normal- und Notfall anfallenden Arbeiten zu erledigen, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Besatzung ausreichende Ruhezeiten gewährt werden müssen, um Übermüdung zu vermeiden;
6. der Vertreter der Umschlagsanlage über die Erfordernisse für das Trimmen der Ladung informiert ist, die den Bestimmungen des IMO-Schüttgut-Codes entsprechen müssen;
7. der Vertreter der Umschlagsanlage über die notwendige Abstimmung zwischen der Abgabe oder Aufnahme von Ballastwasser und der Lade- oder Löschrates sowie über Abweichungen zum Ballastplan und alle sonstigen Umstände informiert ist, die sich auf die Lade- oder Löscharbeiten auswirken können;
8. das Ablassen von Ballastwasser so erfolgt, dass es dem vereinbarten Ladeplan entspricht und es nicht zum Überfluten des Kais oder in der Nähe liegender Schiffe kommt. Wenn es dem Schiff aus praktischen Gründen nicht möglich ist, das Ballastwasser vor Beginn der Trimmphase des Ladens vollständig abzulassen, muss der Fahrzeugführer mit dem Vertreter der Umschlagsanlage vereinbaren, zu welchen Zeiten und für welche Dauer die Ladearbeiten möglicherweise unterbrochen werden müssen;
9. mit dem Vertreter der Umschlagsanlagen vereinbart ist, welche Maßnahmen bei Regen oder sonstigen Wetterveränderungen zu treffen sind, wenn eine solche Veränderung der Bedingungen in Anbetracht der spezifischen Eigenschaften des Ladeguts mit Gefahren verbunden sein könnte;
10. während des Aufenthalts des Schiffs am Liegeplatz keine Heiß- oder Feuerarbeiten an Bord oder in der Nähe des Schiffs ausgeführt werden; Ausnahmen bedürfen der Erlaubnis der zuständigen Behörde gemäß § 4 der Hafensicherheitsverordnung und der Erlaubnis des Umschlagsbetriebes;
11. während der Endphasen des Ladens oder Löschens eine besonders enge Überwachung des Lade- oder Löschbetriebs und des Schiffs gewährleistet ist;

12. der Vertreter der Umschlagsanlage unverzüglich verständigt wird, wenn die Lade- oder Löscharbeiten einen Schaden oder eine gefährliche Situation verursacht haben oder zu verursachen drohen;
13. der Vertreter der Umschlagsanlage unverzüglich rechtzeitig verständigt wird, wenn das abschließende Trimmen des Schiffs beginnen muss, um das Förderbandsystem entleeren zu können;
14. das Entladen eines Laderaums auf der Backbordseite parallel zum Entladen auf der Steuerbordseite des gleichen Laderaums erfolgt, um ein Verwinden des Schiffskörpers zu vermeiden;
15. beim Einlassen von Ballastwasser in einen oder mehrere Laderäume auf die Möglichkeit des Austretens brennbarer Dämpfe geachtet wird und entsprechende Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden; die Durchführung von Heiß- oder Feuerarbeiten bedarf der Erlaubnis der zuständigen Behörde gemäß § 4 der Hafensicherheitsverordnung.

II.

**Pflichten des Vertreters der Umschlagsanlage vor
und während der Lade- und Löscharbeiten**

Vor Beginn und während der Umschlagsarbeiten muss der Vertreter der Umschlagsanlage

1. dem Fahrzeugführer die Namen der bei der Umschlagsanlage für den Lade- oder Löschbetrieb zuständigen Personen und den Verladeragenten nennen und ihm erläutern, wie er mit diesen Personen in Verbindung treten kann;
2. alle vorbeugenden Maßnahmen treffen, um eine Beschädigung des Schiffs durch das Lade- oder Löschrät zu vermeiden, und den Fahrzeugführer informieren, wenn ein Schaden eintritt;
3. dafür sorgen, dass das Schiff aufrecht gehalten wird oder, wenn aus betrieblichen Gründen eine Krängung erforderlich ist, der Krängungswinkel so gering wie möglich gehalten wird;
4. dafür sorgen, dass das Entladen eines Laderaums auf der Backbordseite parallel zum Entladen auf der Steuerbordseite des gleichen Laderaums erfolgt, um ein Verwinden des Schiffskörpers zu vermeiden;
5. bei Ladungen hoher Dichte oder bei hohem Gewicht der einzelnen Greiferladungen den Fahrzeugführer warnen, dass, solange die Oberseite der Tanks nicht völlig mit Ladung bedeckt ist, bei deren Aufschlagen insbesondere bei freiem Fall aus großer Höhe erhebliche örtliche Belastungen der Schiffverbandteile auftreten können, und dafür sorgen, dass zu Beginn des Beladens der einzelnen Laderäume besonders vorsichtig vorgegangen wird;
6. dafür sorgen, dass zwischen dem Fahrzeugführer und dem Vertreter der Umschlagsanlage in allen Phasen und zu allen Aspekten der Lade- oder Löscharbeiten Übereinstimmung herrscht, dass dem Kapitän nach jeder Schüttung das geladene Gewicht gemeldet wird;
7. Aufzeichnungen über das Gewicht und die Verteilung der geladenen oder gelöschten Ladung führen und sicherstellen, dass die Gewichte in den Laderäumen nicht von

- den Vorgaben des vereinbarten Lade- und Löschplans abweichen;
8. dafür sorgen, dass die Ladung während des Be- und Entladens nach den Vorgaben des Fahrzeugführers getrimmt wird;
 9. dafür sorgen, dass bei der Berechnung der zum Erzielen des Abfahrtstiefgangs und -trimms erforderlichen Ladungsmengen berücksichtigt wird, dass die auf den Förderbandsystemen der Umschlagsanlage befindlichen Ladungsmengen ablaufen können, so dass diese Systeme bei Beendigung des Ladevorgangs leer sind; zu diesem Zweck muss der Vertreter der Umschlagsanlage dem Fahrzeugführer neben dem normalen Tonnagegehalt des Förderbandsystems der Umschlagsanlage auch alle Erfordernisse für das Leerfahren des Systems bei Beendigung des Ladens mitteilen;
 10. den Fahrzeugführer beim Löschen von Ladung möglichst frühzeitig verständigen, wenn die Zahl der Entladeköpfe erhöht oder verringert werden soll und dem Fahrzeugführer mitteilen, wenn das Entladen eines Laderaums für abgeschlossen angesehen wird;
 11. dafür sorgen, dass während des Aufenthalts des Schiffs am Liegeplatz keine Heiß- oder Feuerarbeiten an Bord oder in der Nähe des Schiffs ausgeführt werden; Ausnahmen bedürfen der Erlaubnis der zuständigen Behörde gemäß § 4 der Hafensicherheitsverordnung und der Erlaubnis des Fahrzeugführers.

Anlage 3

zu § 38 Absatz 1 und § 39 Absatz 1

I.

Kriterien für die betriebliche Eignung von Massengutschiffen für das Laden und Löschen fester Massengutladungen an einer Umschlagsanlage im Geltungsbereich dieser Verordnung (zu § 38 Absatz 1)

1. Massengutschiffe müssen Laderäume und Ladeluken genügender Abmessungen besitzen, die so gestaltet sind, dass das Laden, Stauen, Trimmen und Löschen fester Massengüter in zufrieden stellender Weise erfolgen kann;
2. ihre Ladeluken müssen Kennnummern tragen, die mit denen übereinstimmen, die im Lade- oder Löschplan verwendet werden; diese Lukennummern müssen nach Anbringungsort, Schriftgröße und Farbe so ausgeführt sein, dass sie für den Führer des Lade- oder Löscheräts der Umschlagsanlage klar sichtbar und erkennbar sind;
3. ihre Ladeluken, Lukenbedienungssysteme und Sicherheitsvorrichtungen müssen in einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand sein und dürfen nur für die Zwecke verwendet werden, für die sie vorgesehen sind;
4. sofern eine Krängungsanzeige vorhanden ist, muss sie vor dem Laden oder Löschen auf einwandfreie Funktion überprüft werden;
5. wenn vorgeschrieben ist, an Bord einen zugelassenen Beladungsrechner mitzuführen, muss dieser zertifiziert und in der Lage sein, während des Ladens oder Löschens Spannungsberechnungen durchzuführen;
6. die Hauptantriebs- und Hilfsmaschinenanlage muss in einwandfreiem Betriebszustand sein;
7. die Ausrüstung an Deck für das Anlegen und Festmachen muss in einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand sein.

II.

Kriterien für die Eignung von Umschlagsanlagen im Geltungsbereich dieser Verordnung für das Laden und Löschen fester Massengüter (§ 39 Absatz 1)

1. Die Umschlagsanlagen nehmen nur solche Massengutschiffe zum Laden- und Löschen fester Massengüter an ihrer Umschlagsanlage an, die an den Lade- und Löscheinrichtungen der Anlage sicher anlegen können, wobei neben der Wassertiefe am Liegeplatz und der maximal zulässigen Schiffsgröße unter anderem die Festmachereinrichtungen, die Befederung, die sichere Zufahrt und alle möglichen Behinderungen des Lade- und Löschevorgangs zu berücksichtigen sind;
2. das Lade- und Löscherät muss vorschriftsmäßig zertifiziert und einwandfrei gewartet sein; es muss den einschlägigen Vorschriften und Normen entsprechen und darf nur von Personal bedient werden, das ausreichend befähigt ist und gegebenenfalls die vorgeschriebenen Zeugnisse besitzt;
3. die an den Umschlagsanlagen Beschäftigten müssen entsprechend ihren jeweiligen individuellen Aufgaben in allen Aspekten des sicheren Be- und Entladens von Massengutschiffen ausgebildet sein; diese Ausbildung muss darauf gerichtet sein, die betroffenen Personen mit den allgemeinen Gefahren des Ladens und Löschens fester Massengüter und den nachteiligen Folgen vertraut zu machen, die ein unsachgemäßes Laden oder Löschen für die Sicherheit des Schiffs haben kann;
4. das mit dem Laden und Löschen beschäftigte Personal der Umschlagsanlagen erhält und benutzt die erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen und erhält ausreichende Ruhezeiten, damit übermüdungsbedingte Unfälle vermieden werden.“

Bekanntmachung
über das In-Kraft-Treten des Staatsvertrages zwischen
dem Land Nordrhein-Westfalen und der Freien und Hansestadt Hamburg
über die Bestimmung der Region der AOK Rheinland/Hamburg
Vom 4. Juli 2006

Gemäß Artikel 3 des Gesetzes zum Staatsvertrag zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Freien und Hansestadt Hamburg über die Bestimmung der Region der AOK Rheinland/Hamburg vom 13. Juni 2006 (HmbGVBl. S. 296) wird bekannt gemacht, dass der Staatsvertrag nach seinem Artikel 6 Absatz 2 am 3. Juli 2006 in Kraft getreten ist.

Hamburg, den 4. Juli 2006.

Die Senatskanzlei

Druckfehlerberichtigung

In der Datumszeile und der Schlussformel der Verordnung über den Bebauungsplan Barmbek-Nord 34 vom 19. Juni 2006 (HmbGVBl. S. 347) muss es jeweils statt „22. Juni 2006“ richtig **„19. Juni 2006“** heißen