

## Änderungen und Ergänzungen zum AVV – Neue Anlage 14 Antragsformular

<p><b>1.- Erläuterung des Problems (mit Beispielen und nach Möglichkeit Zahlen zur Bemessung der Größenordnung des Problems)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die derzeitige Anlage 11 zum AVV regelt und beschreibt die „Anschriften und Zeichen an Güterwagen“.</li> <li>▪ Die Anhänge 1 bis 3 der Anlage 11, hingegen, enthalten genaue Vorschriften für die Wagen, die auf Fähren übergehen, über die gegenseitige Benutzung von Wagen mit Umsetzradsätzen im transpyrenäischen Verkehr und über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen mit Umsetzradsätzen oder -drehgestellen im Verkehr mit Finnland.</li> </ul>	<p><b>2.- Nachweis, wo und warum der AVV in dieser Hinsicht Mängel aufweist</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Siehe Punkt 1</li> </ul>
<p><b>3.- Erläuterung der Gründe, warum das beschriebene Problem nur über den AVV gelöst werden kann</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die vorgeschlagene Änderung sorgt für ein klares Verständnis der einzuhaltenden Vorschriften.</li> </ul>	<p><b>4.- Darlegung, warum das beschriebene Problem mit der vorgeschlagenen Änderung / Ergänzung zu lösen ist</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die vorgeschlagene Änderung gewährleistet, dass der in den Anhängen 1 bis 3 behandelte Regelungsgegenstand optimal angewendet wird, und ermöglicht es gleichzeitig, den AVV anwenderfreundlicher und übersichtlicher zu gestalten.</li> </ul>
<p><b>5.- Beschreibung, wie die vorgeschlagene Änderung / Ergänzung zur Problemlösung beiträgt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch Übertragung der Anhänge 1 bis 3 in eine separate, neue Anlage 14 wird eine optimale Anwendung des behandelten Regelungsgegenstands gewährleistet.</li> <li>▪ Gleichzeitig wird im alten Anhang 3 die Distanzierung von den historischen Staatsbahnen und eine Öffnung auf alle EVU gewährleistet.</li> </ul>	<p><b>6.- Bewertung der möglichen positiven und negativen Auswirkungen (Betrieb, Kosten, Verwaltung, Interoperabilität, Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit, ...) mittels einer Skala von 1 (sehr gering) bis 5 (sehr hoch)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betrieb : größere Deutlichkeit / bessere Übersicht der einzuhaltenden Vorschriften</li> </ul>
<p><b>7.- Textvorschlag</b></p> <p>Siehe beiliegender separater Text</p>	

**ANLAGE 14**

**ZUSÄTZLICHE BEDINGUNGEN FÜR DIE VERWENDUNG VON WAGEN IM FÄHRVERKEHR UND IM AUSTAUSCH MIT BREIT- UND SCHMALSPURBAHNEN**

**A - BEDINGUNGEN FÜR WAGEN, DIE AUF FÄHREN ÜBERGEHEN**

**Gruppe 1**

EVU mit Fährlinien:

DB Schenker Rail Deutschland AG Railion Deutschland (DBSR)

DB Schenker Rail Danmark Railion Danmark (DBSR)

Green Cargo (GC)

Polnische Staatsbahnen S.A. (PKP)

TRENITALIA S.P.A. (FS)

Rumänische Eisenbahnen (CFR)

Fährlinien:

Trelleborg-Sassnitz Fährhafen (GC/DBSR)

Trelleborg-Rostock Seehafen, Hafenbereich Fähre (GC/DBSR)

Helsingborg-Syd-København (GC(SJ)/DSB)

Goeteborg-Fredrikshavn (GC/DSB)

Malmö-Travemuende (GC/DBSR)

Swinoujscie-Ystad (PKP/GC)

Constanta-Samsun (CFR/TCDD)

Reggio Calabria-Messina (FS)

Villa S. Giovanni-Messina (FS)

Civitavecchia-Golfo Aranci (FS)

Bedingungen für

**1 Wagen mit zwei Radsätzen:**

Keine Einschränkung.

**2 Wagen mit drei Radsätzen:**

Wagen mit drei Radsätzen können nur bei günstigem Wasserstand überführt werden. Sie müssen die Gleisbögen der Fährschiffe befahren können (siehe Verzeichnis der Fährlinien der Gruppen 1 und 2, Seite 68).

**3 Uneingeschränkt fahrfähige Drehgestellwagen:**

Wagen mit Drehgestellen mit je zwei oder drei Radsätzen sind ohne Einschränkung zugelassen, wenn sie gleichzeitig den größten Knickwinkel der Fährklappe und die Gleisbögen der Fährschiffe befahren können (siehe Anlage 11, Ziffer 2.12 und 5.10 sowie Verzeichnis der Fährlinien der Gruppen 1 und 2, Seite 68).

**4 Übrige Drehgestellwagen sowie Sendungen auf mehr als einem Wagen oder mit Schutzwagen verladen:**

Wagen mit Drehgestellen mit je zwei oder drei Radsätzen, die den vorstehenden Bedingungen nicht entsprechen, Wagen mit mehr als drei Radsätzen im Drehgestell sowie Sendungen, die auf mehr als einem Wagen verladen sind (Transporte mit gekuppelten Wagen oder mit Schutzwagen), können nur nach vorheriger Vereinbarung und bei günstigem Wasserstand überführt werden.

Die Vereinbarung ist von den Versand-EVU mit den am Fährbetrieb beteiligten EVU zu treffen.

Zur Unterrichtung der am Wagenlauf beteiligten EVU ist die Laufgenehmigung in den Frachtpapieren zu vermerken.

## Gruppe 2

### EVU mit Fährlinien:

Türkische Staatsbahnen (TCDD)

### Fährlinien:

Sirkeci-Haydarpasa  
Tatvan-Van

Keine Einschränkung.

## Verzeichnis der Fährlinien der Gruppen 1 und 2

Wagen, die ohne besondere Vereinbarung übernommen werden sollen, müssen die für die betreffende Fähre angegebenen Gleisbögen und Knickwinkel befahren können.

Fährlinie	Zahl der Gleise auf dem Fährschiff	S-Bogen			Größter Knickwinkel der Fährklappe mit der Horizontalen a	Bemerkungen
		Halbmesser in m	Länge der Zwischengerade in m	Halbmesser in m		
1	2	3	4	5	6	7
Trelleberg-Sassnitz Fährhafen	5 6 8	150	0	140*	2°30'	
Trelleberg-Rostock Seehafen	5 6 8	150	0	140*	2°30'	
Helsingborg-Syd-København	5	190 150	0 11,7	190 190	2°30'	
Goeteborg-Fredrikshavn	4+2	150	12	150	2°30'	
Malmö-Travemuende	5	180	14	180	2°30'	
Swinoujscie-Ystadt	4	—	—	—	2°30'	
Constanta-Samsun	5+1	120	2,5	120	1°30'	
Reggio Calabria-Messina	3	150	15,5	150	1°30'	
Villa S. Giovanni-Messina	3 4	150 120	15,5 19,6	150 120	1°30'	
Civitavecchia-Golfo Aranci	3	—	—	—	1°30'	
Sirkeci-Haydarpasa	3	—	—	—	—	
Tatvan-Van	2 1	120 —	— —	120 —	—	

### Gruppe 3

#### Fährlinien zwischen EVU mit normaler Spurweite und Finnland:

Lübeck-Skandinavienkai (Deutschland) – Turku (Finnland) <sup>1)</sup>

Stockholm (Schweden) – Turku (Finnland) <sup>2)</sup>

Hargshamn (Schweden) – Uusikaupunki (Finnland) <sup>3)</sup>

Wagen, die ohne besondere Vereinbarung übernommen werden sollen, müssen die für die betreffende Fähr angegebene Gleisbögen und Knickwinkel befahren können.

Fährlinie	Zahl der Gleise auf dem Fährschiff	S-Bogen			Größter Knickwinkel der Fährklappen mit der Horizontalen a	Bemerkungen
		Halbmesser in m	Länge der Zwischengerade in m	Halbmesser in m		
1	2	3	4	5	6	7
Lübeck-Skandinavienka – Turku	2	150	6	100	2°30'	
	2	150	6	100	2°30'	
	1	—	—	—	2°30'	
Stockholm – Turku	2	150	4	150	2°30'	
	2	150	0	150	0	
Hargshamn – Uusikaupunki	1	150	3,8	150	2°30'	
	1	150	5	150	2°30'	
	1	—	—	—	2°30'	
	1	150	6	150	2°30'	
Vorschriften über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im Verkehr mit den VR Finnland sind im Anhang 3 im nachstehenden Teil C enthalten.						

1) geöffnet als CIM-Linie nur für den internationalen Großcontainer- und Wechselbehälter Verkehr.

2) nicht CIM-Linie.

3) CIM-Linie.

## **B - BENUTZUNG VON GÜTERWAGEN MIT UMSETZRADSÄTZEN<sup>1</sup> IM TRANSPYRENÄISCHEN VERKEHR**

### **1 Allgemeines**

1.1 Für Güterwagen mit Umsetzradsätzen gelten, soweit dieser Anhang nichts anderes bestimmt, die Bestimmungen des AVV.

1.2 Bei dem derzeitigen Stand der Anlagen für den Radsatzwechsel können zum Austausch zwischen EVU nur Wagen mit zwei Radsätzen mit Umsetzradsätzen oder Drehgestellgüterwagen mit Umsetzradsätzen zugelassen werden, für die der Halter mit den betroffenen französischen und iberischen EVU eine vorherige Vereinbarung getroffen hat. Diese vorherige Vereinbarung legt insbesondere die Bedingungen fest, unter denen die Radsätze ausgewechselt und geliefert werden.

Falls keine Vereinbarung besteht, werden die Wagen unter den gleichen Bedingungen wie Güterwagen mit Umsetzradsätzen auf Normal/oder Breitspurgleisen verwendet.

### **2 Zusätzliche technische Bedingungen**

2.1 Die Revisionsfrist für die Umsetzradsätze beträgt 4 Jahre. Die Revision ist durch den Halter der Umsetzradsätze auszuführen<sup>2</sup>.

Das Datum der letzten Revision der Radsätze, die Kodezahl des Halters und das Kennzeichen der Werkstatt, welche die Revision ausgeführt hat, sind auf einem Ring an der Radsatzwelle anzubringen.

Die Radsätze müssen außerdem auf der Außenseite der Radsatzlagergehäuse die in nachstehender Ziff. 7 dieses Anhangs vorgesehenen Anschriften tragen.

2.2 Liegt die letzte Revision eines Radsatzes mehr als vier Jahre zurück, so ist, je nach Lage des Falles, wie folgt zu verfahren:

2.2.1 Wird die Fristüberschreitung beim Radsatzwechsel auf einem Übergangsbahnhof festgestellt, so sind die Radsätze mit abgelaufener Revisionsfrist von der auswechselnden Stelle an den Halter zurückzuleiten<sup>2</sup>, und zwar möglichst durch Einbau in andere Wagen, die nach diesem Halter laufen. Diese Wagen sind mit Zetteln **Muster M** zu bekleben.

2.2.2 Befindet sich der Wagen in Zügen des EVU, das Halter der Umsetzradsätze ist, so muss dieses EVU die Revision oder Auswechslung des Radsatzes ausführen oder ausführen lassen, gleichgültig, wem der Wagen gehört, unter dem der Radsatz sich befindet.

2.2.3 Ist das benutzende EVU nicht Halter der Radsätze, so hat dieses EVU, wenn ausnahmsweise die Revisionsfrist um zwei Jahre oder mehr überschritten ist:

2.2.3.1 den Wagen mit Zetteln **Muster K** zu bekleben, auf denen die Worte «Nach Entladung zur Reparatur» zu streichen sind, wenn es sich um

– einen beladenen Wagen handelt,

– einen leeren Wagen handelt, der zum Halter der Radsätze abgefertigt ist oder wenn er in diese Richtung bei ihm durchläuft,

2.2.3.2 in allen anderen Fällen den oder die Radsätze selbst auszuwechseln (Ziff. 2.3).

---

<sup>1</sup> Im folgenden Text werden unter dem Begriff Radsatz sowohl Normalspur- als auch Breitspurumsetzradsätze verstanden.

<sup>2</sup> Zwischen EVU oder zwischen Halter und EVU können jedoch Vereinbarungen zur Erleichterung der Revision der Radsätze getroffen werden.

# Studiengruppe **WAGENVERWENDER** Groupe d'Etudes **UTILISATEURS WAGONS** Study Group **WAGON USERS**

---

- 2.2.4 Die Wagen, ausgenommen die in Ziff. 2.2.3.1 genannten, dürfen an anderen als den Übergangsbahnhöfen an der französisch-spanischen Grenze zurückgewiesen werden, wenn die Revisionsfrist ihrer Radsätze um mehr als zwei Jahre überschritten ist.
- 2.3 Muss ein EVU nach Ziff. 2.2.3.2 einen Radsatz auswechseln, dessen Halter es nicht ist, so hat es:
- bei dem Halter den Ersatz des Radsatzes anzufordern,
  - den zu untersuchenden Radsatz dem Halter zurückzusenden.
- 2.4 Abstand der Pufferstangen oder Pufferhülsen von Mitte zu Mitte gemessen:
- höchstens 1.860 mm
  - mindestens 1.840 mm

### **3 Radsatzwechsel**

- 3.1 Das übernehmende EVU ist verpflichtet, den Radsatzwechsel an zum Übergang zugelassenen Wagen durchzuführen.

Wenn dies nicht der Fall ist, so hat es eine Kontrolle bezüglich der Betriebssicherheit vorzunehmen.

- 3.2 Die Wagen sollen auf der Umsetzstelle möglichst mit Radsätzen des Halters ausgerüstet werden.
- 3.3 Der Radsatzwechsel ist kein Grund, auf der Umsetzstelle ein Verwiegen des Wagens zu verlangen.
- 3.4 Anstelle des Radsatzwechsels muss umgeladen werden, wenn
- 3.4.1 der benutzte Wagen zur Weiterbeförderung über die Umsetzstelle nicht geeignet ist;
  - 3.4.2 die Radsätze fehlen;
  - 3.4.3 die Leistungsfähigkeit der Umsetzstelle überschritten ist;
  - 3.4.4 die dem Radsatzwechsel dienende Anlage unbenutzbar ist.
- 3.5 Die Umladekosten sind zu tragen:
- im Falle nach Ziff. 3.4.1 von dem EVU, die für die Verwendung eines im **transeuropäischen transpyrenäischen** Verkehr nicht geeigneten Wagens verantwortlich ist;
  - im Falle nach Ziff. 3.4.2 von dem übernehmenden EVU;
  - in den Fällen nach Ziff. 3.4.3 und 3.4.4 von dem EVU, die normalerweise die Radsätze auszuwechseln hat, wenn sie nicht gemäß Artikel 11 des AVV die Unmöglichkeit der Übernahme mitgeteilt hat.

### **4 Gebühren für das Auswechseln und Bereitstellen der Radsätze auf französisch-spanischen Übergangsbahnhöfen**

Für das Auswechseln der Radsätze an jedem zum Übergang angebotenen Wagen ist dem EVU, die den Radsatzwechsel durchgeführt, eine Pauschalgebühr zu zahlen. Wenn gegebenenfalls Radsätze abgegeben werden, ist dafür ebenfalls eine Pauschalgebühr zu zahlen. Diese Gebühren werden auf dem Tarifweg abgerechnet.

## 5 Rückleitung der Wagen

Vorbehaltlich besonderer Bestimmungen sind die leeren Wagen über den Bahnhof zurückzuleiten, auf dem die Radsätze auf dem Hinweg gewechselt wurden.

## 6 Stückgutwagen **Bleibt frei**

~~Stückgutwagen werden nur zum Übergang zugelassen, wenn~~  
~~— die Ladung den Wagen räumlich ausfüllt oder~~  
~~— das Gewicht der Ladung mindestens 3.000 kg beträgt.~~

## 7 Zusätzliche Wagenanschriften

Die Wagen müssen tragen:

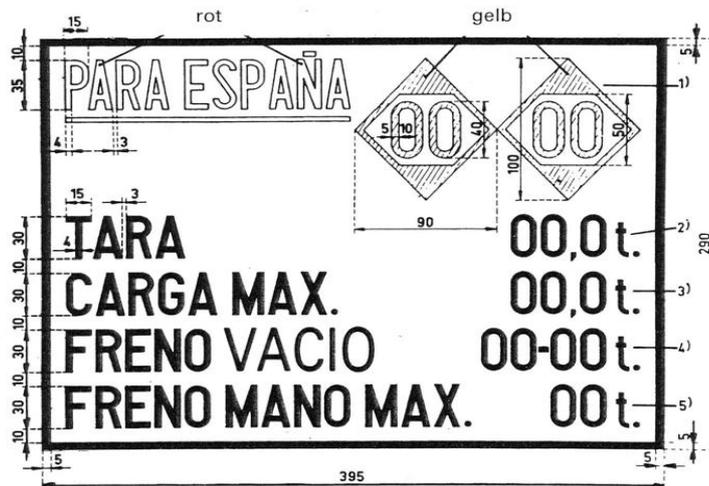
### 7.1 auf jeder Seitenwand

- das Zeichen E nach Anlage 11, Ziffer 2.16;
- die Anschriften nach Bild 1 oder 2; die anzuschreibenden Werte werden von den EVU (dem Halter) auf Verlangen bekannt gegeben;

### 7.2 auf der Außenseite jedes Radsatzlagergehäuses gut sichtbar in weißer Farbe die Kodezahl des Halters, sowie das Datum (Monat und Jahr) ihrer letzten Revision.

**Zusätzliche Zeichen für Wagen, die für den Verkehr in Spanien und Portugal zugelassen sind**

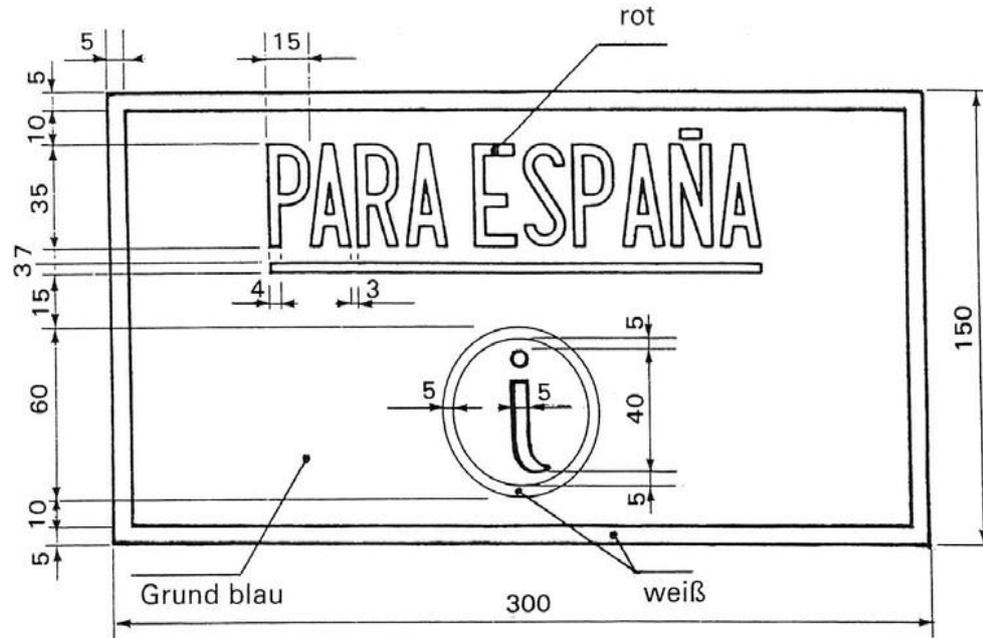
Bild 1 Wagen mit Saugluftbremse



Anordnung: Auf jeder Seitenwand rechts, Rahmen und Anschriften im unteren Teil in schwarz bei weiß gestrichenen Wagen, in weiß auf blauem Grund bei den anderen Wagen.

Bedeutung:	1. Rhombus links	Höchstgeschwindigkeit bei voller Auslastung des Wagens
	Rhombus rechts	Höchstgeschwindigkeit bei Leerlauf des Wagens; ist die Höchstgeschwindigkeit im Leerlauf mit der Höchstgeschwindigkeit bei voller Auslastung des Wagens identisch, wird nur ein Rhombus eingetragen.
	2. TARA	Eigengewicht des Wagens.
	3. CARGA MAX	Lastgrenze.
	4. FRENO VACIO	Saugluftbremse Linke Zahl = Bremsgewicht in Stellung "leer", Rechte Zahl = Bremsgewicht in Stellung "beladen".
5. FRENO MANO MAX	Höchstes Bremsgewicht der Handbremse.	

Bild 2 Wagen nur mit Hauptluftleitung für Saugluftbremse



Anordnung: Auf jeder Seitenwand rechts, Rahmen und Anschriften im unteren Teil in schwarz bei weiß gestrichenen Wagen, in weiß auf blauem Grund bei den anderen Wagen.

Bedeutung: Wagen darf mit ausgeschalteter Bremse in einen Zug eingestellt werden.

**C - BENUTZUNG VON GÜTERWAGEN MIT UMSETZRADSÄTZEN<sup>1</sup> (WAGEN MIT EINZELRADSÄTZEN) ODER MIT UMSETZDREHGESTELLEN<sup>3</sup> (DREHGESTELLWAGEN) IM VERKEHR MIT ~~DEN VR FINNLAND~~**

**1 Allgemeines**

- 1.1 Für Güterwagen mit Umsetzradsätzen/Umsetzdrehgestellen gelten, soweit diese Anlage nichts anderes bestimmt, die Bestimmungen des AVV.
- 1.2 Bei dem derzeitigen Stand der Anlage für den Radsatz- beziehungsweise Drehgestellwechsel in Tornio (~~VR Finnland~~) können zum Austausch zwischen ~~den Schweden und Finnland~~ ~~GC(SJ) und VR~~ und umgekehrt nur Wagen zugelassen werden, für die ~~das einstellende EVU~~ der Halter mit ~~den VR~~ einem finnischen EVU, das die Anlage betreibt bzw. betreiben läßt eine vorherige Vereinbarung getroffen hat.  
Diese vorherige Vereinbarung legt insbesondere die Bedingungen fest, unter denen die Radsätze/Drehgestelle ausgewechselt werden.

**2 Zusätzliche technische Bedingungen**

- 2.1 Ist die Revisionsfrist eines Umsetzradsatzes um mehr als 3 Monate überschritten, so ist dieser als schadhaft anzusehen und er soll ersetzt werden.
- 2.2 Ist die Revisionsfrist eines Umsetzdrehgestells um mehr als 3 Monate überschritten, so ist ~~das einstellende EVU~~ der Halter zu verständigen und dessen Verfügung einzuholen. ~~Dieses holt die Verfügung des Halters ein.~~ Der Wagen ist mit Zetteln **Muster K** zu bekleben, auf denen die Worte «Nach Entladung zur Heimat» zu streichen sind.
- 2.3 Der Puffermittenabstand beträgt
- höchstens 1.800 mm
  - mindestens 1.780 mm.
- Für die vor dem 01.07.1984 gebauten Güterwagen ist jedoch ein Puffermittenabstand zwischen 1.760 mm und 1.740 mm zulässig.

**3 Radsatz- und Drehgestellwechsel**

- 3.1 Der Halter des Wagens sorgt im Einvernehmen mit ~~dem betreffenden finnischen EVU~~ ~~den VR~~ dafür, dass die erforderlichen Umsetzradsätze/-drehgestelle in Tornio zur Verfügung stehen. Einzelheiten sind in der nach Ziff. 1.2 dieser ~~Anlage s Anhanges~~ abzuschließenden Vereinbarung zu regeln.
- 3.2 ~~Die VR~~ ~~Das betreffende finnische EVU~~ führen grundsätzlich den Radsatz-/Drehgestellwechsel in Tornio durch. ~~Führten es die VR~~ den Radsatz-/Drehgestellwechsel nicht selbst aus, so ~~haben sie hat es~~ eine Kontrolle bezüglich der Betriebssicherheit vorzunehmen.
- 3.3 Der Radsatz-/Drehgestellwechsel ist kein Grund, in Tornio ein Verwiegen des Wagens zu verlangen.
- 3.4 Anstelle des Radsatz-/Drehgestellwechsels muss umgeladen werden, wenn:
- 3.4.1 der benutzte Wagen zur Weiterbeförderung über Tornio nicht geeignet ist;

---

<sup>3</sup> Im folgenden Text werden unter dem Begriff Radsatz/Drehgestell sowohl Normalspur als auch Breitspuradsätze beziehungsweise -drehgestelle verstanden.

- 3.4.2 die Radsätze/Drehgestelle zum Tausch fehlen;
- 3.4.3 die Leistungsfähigkeit der Anlage für den Radsatz/Drehgestellwechsel in Tornio überschritten ist;
- 3.4.4 die dem Radsatz-/Drehgestellwechsel dienende Anlage unbenutzbar ist.
- 3.5 Die Umladekosten sind zu tragen:
- im Falle nach Ziff. 3.4.1 von dem EVU, das verantwortlich ist;
  - im Falle nach Ziff. 3.4.2 vom Halter;
  - in den Fällen nach Ziff. 3.4.3 und 3.4.4 vom betreffenden finnischen EVU von den VR, wenn es sie nicht gemäß Artikel 11 des AVV die Unmöglichkeit der Übernahme mitgeteilt hat haben.

#### 4 **Gebühren für das Auswechseln und Bereitstellen der Radsätze und Drehgestelle in Tornio**

Für das Auswechseln der Radsätze/Drehgestelle an jedem zum Übergang angebotenen Wagen ist dem betreffenden finnischen EVU von den VR eine Pauschalgebühr zu zahlen. Diese Gebühren werden auf dem Tarifweg abgerechnet.

#### 5 **Zusätzliche Wagenanschriften**

- 5.1 Alle Wagen müssen rechts auf jede Seitenwand (Flachwagen rechts an jedem Landträger) das Zeichen **E** nach **Anlage 11, Ziffer 2.16** (Finnland) tragen, das anzeigt, dass sie den Bauvorschriften des **UIC-Merkblattes 430-3** entsprechen und für den Verkehr mit Finnland zugelassen worden sind.
- 5.2 Die Wagen mit Umsetzradsätzen (Wagen mit Einzelradsätzen) müssen in der Nähe der Revisionsanschriften jeweils in der Sprache des EVU, mit dem der Halter eine Service-Vereinbarung geschlossen hat, und in finnischer Sprache folgende zusätzliche Anschrift tragen:
- «Revisionsanschriften der Radsätze beachten»
  - «Huom! Pyöräkerran korjausmerkintä»
- 5.3 Die Wagen mit Umsetzdrehgestellen (Drehgesellwagen) müssen in der Nähe der Revisionsanschriften jeweils in der Sprache des EVU, mit dem der Halter eine Service-Vereinbarung geschlossen hat, und in finnischer Sprache folgende zusätzliche Anschrift tragen:
- «Revisionsanschriften der Drehgestelle beachten»
  - «Huom! Telin korjausmerkintä»
- 5.4 Die Umsetzradsätze müssen auf jedem Achslagergehäuse durch die Kodezahl oder das Zeichen des EVU, mit dem der Halter eine Service-Vereinbarung geschlossen hat, sowie die Revisionsfrist und die zuletzt durchgeführte Revision (Monat und Jahr) bleibend gekennzeichnet sein.
- 5.5 Die Umsetzdrehgestelle müssen auf jedem Langträger gut sichtbar in weißer Farbe die Kodezahl oder das Zeichen des EVU, mit dem der Halter eine Service-Vereinbarung geschlossen hat, und das Kennzeichen des Halters sowie die Revisionsanschriften nach **Anlage 11, Ziffer 2.3** tragen.