



Statens vegvesen

The Norwegian Public Roads
Administration

TRUCKER'S GUIDE

unterwegs auf
Norwegens Straßen

2008/09

D



Präsentiert von
Donna Diesel!

Tipps von Donna Diesel

!

CHECKLISTE

❄

Fahrer

☐ Warme Kleidung und Schuhe

☐ Essen und heiße Getränke

☐ Spaten

☐ Eiskratzer

Fahrzeug

☐ Schneeketten

☐ Spiritus für das Bremssystem (ltere Fahrzeuge)

☐ Schleppkette

☐ Bremskltze

☐ Sand

☐ Voller Tank

!

Wrterliste!

Norwegisch	Deutsch
Bensin.....	Benzin
Blyfri.....	Bleifrei
Bremser.....	Bremsen
Bremsevske.....	Bremsflüssigkeit
Diesel.....	Diesel
Gass.....	Gas
Clutch.....	Kupplung
Hyre.....	Rechts
Venstre.....	Links
Kontrollere.....	Kontrollieren
Kjlevske.....	Kühlflüssigkeit
Mekaniker.....	Mechaniker
Olje.....	Öl
Flatt batteri.....	Leere Batterie
Punktering.....	Reifenpanne
Sikring.....	Sicherung
Gasspedal.....	Gaspedal
Strm.....	Strom
Bensinstasjon.....	Tankstelle
Sifte ut.....	Auswechseln
Vann.....	Wasser



Inhalt

Tipps von Donna Diesel2

Vorwort.....5

Über Donna Diesel.....6

Karte mit Seitenübersicht7

Praktische Tipps8

In Norwegen unterwegs10

So legen Sie Schneeketten an13

Strecken mit schwierigen Straßenverhältnissen14

Fährenstrecken19

Gesetze, Verordnungen und Fahrregeln20

Donnas Verpflegungstipps30

Fahren auf glatter Fahrbahn.....31

Übersicht über die größten Städte35

Zeichenerklärung zur Karte36

Entfernungstabelle62

Eigene Notizen63

Wichtig! Neu ab 2008:

Übersicht über schwierige und anspruchsvolle Strecken14

Modullastzüge22

Rastplätze zur Übernachtung29

Änderungen der Regelwerke:

Anforderungen an Schneeketten.....11, 27

Anforderungen an die Profiltiefe bei Reifen11

Vegtrafikkloven – Straßenverkehrsgesetz:

Rückhalterecht.....14





Einleitung

In den 1990-er Jahren stieg der Schwerlastverkehr über die norwegischen Landesgrenzen hinweg enorm an. Die Fahrzeuge stammten vor allem aus Russland, Tschechien, Ungarn, Polen und dem Baltikum. Viele der ausländischen Fahrer waren jedoch kaum auf das vorbereitet, was sie auf Norwegens Straßen erwartete – vor allem im Winter. Dies führte zu schweren Unfällen, gesperrten Straßen, langen Staus und hohen Kosten für die Unternehmen und auch den norwegischen Staat.

2000 rief das Vegdirektoratet von Statens Vegvesen – des norwegischen Straßenverkehrsamtes – ein Projekt ins Leben mit dem Ziel, die Zahl der Unfälle mit Lkws auf den winterlichen Straßen Norwegens zu reduzieren. Durch entsprechende Aufklärung sollten Lkw-Fahrer aus den oben genannten Ländern auf die besonderen winterlichen Straßenverhältnisse in Norwegen vorbereitet werden. Diese Informationen wurden durch eine Zeichenserie vermittelt, deren Hauptfigur die Lkw-Fahrerin „Donna Diesel“ ist. Daher auch der Name des Projekts – Donna Diesel.

Kontrollen des Schwerlastverkehrs aus den erwähnten Ländern zeigen, dass sich der technische Standard der Fahrzeuge bereits verbessert hat. Dennoch bleibt vieles zu tun, bis die ausländischen Lkws hinreichend ausgerüstet sind, vor allem im Hinblick auf Reifen und Schneeketten. Die Projektgruppe hat in diesem Handbuch für Lkw-Fahrer zahlreiche Informationen zusammengetragen, die für einen sicheren Transport in Norwegen vonnöten sind. Statens Vegvesen möchte hiermit eine Hilfestellung für alle bieten, die in Norwegen Transporte durchführen möchten. Das Handbuch enthält Karten mit Routenempfehlungen für unter-

schiedliche Regionen, eine Übersicht der im Winter gesperrten Straßen, eine Zusammenstellung der Fährstrecken, Hinweise zu den erforderlichen Reifen und Schneeketten sowie einen Teil der Gesetze und Bestimmungen, die für den Transport auf Norwegens Straßen relevant sind.

Das Handbuch für Lkw-Fahrer wurde in mehrere Sprachen übersetzt – Englisch, Deutsch, Russisch, Polnisch und Finnisch – und ist auf den Internetseiten von Statens Vegvesen zu finden: www.vegvesen.no. Es wird allerdings nicht kontinuierlich aktualisiert, auch nicht bei Änderungen der rechtlichen Bestimmungen. Daher können keinerlei Rechte oder Pflichten aus dem Handbuch abgeleitet werden.

Das Handbuch für Lkw-Fahrer – der Trucker's Guide – ist auch zu finden unter **www.vegvesen.no/donnadiesel**

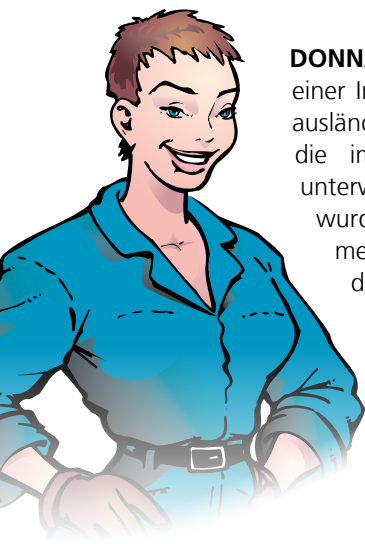
Gute Fahrt!



Kjell Bjørvig
Verkehrsdirektor
Statens vegvesen



Über Donna Diesel



DONNA DIESEL ist der Name einer Infokampagne, die sich an ausländische Lkw-Fahrer richtet, die im Winter in Norwegen unterwegs sind. Die Kampagne wurde aufgrund des zunehmenden grenzüberschreitenden Schwerlastverkehrs ins Leben gerufen. Viele der ausländischen Fahrer waren nicht mit den norwegischen Transportbestimmungen vertraut, führten Fahrzeuge in mangelhaftem technischen Zustand mit sich und hatten nur wenig Vorstellung von den Bedingungen, die sie im winterlichen Norwegen vorfinden würden.

Die Infokampagne baut auf einer Zeichentrickfigur auf – Donna Diesel – und vermittelt auf leicht verständliche Weise, wie sich Lkw-Fahrer auf den winterlichen Straßenverkehr in Norwegen vorbereiten können.

Wer ist Donna Diesel?

Donna ist eine erfahrene norwegische Lkw-Fahrerin. Seit Jahren führt sie Warentransporte von unterschiedlichen Ländern Europas nach ganz Norwegen durch.

Dramatik auf winterlichen Straßen Norwegens

Während dieser Zeit hat sie vieles erlebt - doch die dramatischsten Szenen spielten sich im Winter ab. Donna sah Lastzüge umkippen oder mitten im Gebirge feststecken. Einmal musste sie sogar mit ansehen, wie ein kompletter Lastzug rückwärts mehrere hundert Meter weit einen steilen Hang hinunterrutschte. Dem Fahrer passierte zum Glück nichts. Aber nur, weil er unverschämtes Glück hatte.

Bereiten Sie sich vor!

Im Winter kann man sich jedoch keineswegs auf sein Glück verlassen. Sicherheit bieten hier nur eine gute Ausrüstung, ein verantwortungsvoller Fahrstil und ein belastbarer Fahrer. Norwegen ist ein unwegsames Land mit kurvigen Straßen und viel Schnee – der größte Teil des Landes besteht schließlich aus Gebirge. Wer sich von schönen,

breiten Straßen an der Grenze täuschen lässt, hat eine harte Tour vor sich. Die richtige Ausrüstung kann jedoch so manche gefährliche Situation entschärfen.

Fragen Sie Donna Diesel um Rat

Donna hofft, Ihnen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Damit Sie auf der Straße Ihr eigener Herr sein können – bis zum Ziel.

Donna Diesels Aufgabe in der Wintersaison ist es, SIE zu beraten und Ihnen zu zeigen, wie Sie sicher ans Ziel kommen. Donna Diesel ist zwar streng, um ihre Mundwinkel spielt jedoch stets ein Lächeln.

Fragen Sie Donna, bevor Sie sich auf den Weg machen und wenden Sie sich auch unterwegs an sie. Sie kann Ihnen unterstützend zur Seite stehen, wenn Sie Hilfe brauchen.

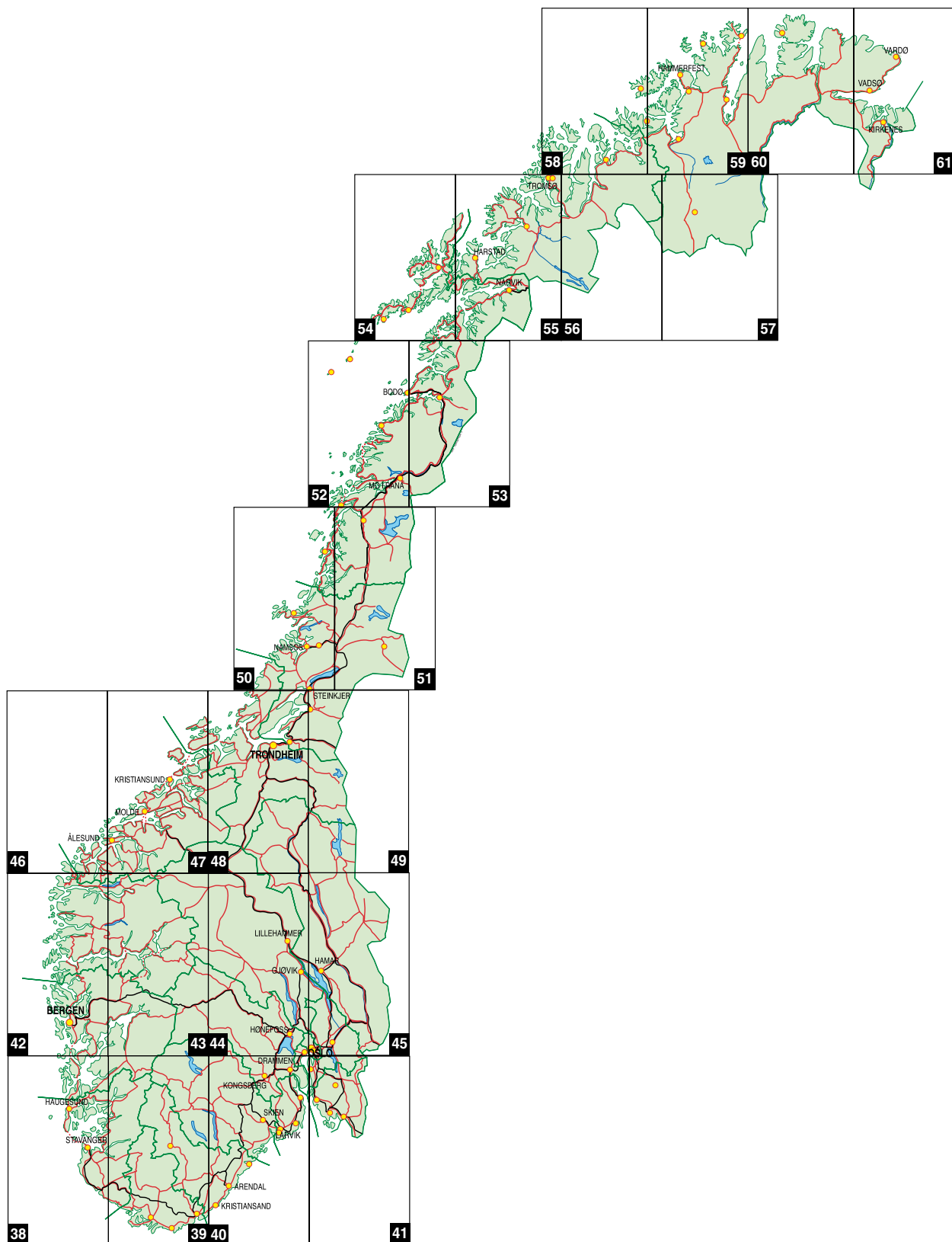
www.vegvesen.no/donnadiesel

! 5 Merkgeregeln von Donna Diesel	
FALSCH	RICHTIG
	Korrekt beladen
	Schneeketten verwenden
	Winterreifen verwenden
	Pausen einlegen
	Die richtige Route wählen



Karte mit Seitenübersicht

Detailkarte über die größeren Städte siehe S. 35





Praktische Tipps

Infos über Norwegen

Fläche	385.852 km ²
Einwohnerzahl	4,78 Mio.
Bevölkerungsdichte	14,6/km ²
Hauptsprache	Norwegisch
Hauptstadt	Oslo 568.809
Größere Städte	Bergen 249.527
	Trondheim 166.708
Fernstraßennetz	8.873 km
Hauptstraßennetz	27.360 km

Währung

1 Euro = ca. 8 NOK

Münzen und Banknoten

Münzen: 50 Øre, 1, 5, 10 und 20 Kronen.

Banknoten: 50, 100, 200, 500 und 1000 Kronen.

Reiseinformation

Norges Lastebileier-Forbund

Thorvald Meyersgt. 72

N-0506 Oslo

Tel: +47 22 03 32 00

Fax: +47 22 20 56 15

Ansprechpartner: Anne Lise Torgersen

Öffnungszeiten

Banken:

8.30 – 15.30 Uhr, donnerstags bis 17.00 Uhr. Einige Banken bieten in der Sommersaison erweiterte Öffnungszeiten.

Post:

Montag – Freitag 8.00 – 17.00 Uhr.

Samstag 8.00 – 13.00 Uhr.

Einzelhandel:

Die meisten Geschäfte haben von Montag bis Samstag geöffnet, bei verkürzten Öffnungszeiten samstags. Einzelne Lebensmittelläden haben auch am Sonntag geöffnet.

Telefonieren

In Telefonzellen können Sie mit Münzen (1, 5 und 10 Kronen) oder einer Telefonkarte telefonieren. Diese sind in Kiosken, Lebensmittelläden etc. erhältlich. Die Ländervorwahl für Norwegen ist +47.

Mobiltelefon

Kann frei eingeführt und genutzt werden. Das GSM-Netz deckt im wesentlichen das gesamte Landesgebiet ab. Mobiltelefone dürfen während der Fahrt ausschließlich mit Freisprechanlage genutzt werden.

Kontrollen

- Verkehrskontrollen werden im wesentlichen von der Polizei und Statens Vegvesen durchgeführt.
- Im Bereich des Zoll- und Abgabewesens ist die norwegische Zollbehörde Kontrollinstanz.
- Die Überwachung des Parkraums wird fast überall von den Gemeinden durchgeführt.

Licht

In Norwegen muss den ganzen Tag über mit Licht gefahren werden – entweder mit Abblendlicht oder mit speziellem Fahrlicht.

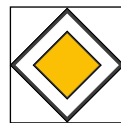
Promillegrenze

Die Promillegrenze liegt bei 0,2.

Fahren unter Alkoholeinfluss wird mit Entzug der Fahrerlaubnis, Bußgeld und evtl. einer Freiheitsstrafe geahndet. Darüber hinaus kann man innerhalb des Landes mit einem zeitweiligen Fahrverbot belegt werden.

Vorfahrt

Von rechts kommende Fahrzeuge haben generell Vorfahrt. Hauptstraßen sind in der Regel auch Vorfahrtsstraßen. Bei innerörtlichen Hauptstraßen können auch untergeordnete Straßen vorfahrtsberechtigt sein. Die Beschilderung „Ende der Vorfahrtsstraße“ kennzeichnet dies.



Vorfahrts-
straße

Ende der Vor-
fahrtsstraße



Sicherheitsgurt

In Norwegen muss generell ein Sicherheitsgurt angelegt werden. Dies gilt auch für den Rücksitz, sofern dort Gurte angebracht sind.

Feuerlöscher

Lkws müssen in Norwegen einen Feuerlöscher mit sich führen. Dieser muss gut sichtbar und leicht zugänglich sein. Sorgen Sie dafür, dass der Feuerlöscher stets betriebsbereit ist.



Warnen bei Nothalt

1. Im Fahrzeug ist mindestens ein Warndreieck mitzuführen, das den Bestimmungen der norwegischen Verordnung über die technische Fahrzeugausstattung (Forskrift om krav til kjøretøy) entspricht.
2. Ein liegen gebliebenes Fahrzeug, das den Verkehr gefährdet oder behindert und nicht sofort von der Straße entfernt werden kann, muss für andere Verkehrsteilnehmer mit einem Warndreieck, einer Signalleuchte oder auf andere Weise kenntlich gemacht werden. Das Warndreieck muss in ausreichendem Abstand vom Fahrzeug aufgestellt werden – falls möglich mindestens 150 m – sodass andere Verkehrsteilnehmer frühzeitig gewarnt sind.

Leerlauf

Fahrzeuge dürfen in Norwegen nicht unnötig im Stand laufen.

Diesel

Die Nutzung von "gefärbtem" (mit geringer Steuer belegt) Diesel für Busse, Lkws, Lieferwagen, Kombiwagen und Pkws ist in Norwegen verboten. Dies gilt auch für Wohnwagen und Wohnmobile. Die Nichtbeachtung wird mit Bußgeld geahndet.



In Norwegen unterwegs



Geschwindigkeit

Geschwindigkeitsbegrenzungen

Geschlossene Bebauung *50 km/h

Landstraßen 80 km/h

Autobahnen ***80/100 km/h

* In vielen Stadtteilen 30 km/h.

*** Für Fahrzeuge über 3,5 t beträgt die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, auch wenn die Beschilderung höhere Geschwindigkeiten erlaubt.

Beachten Sie die Beschilderung. Auf Autobahnen und größeren Straßen ist die geltende Höchstgeschwindigkeit immer ausgeschildert.

Bußgelder

Bußgelder können vor Ort erhoben werden. Bei schwerwiegenden Geschwindigkeitsüberschreitungen kann der Führerschein eingezogen werden. Die Höhe des Bußgeldes richtet sich nach der Geschwindigkeitsbegrenzung und dem Ausmaß der Überschreitung.

Beispiel:

Höchstgeschwindigkeit	Überschreitung	NOK
60 km/h	10 km/h	NOK 1.600
60 km/h	25 km/h	NOK 6.500
70 km/h	10 km/h	NOK 1.600
70 km/h	25 km/h	NOK 4.900

Das Überfahren einer roten Ampel kostet 5.200 NOK.

Bergabfahrt

In Norwegen gibt es zahlreiche langgezogene Steigungsstrecken. Diese werden häufig durch die Beschilderung angekündigt. Bei Bergabstrecken muss vorsichtig gefahren werden, um ein Heißlaufen und Versagen der Bremsen zu vermeiden.

- Fahren Sie langsam an die Bergabstrecke heran.
- Legen Sie einen niedrigen Gang ein.
- Verwenden Sie eventuell die Hilfsbremse.
- Sorgen niedriger Gang und Hilfsbremse nicht für eine ausreichend niedrige Geschwindigkeit, betätigen Sie auf kürzeren Abschnitten die Fußbremse.

Generelles zur Reifenausstattung

Als wichtigster Grundsatz für Winterfahrten in Norwegen gilt, für eine ausreichende Bodenhaftung des Fahrzeuges zu sorgen.



Fahrzeuge dürfen erst eingesetzt werden, wenn eine je nach Straßenverhältnissen ausreichende Haftung der Reifen gewährleistet ist. Falls nötig, müssen Spikes, Schneeketten oder ähnliches eingesetzt werden.

Winterreifen sind besonders gekennzeichnete Reifen, die speziell auf das Fahren im Winter ausgelegt sind und eine Profiltiefe von mindestens 3 mm aufweisen. Spikes dürfen nur im Zusammenhang mit Winterreifen genutzt werden, ausgenommen bei Motorrädern.

- Die Räder einer Achse müssen Reifen haben, die nahezu dieselben Eigenschaften aufweisen.
- Die Räder müssen in ausreichendem statischen und dynamischen Gleichgewicht angebracht sein.
- Sommerreifen sind aufgrund der Gummimischung und des Profils im Winter generell ungeeignet.
- Spikes müssen im Winterhalbjahr nicht zwingend genutzt werden. Sie können jedoch bei bestimmten Straßenverhältnissen für eine bessere Bodenhaftung sorgen.
- Für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t wird im Winterhalbjahr eine Profiltiefe von 5 mm empfohlen.

Als Winterhalbjahr gilt in Norwegen der Zeitraum vom 1. November bis zum Montag nach dem Ostermontag. In den Bezirken Nordland, Troms und Finnmark gilt der Zeitraum vom 16. Oktober bis einschließlich 30. April.

Anforderungen an die Profiltiefe

Für motorisierte Fahrzeuge, die für eine Geschwindigkeit von über 30 km/h ausgelegt sind, gilt folgendes:

Reifen von Pkws, Motorrädern, Traktoren, Nutzfahrzeugen, Anhängern sowie Nutzanhängern benötigen eine Profiltiefe von mindestens 1,6 mm.

Im Winterhalbjahr muss das Fahrzeug eine Profiltiefe von 3 mm aufweisen.

Spikesreifen

Die Nutzung von Spikes und Schneeketten ist nur im Winterhalbjahr erlaubt.

Werden Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t, Anhänger/Nutzanhänger mit Betriebsbremse für Geschwindigkeiten von über 50 km/h oder Motorräder mit Spikes ausgerüstet, müssen diese an allen Rädern ange-



Beachten Sie:

Für die korrekte Reifenausstattung ist der Fahrer verantwortlich

bracht werden. Pkws können auch auf einer Achse Spikes und auf der anderen Schneeketten führen.

Bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t, die mit Spikes ausgestattet werden, müssen die Räder derselben Achsen gleichmäßig ausgestattet werden. Gleiches gilt für Traktoren und Nutzfahrzeuge mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von über 50 km/h.

Bei Zwillingsreifen ist es ausreichend, nur einen Spikesreifen anzubringen, dies muss jedoch, bezogen auf die Längsachse, auf beiden Seiten symmetrisch erfolgen.

Schneeketten

Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t müssen – sofern eine Fahrt auf öffentlichen Straßen mit Schneedecke oder Eisbelag erwartbar ist, in jedem Falle jedoch im Winterhalbjahr – Schneeketten mitführen, die den Rädern des Fahrzeuges angepasst und derart ausgestaltet sind, dass stets Kontakt zwischen Kette und Straßenbelag besteht. Die Ketten müssen aus Metall/Stahl bestehen, für die Straßenverhältnisse geeignet sein und der winterlichen Beanspruchung standhalten.

Am günstigsten ist es immer, die Schneeketten anzulegen, bevor Sie sich auf eine ausgesetzte Strecke begeben. Wenn Sie erst festsitzen, kann dies mit größten Schwierigkeiten verbunden sein. Wichtig ist auch, dass Sie im Anlegen der Ketten geübt sind, **BEVOR** Sie sich auf Überlandfahrten begeben. Im norwegischen Gebirge ist es zu spät für einen Lehrgang.

- Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t müssen mindestens drei Ketten mitführen, von denen eine dem Vorderrad und zwei den Antriebsrädern angepasst sind.
- Lastzüge bestehend aus Zugwagen und Anhänger, bei denen beide Fahrzeugteile jeweils ein zulässiges Gesamtgewicht von über 3,5 t haben, müssen mindestens sieben Ketten mitführen, sofern der Zugwagen auf der Antriebsachse mit Zwillingsrädern ausgestattet ist. Eine der Ketten muss dem Vorderrad des Zugwagens angepasst sein, vier Ketten seinen Antriebsrädern und zwei den Rädern des Anhängers.



Fährt der Zugwagen auf der Antriebsachse mit nur einem Rad oder werden Doppelketten verwendet, sind fünf Ketten ausreichend, von denen zwei der Antriebsachse des Zugwagens angepasst sind.

- Bei Zugwagen, deren Antriebsräder mit der automatischen Onspot-Gleitschutzeinrichtung ausgestattet sind, ersetzt diese zwei Ketten, sofern der Zugwagen auf der Antriebsachse mit Zwillingsrädern fährt.

Kettenanlegeplätze

Vor und nach ausgesetzten Strecken hat Statens Vegvesen Kettenanlegeplätze ausgewiesen. Diese sind mit einer besonderen Beschilderung – "Kjettingplass" – gekennzeichnet. Die Plätze werden von Schnee freigehalten und bieten genügend Raum für Lastzüge, um Ketten anzulegen oder abzunehmen. Kettenanlegeplätze

liegen immer auf ebener Strecke, sodass der Fahrer anhalten und die Ketten nachziehen kann.

Erreichen Sie einen Kettenanlegeplatz, ist es eventuell sinnvoll, das Infotelefon von Statens Vegvesen anzurufen und die Straßenverhältnisse für den kommenden Streckenabschnitt zu erfragen.



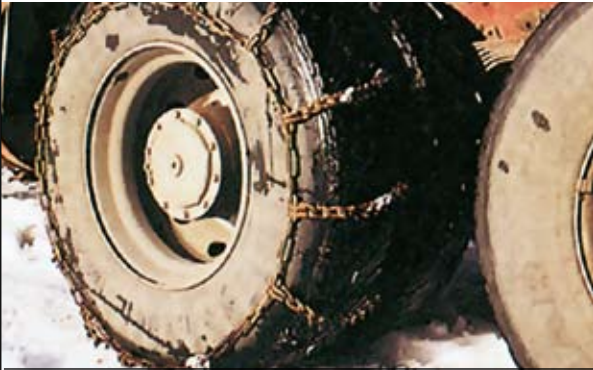
Tel: 175 (+47 815 48 991)



Beachten Sie!

Es ist immer am günstigsten, Schneeketten anzulegen, **BEVOR** Sie sich auf eine gefährdete Strecke begeben. Wenn Sie erst festsitzen, kann dies mit größten Schwierigkeiten verbunden sein.

Wichtig ist auch, dass Sie im Anlegen der Ketten geübt sind, bevor Sie Überlandfahrten unternehmen – im norwegischen Gebirge ist es zu spät für einen Lehrgang!





↑

Beschilderung eines Kettenanlegeplatzes

↓



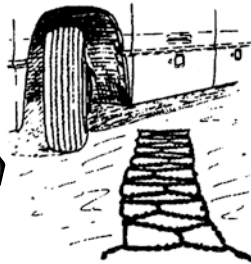


So legen Sie Schneeketten an

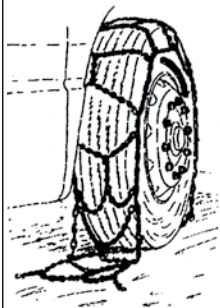


1

Legen Sie die Kette ausgebreitet auf den Boden. Lösen Sie eventuelle Knoten und Verwicklungen.

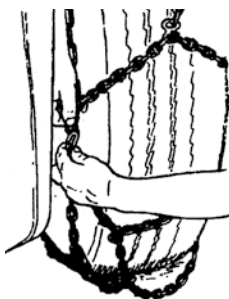


2



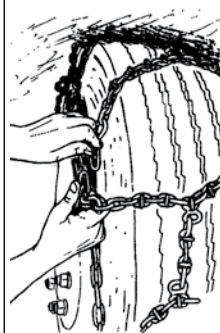
Legen Sie die Kette über das Rad, die Zugkanten müssen locker über den Außenseiten hängen. Schlagen/schieben Sie das Ende der Kette von hinten unter das Rad und versetzen Sie das Fahrzeug um ca. ¼ Radumdrehung nach hinten.

3



Verbinden Sie die Kette zunächst an der Innenseite.

4



Ziehen Sie die Kette mit der Hand um das Rad fest, indem Sie sie an der Außenseite zusammenziehen. Hängen Sie das Zugende anschließend ein.

5



Straffung hier überprüfen

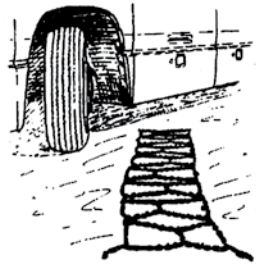
6



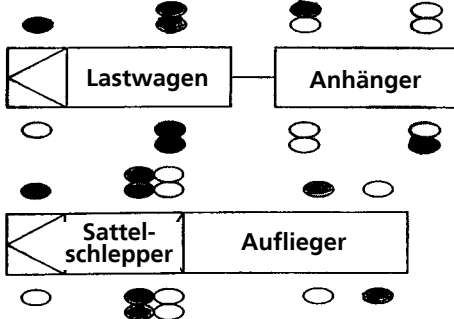
Straffen Sie die Zugkante der Kette, indem Sie den Kettenschlüssel in die Führung der Zugkante setzen und um 90 Grad drehen, sodass die Kettenöse gestrafft einrastet (6).

7

Wenn 2 Zugkanten zu straffen sind, müssen sie diagonal übereinanderliegen.



Anordnung der Schneeketten bei Lastzügen.



Wichtig! Nach etwa 100–200 Metern Fahrt müssen die Ketten nachgezogen werden.





Beachten Sie, dass der kürzeste Weg auf der Karte nicht immer der schnellste ist!



Strecken mit schwierigen Straßenverhältnissen

Wählen Sie die richtige Route

Das Straßennetz Norwegens besteht aus Streckenabschnitten unterschiedlichster Qualität. Wichtiger Bestandteil einer Reihe von Routen sind Fähren. An zahlreichen Strecken trifft man auf Mautstationen. Die Benutzung von Fähren und Mautstraßen ist kostenpflichtig. Jeden Winter kommt es daher vor, dass Fahrer von Überlandtransporten statt der Hauptrouten andere, häufig längere und schwierigere Routen wählen. Das ist jedoch meist die falsche Entscheidung. Wenn das Fahrzeug dann auch noch ohne geeignete Reifen und Schneeketten unterwegs ist, gerät der Fahrer schnell in riskante Situationen.

Abkürzungen können mit zahlreichen Hindernissen verbunden sein, die nicht in der Karte verzeichnet sind – etwa schmale Straßen mit engen Kurven und schlechtem Belag.

Auf einigen Gebirgspässen ist das Wetter so schlecht und instabil, dass sie im Winter komplett geschlossen werden. Andere sind nur tagsüber geöffnet und nachts geschlossen.

Strecken mit schwierigen Straßenverhältnissen

Ein Teil des Straßennetzes in Norwegen – inklusive der Hauptverkehrsstraßen – kann im Winter eine große Herausforderung für Lkw-Fahrer darstellen. Dies trifft insbesondere für Strecken mit starken Steigungen oder hohem Schneefall zu. In solchen Situationen haben schwere Fahrzeuge mit Antrieb auf nur einer Achse (auch wenn sie mit Winterreifen und/oder Schneeketten ausgerüstet sind) große Probleme, voranzukommen. Deshalb kommt es häufig vor, dass sie steckenbleiben oder von der Straße abkommen.

Die hier angegebenen Streckenabschnitte sollten – soweit möglich – bei hohem Niederschlag und Glätte vermieden werden. Bei schwierigen Straßenverhältnissen muss hier auch mit einem zeitweiligen Fahrverbot für den Schwerlastverkehr gerechnet werden.

Liegegebliebene Fahrzeuge, die den übrigen Verkehr behindern, können abgeschleppt und einbehalten werden, bis die Kosten, die der öffentlichen Hand hierdurch entstehen, erstattet sind.

In der folgenden, nach Regionen unterteilten Übersicht finden Sie die Streckenabschnitte, bei denen die Gefahr, liegenzubleiben oder von der Straße abzukommen besonders hoch ist, und die daher im Winter bei hohem Niederschlag oder glatter Fahrbahn gemieden werden sollten.



Strecken mit schwierigen Straßenverhältnissen

REGION SÜD

Vest Agder

Reichsstraße	Strecke
E39	Vigeland - Lyngdal

Aust-Agder

Reichsstraße	Strecke
E18	Grimstad – Vest-Agder grense
Rv. 41	Herefos – Hynnekleiv
Rv. 42	Hynnekleiv – Vegudsdal – Evje
Rv. 9	Bjørnarå – Bykle nord

Nedre Telemark

Reichsstraße	Strecke
E18	Vestfold Grenze – Moheim
Rv. 353	Rugtvedt – Rafnes

Øvre Telemark

Reichsstraße	Strecke
E134	Bezirksgrenze – Finnli
E134	Nutheim
E134	Libergbakken
E134	Ruibakken
E134	Kjerringdalen
E134	Vinje kirke
E134	Rjukanbakken
Rv. 9	Haukelilia
Rv. 37	Maristien
Rv. 37	Busnesbakken
Rv. 38	Skafsåberga
Rv. 41	Kviteseidkleivene
Rv. 41	Busnesbakken
Rv. 45	Eidsborberga

Nedre Buskerud

Reichsstraße	Strecke
E18	Kjellstad – Kirkelinakreuzung ("Lierbakkene")
E134	Saggrenda – Telemark Grenze
Rv. 23	Lahell – Auvi (Spikkesradbakkene)
Rv. 35	Lerberg – Åmot
Rv. 40	Veggli – Åsly (Bogstrandhøgda)
Rv. 40	Uvdal – Geilo
Rv. 165	Bjørnstad – Slemmestad
Rv. 281	Verpen – Storsand
Rv. 281	Tofte nord – Husebybakken (auch Filtvedt)
Rv. 281	Tofte sør – Kana (Sagenedalen und Steinbrekka)
Rv. 285	Enger – Skaret

Øvre Buskerud

Reichsstraße	Strecke
E16	Akershus Grenze – Rørvik (Sollihøgda)
E16	Bottilrud bei Hønefoss

Rv. 7	Ramsrudhellinga bei Hønefoss
Rv. 7	Hol – Geilo (Maibakkene und Kvislastigningene)
Rv. 7	Geilo – Ustaoset (Slåttostigningene)
Rv. 35	Holleruddalen v/Tyristrand
Rv. 35	Eggemobakkene v/Hønefoss
Rv. 50	Sveingard – Myrland
Rv. 51	Gol – Solseter
Rv. 52	Venåsbakken



REGION OST

Vestoppland

Reichsstraße	Strecke
E16	Bagn – Bjørgo
E16	Øye – Filefjell
Rv. 33	Flaggfjell – Tonsåsen
Rv. 35	Vang Olimb
Rv. 4	Amundrud – Lyngna
Rv. 4	Stryken – Grua

Gudbrandsdal

Reichsstraße	Strecke
Rv. 15	Dønfoss – Billingen
E136	Gesamte Strecke
Rv. 27	X E6 – Ringebu fjellet
Rv. 51	Randsbakkene
Rv. 55	Bøvertun – Krossbu
E6	Dombås Zentrum – Hjelleseter (Dombåsakkene)
Rv. 250	Dokka – Vingrom



Strecken mit schwierigen Straßenverhältnissen

Hedmarken Østerdalen

Reichsstraße	Strecke
Rv. 3.....	Gardbekkegga
Rv. 3.....	Lonåsen – Skårdalen (Fossbakkli)
Rv. 25.....	Kilen – Knetten
Rv. 25.....	Nesvollberget – Støa (Landesgr.)
Rv. 217.....	Misterlia

Østfold

Reichsstraße	Strecke
Rv. 115.....	Askim – Trøgstad (Mønsterbakkene)

REGION WEST

Sogn

Reichsstraße	Strecke
E16.....	Filefjell (Tyin – Borlaug)
Rv. 52.....	Hemsedalfjellet (Galdane Borlaug)

Fjordane

Reichsstraße	Strecke
Rv. 60.....	Utvikfjellet

Voss og Hardanger

Reichsstraße	Strecke
E16.....	Oppheim – Vinje (Vinjedalen)
E134.....	Jøsendal - Røldal

REGION MITTE

Møre og Romsdal

Reichsstraße	Strecke
E39	Valgermo – Kjelbotn
E136	Brustuglia (Brøstvegen – Hersel)
Rv. 62.....	Tjellekleiva
Rv. 70.....	Snøvassmælen
Rv. 70.....	Gråura (Møre- og Romsdal)
Rv. 60.....	Strandafjellet (Lade – Ringstadkreuzung)
Uv. 60.....	Hamregjøltunnel – Hellesylt

Sør-Trøndelag

Reichsstraße	Strecke
E39.....	Forve – Høggjølen
Rv. 70.....	Gråura (Sør-Trøndelag)
Rv. 705.....	Stuggudal – Brekken
Rv. 714.....	Gjølme – Sunde
Rv. 715.....	Momyr – Reppkleiv

Nord-Trøndelag

Reichsstraße	Strecke
E6.....	Asp – Grong (Kne)
E6.....	Asp – Grong (Heimsjøen)
E6.....	Asp – Grong (Vegset – Snåsaheia)
E14.....	Gudå - Landesgrenze (Nustafoss – Sneiåsen)
E14.....	Gudå – Landesgrenze (Teveldal – Landesgrenze)



Strecken mit schwierigen Straßenverhältnissen

REGION NORD

Helgeland

Reichsstraße	Strecke
E6.....	Majavatn – Fallmoen (Svenningdalen)
E6.....	Mosjøen – Osen
E6.....	Messingslett Brücke – Krokstrand (Dunderlandsdalen)
E12.....	Gruben – Utsikten
Rv. 12.....	Ytteren – Utskarpen (Bustneslia)
Rv. 17.....	Nord-Trøndelag Grenze – X Rv801
Rv. 17.....	Nesna – Utskarpen (Sjonfjellet)
Rv. 17.....	Stokkvågen – Kilboghamn
Rv. 73.....	Trofors – Hattfjelldal (Kløvimostigninga)
Rv. 73.....	Hattfjelldal – Landesgrenze bei Krutfjellet (Krutådalen)
Rv. 76.....	Brenna X E6 – Skillebotn (Tosenvegen)
Rv. 78.....	Holandsvika – Leirosen
Rv. 809.....	Bjørn – Solfjellsjøen (Bjørnsfjellet auf Dønna)
Rv. 828.....	Nord-Herøy – Bjørn (Skaret)

Salten

Reichsstraße	Strecke
E6.....	Sørelva – Storjord (Lønsdal)
E6.....	Rognan – Fauske (Setså und Kvænflåget)
E6.....	Vargåsen – Sommarset (südlich des Daumannviktunnels)
E6.....	Mørsvikbotn – Bognes (Kråkmofjellet und Hamarøy)
Rv. 17.....	Jektvik Fährnkai – Glomfjord (Jektvik und Holandsfjorden)
Rv. 17.....	Kjellingstraumen – Tuv (Ertenvågdaalen und Valnes)
Rv. 77.....	Storjord – Kjernfjell (Graddisvegen)

Midtre Hålogaland

Reichsstraße	Strecke
E6.....	Skarberget – Ballangen (Skjellevikskaret und Ballangen)
E6.....	Trældal – Troms Grenze (Trældal und Bjerkviklia)
E10.....	Landesgrenze – Trældal (Bjørnfjell)
E10.....	Kåringen – Gullsfjord (Kåringen)
E10.....	Fiskebøl – Svolvær (Børrabakken)
E10.....	Smorten – Leknes (Vonheimkreuzung)



E10.....	Napp – Hamnøy (Nappskaret und Hamnøybakken)
Rv. 83.....	Flesnes – Langvassbukt
Rv. 84.....	Fossbakken – Tennevoll (Spansdalen)
Rv. 818.....	Storeidet – Ballstad (Gjerstadbrekka)
Rv. 820.....	Skjelfjord – Kråkberget (zu beiden Seiten des Bøtunnels)
Rv. 821.....	Frøskeland – Myre (Frøskelandfjellet)
Rv. 848.....	Fornes – Ibestadttunnel

Midtre Troms

Reichsstraße	Strecke
E6.....	Brandvoll – Setermoen (Brandvoll)
E6.....	Landesgrenze – Olderbakken (Skibotndalen)
Rv. 86.....	Svanelvmoen – Gryllefjord - Torsken
Rv. 861.....	Gibostad – Lysnes (Gibostad)
Rv. 862.....	Hungeren – Kvaløysletta (Querverbindung)
Rv. 862.....	Botnhamn – Straumsbotn (Senja)

Nord-Troms und Vest-Finnmark

Reichsstraße	Strecke
E6.....	Langslett – Storslett (Reisafjellet)
E6.....	Oksfjordhamn – Sekkemo (Kvænangsfjellet)
E6.....	Transfarelv – Leirbotnvatn (Rafsbotnlia)
Rv. 93.....	Kløfta bru – Suolovupmi (Kløfta)
Rv. 866.....	Flåten – Skjervøy (Langbakken)



Fahrzeuge mit ungünstigen Eigenschaften für Winterfahrten

Manche Fahrzeugtypen eignen sich für Winterfahrten in Norwegen besser als andere. Leichte Sattelschlepper mit schweren Aufliegern beispielsweise sind ungünstig. Bei extremen Wetter- und Straßenverhältnissen müssen Fahrzeuge, deren Eigenschaften auch bei Anlegen von Schneeketten eine unzureichende Bodenhaftung erwarten lassen, die Fahrt unterbrechen und warten, bis sich die Bedingungen verbessert haben.

Für die Antriebsachse eines Sattelschleppers ist eine Differentialsperre sehr empfehlenswert. In Kombination mit guten Winterreifen und, falls erforderlich, Schneeketten verbessert sich die Straßenlage des Fahrzeugs bergauf und bei glatter Fahrbahn erheblich.

Sattelschlepper mit mehreren Antriebsachsen (4x4 oder 6x4) haben in der Regel die beste Straßenlage.

Fahren im Verband

Auf einer Reihe von Strecken kann es vorkommen, dass kurzfristig das Fahren im Verband angeordnet wird, wenn das Wetter unsichere Fahrbedingungen erwarten lässt. Hierbei wird eine gewisse Anzahl von Fahrzeugen zu einer Kolonne zusammengestellt, die die Strecke anschließend mit einem Schneeräumfahrzeug von Statens Vegvesen an der Spitze zurücklegt. Wenn Straßen im Winter oder nachts geschlossen sind oder das Fahren im Verband angeordnet ist, wird hierauf immer durch eine entsprechende Beschilderung hingewiesen.

Empfehlenswert ist es auch, über das Infotelefon von Statens Vegvesen (+ 47 815 48 991) (innerhalb Norwegens: 175) zu erfragen, ob die Route, die Sie nehmen möchten, geöffnet ist. Wichtig ist, immer für genügend Kraftstoff, warme Kleidung, Essen und Getränke zu sorgen, falls Sie einmal festsitzen sollten oder auf das Zustandekommen eines Fahrerverbandes warten müssen.

Dies sind einige der Gründe, warum es sowohl schneller als auch billiger ist, die Hauptverkehrsstraßen zu nutzen, selbst wenn hier Kosten für Fahren und Maut entstehen. Auf diesen Strecken kommen Sie jedenfalls in der Regel sicher an.

Strecken, auf denen das Fahren im Verband angeordnet werden kann

- E6** Dovrefjell (Dombås – Hjerkin)
- E6** Korgfjellet (Mosjøen – Korgen)
- E6** Saltfjellet (Mo i Rana – Rognan)
- E6** Gratangsfjellet (Bjergvik – Fosbakken)
- E6** Sennaland (Leirbotnvatn – Skaidi)

- E6** Hatter (Skaidi – Pldorfjord)
- E10** Bjørnfjell (Trældal X E6 – Bjørnfjell)
- E12** Umbukta (Mo i Rana – Grenze)
- E16** Filefjell (Tyn – Borlaug)
- E134** Haukelifjell (Haukeligrend – Røldal)
- Rv. 7** Hardangervidda (Eidfjord – Haugastøl)
- Rv. 9** Hovden – Haukeligrend
- Rv. 13** Vikafjellet
- Rv. 15** Strynefjellet (Grotli – Stryn)
- Rv. 27** Venabygdsfjellet
- Rv. 50** Hol – Aurland
- Rv. 52** Hemsedalsfjellet (Gol – Borlaug)
- Rv. 76** Tosenfjellet
- Rv. 813** Beiarfjellet
- Rv. 888** Bekkarfjord – Hopseidet
- Rv. 889** Snefjord – Havøysund
- Rv. 890** Kongsfjordfjellet
- Rv. 891** Båtsfjordfjellet

Im Winter geschlossene Straßen

Folgende Hauptverkehrsstraßen sind im Winter normalerweise geschlossen:

Straße	Strecke	Geschlossen
E69	Skarsvåg – Nordkapp	Oktober – April
Rv. 13	Gaularfjellet	Dezember – Mai
Rv. 51	Valdresflya	Dezember – April
Rv. 55	Sognefjellet	November – Mai
Rv. 63	Geirangervegen	November – Mai
Rv. 63	Trollstigen	Oktober – Mai
Rv. 243	Aurland – Erdalen	November – Juni
Rv. 252	Tyn – Eidsbugarden	Oktober – Juni
Rv. 258	Gamle Strynefjellsveg	Oktober – Juni
Rv. 337	Brokke – Suleskard	November – Juni
Rv. 520	Breiborg – Røldal	November – Juni
Rv. 886	Jarfjordfjellet	November – Mai
Fv. 341	Smelror – Hamningsberg (Finnmark):	November – Mai
Fv. 355	Melfjellet (Nordland):	November – Mai

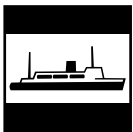
Der genaue Zeitpunkt, an dem die jeweiligen Strecken geschlossen und wieder geöffnet werden, wird je nach Wetterlage festgelegt. Nähere Informationen erhalten Sie über das Infotelefon von Statens Vegvesen +47 815 48 991 (innerhalb Norwegens: 175).

Darüber hinaus gibt es zahlreiche Streckenabschnitte, die bei Schneesturm oder Lawinen zeitweise geschlossen werden. Dies gilt insbesondere für die Straßen in Nordnorwegen und Gebirgspässe in Südwestnorwegen.

Mautstraßen

In Norwegen wird ein Teil der Straßenbaukosten über Mauteinnahmen finanziert. Diese befinden sich sowohl im Hauptverkehrsstraßennetz als auch an den Zufahrten der Städte. Mautstationen sind über das gesamte Land verteilt.





Fährenstrecken

ØSTFOLD

Rv. 19 Moss – Horten

BUSKERUD

Rv. 319 Svelvik – Verket

VEST-AGDER

Rv. 469 Launes – Kvellandstrand

ROGALAND

E39 Mortavika - Artsvågen

Rv. 13 Lauvik - Oanes

Rv. 13 Stavanger - Tau

Rv. 13 Hjelmeland - Nesvik

Rv. 46 Sand - Ropeid

Rv. 519 Hanasand - Ladstein

Rv. 521 Randaberg - Kvitsøy

Rv. 511 Randaberg - Skudeneshavn

HORDALAND

E39 Halhjem - Sandvikvåg

Rv. 552 Hatvik - Venjanaset

Rv. 48 Gjermundshamn - Løfallstrand

Rv. 550 Kvanndal - Utne

Rv. 13 Kinsarvik - Kvanndal

Rv. 13 Kinsarvik - Utne

Rv. 7 Bruarvik - Brimnes

Rv. 546 Krokeide - Hufthamnar

Rv. 567 Breistein - Valestrand

Rv. 49 Jektevik - Hodnanes

Rv. 544 Ranavik - Sunde

Rv. 570 Duesund - Masfjordnes

Rv. 48 Skånnesvik - Utåker

Rv. 541 Buavåg - Langevåg

Rv. 550 Jondal - Tørvikbygd

Rv. 546 Husavik - Sandvikvåg

Rv. 568 Sævrøy - Fedje

Rv. 57 Leirvik - Sløvåg

Rv. 49 Halhjem - Våge

Rv. 544 Skjersholmane - Sunde

Rv. 544 Skjersholmane - Ranavik

Rv. 616 Smørhamn - Kjelkenes

SOGN OG FJORDANE

E39 Lavik - Oppedal

Rv. 5 Mannheller - Fodnes

E39 Anda - Lote

Rv. 55 Hella - Dragsvik

Rv. 13 Vangsnes - Hella

Rv. 13 Vangsnes - Dragsvik

Rv. 614 Isane - Stårheim

Rv. 616 Måløy - Oldeide

Rv. 606 Krakhella - Rysjedalsvika

Rv. 57 Rutledal - Rysjedalsvika

Rv. 606 Krakhella - Rutledal

Rv. 608 Askvoll - Gjervik

MØRE OG ROMSDAL

E39 Festøya - Solevågen

E39 Volda - Fokestad

Rv. 63 Eidsdal - Linge

Rv. 60 Ørsneset - Magerholm

Rv. 60 Geiranger - Hellesylt

Rv. 61 Årvika - Koparnes

Rv. 64 Søsnes - Åfarnes

E39 Halså - Kanestraum

Rv. 64 Kristiansund - Bremsnes

Rv. 652 Volda - Lauvstad

Rv. 653 Eiksund - Rjåneset

Rv. 61 Hareid - Sulesund

Rv. 668 Brattvåg - Dryna

E39 Molde - Vestnes

Rv. 662 Aukra - Hollingsholm

Rv. 670 Kvanne - Rykkjem

Rv. 680 Aukan - Vinsternes

Rv. 680 Seivika - Tømmervågen

Rv. 659 Skjelten - Haramsøya

Rv. 682 Arasvika - Hennset

Rv. 668 Mordalsvågen - Solholmen

Rv. 650 Stranda - Liabygda

Rv. 669 Aukan - Edøy

SØR-TRØNDELAG

Rv. 710 Brekstad - Valset

Rv. 715 Flakk - Rørvik

NORD-TRØNDELAG

Rv. 774 Hokstad - Levanger

Rv. 769 Hofles - Lund

Rv. 777 Ølhammeren - Seierstad

NORDLAND

Rv. 17 Vennesund - Holm

Rv. 17 Anddalsvåg - Horn

Rv. 839 Igerøy - Horn

Rv. 17 Tjøtta - Forvik

Rv. 17 Levang - Nesna

Rv. 809 Sandnessjøen - Bjørnerå (Dønna)

E10 Melbu - Fiskebøl

Rv. 81 Svolvær(Osan) - Skutvik

E6 Bognes - Skarberget

Rv. 85 Lødingen - Bognes

Rv. 834 Festvåg - Misten

Rv. 17 Kilboghamn - Jektvik

Rv. 17 Forøy - Ågskardet

TROMS

Rv. 83 Refsnes - Flesnes

Rv. 848 Harstad - Sørrollnes

Rv. 863 Hansnes - Skåningsbukta

Rv. 867 Stornes - Bjørnerå

Rv. 858 Vikran - Larseng

Rv. 869 Storstein (Skjervøy) - Lauksundskaret

Rv. 91 Svensby - Breivikeidet

Rv. 91 Lyngseidet - Olderdalen

Gesetze, Verordnungen und Fahrregeln

Genehmigungen und Dokumente

Grundlage für Transporte in Norwegen sind §10 (2) und (3) des norwegischen Gesetzes für den gewerblichen Transport (Yrkestransportlov). Ausländische Transportunternehmen, die Personen oder Güter gegen Entgelt nach, aus oder innerhalb Norwegens transportieren möchten, benötigen hierfür eine Genehmigung, sofern durch völkerrechtliche, für Norwegen bindende Vereinbarungen keine anderweitigen Regelungen gelten.

Gütertransport

Für Gütertransporte, die von ausländischen Transportunternehmen gegen Entgelt nach, von, durch oder innerhalb Norwegens durchgeführt werden, gilt folgendes:

- Hat das Unternehmen seinen Sitz in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR), erfolgt der Transport auf der Grundlage einer Gemeinschaftsgenehmigung.

Ist der Fahrer Staatsbürger eines Nicht-Mitgliedstaates, muss er darüber hinaus eine Fahrerbescheinigung vorlegen. Diese dokumentiert, dass er ordnungsgemäß angestellt ist.

- Ist das Transportunternehmen nicht in einem EWR-Staat ansässig, erfolgt der Transport auf der Grundlage eines bilateralen Vertrages über Straßentransporte zwischen Norwegen und dem betreffenden Staat oder einer

CEMT-Genehmigung (gemäß Resolution der Europäischen Verkehrsministerkonferenz).

- Ist das Transportunternehmen in einem Staat ansässig, der keinen bilateralen Vertrag über Straßentransporte mit Norwegen abgeschlossen hat, kann der Transport auf der Grundlage einer ECMT/CEMT-Genehmigung erfolgen, sofern der Staat CEMT-Mitglied ist.

Ist das Transportunternehmen in einem Staat ansässig, der auch nicht CEMT-Mitglied ist, benötigt es eine Sondergenehmigung («særskilt samtykke») der norwegischen Behörden, d.h. des Verkehrsministeriums (Samferdselsdepartementet).

Personentransport

Entsprechend gilt für Personentransporte, die von ausländischen Transportunternehmen gegen Entgelt nach, von, durch oder innerhalb Norwegens durchgeführt werden folgendes:

- Hat das Unternehmen seinen Sitz in einem EWR-Staat, erfolgt der Transport auf der Grundlage der geltenden Bestimmungen des EWR-Vertrages für die jeweilige Transportart.
- Ist das Transportunternehmen in einem Nicht-EWR-Staat ansässig, erfolgt der Transport auf der Grundlage eines bilateralen Vertrages über Straßentransporte zwischen Norwegen und dem betreffenden Staat.
- Gibt es keinen derartigen Vertrag, muss für den betreffenden Transport eine separate Genehmigung bei den norwegischen Behörden eingeholt werden.
- Neben der Genehmigung ist für die meisten Transporte ein Kontrolldokument/ eine Passagierliste erforderlich.
- Handelt es sich um einen Personentransport im Linienverkehr, ist hierfür eine gesonderte Linienkonzession erforderlich. Diese wird von den Behörden der Quell- und Zielstaaten der Linie ausgestellt. Sofern die Linie in andere Länder weiterführt, ist es erforderlich, hierfür eine Genehmigung entsprechend der geltenden Verträge einzuholen.

Zuständige Behörden

Genehmigungen für Fahrten auf norwegischem Territorium werden von den Verkehrsbehörden des Heimatlandes des Transportunternehmens bzw. von Stellen ausgestellt, an die diese Aufgabe delegiert wurde.



Fahrer

Mitzuführende Dokumente: Fahrerlaubnis, Pass, Krankenversicherungsnachweis (wird empfohlen) und E128. Skandinavier benötigen keinen Pass.

Fahrer aus Nicht-EU/EWR-Staaten, die für ein Transportunternehmen arbeiten, das in der EU bzw. im EWR registriert ist, benötigen eine Fahrerbescheinigung, die eine ordnungsgemäße Anstellung im Unternehmen dokumentiert.

Staatsbürger der Schengen-Länder benötigen in Norwegen keinen Pass

Lastwagen und Ladung

Versicherungskarte (wird empfohlen), Fahrzeugschein im Original, Gemeinschaftsgenehmigung und CMR-Frachtbrief.

Fahren in Drittländern

Fahrten zwischen Norwegen und den übrigen EWR/EU-Staaten können auf der Grundlage einer Gemeinschaftsgenehmigung erfolgen.

Für Fahrten zwischen Norwegen und Nicht-EWR/EU-Staaten ist, neben der Gemeinschaftsgenehmigung, eine Genehmigung für Drittlandverkehr für den entsprechenden Staat erforderlich.

CEMT-Genehmigung

Die Genehmigung berechtigt zu Fahrten sowohl zwischen Norwegen und einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Verkehrsministerkonferenz als auch zu Transitfahrten durch Norwegen und andere Mitgliedsstaaten, sofern die Genehmigung keine Einschränkungen enthält.

Zollbestimmungen

Reisebedarf

Transportpersonal darf einmal innerhalb von 24 Stunden 40 Zigaretten oder 20 Zigarren/Zigarillos oder 100 Gramm sonstige Tabakwaren zoll- und abgabefrei einführen. Darüber hinaus dürfen Sie weitere in einem anderen Land gekaufte Waren mit einem Wert von insgesamt 500 NOK einführen (gilt nicht für alkoholhaltige Getränke). Kraftstoffe dürfen mitgeführt werden, soweit sie in den normalen Tank des Fahrzeuges passen, maximal jedoch 600 Liter.

Wichtig! Die Bestimmungen, was und wieviel Sie nach Norwegen einführen dürfen, ändern sich häufig. Informieren Sie sich daher, bevor Sie die Grenze passieren, bei der norwegischen Zollbehörde (Tollvesenet, Tel. +47 22 86 03 00). Die Bestimmungen finden Sie auch unter **www.toll.no**

ATA-Carnet

Das System ATA-Carnet dient einer leichteren vorübergehenden Einfuhr von Waren, die zur Berufsausübung, für Ausstellungen, Zirkus- und Theatervorstellungen etc. benötigt werden. Die Waren müssen innerhalb der von der norwegischen Zollbehörde festgelegten Frist wieder ausgeführt werden. Werden ATA-Carnets ausgestellt, gelten diese sowohl als Sicherungsdokument gegenüber Zoll- und Abgabeforderungen als auch als Ersatz für die Zollerklärung. Die Carnets können für die vorübergehende Ein- und Ausfuhr sowie Transitsendungen in Länder verwendet werden, die der ATA-Konvention beigetreten sind. Die Waren und Carnets müssen der Zollbehörde bei der Ein- und Ausfuhr zur Bestätigung und Überprüfung vorgelegt werden. In Norwegen ist die Handelskammer Oslo Garantieorganisation – auch für Carnets, die von den übrigen Handelskammern in Norwegen ausgestellt sind. Für weitere Informationen über die Regelung wenden Sie sich bitte an die nächstgelegene Handelskammer (generell auch an die Handelskammer Oslo, Tel. +47 22 55 74 00).

Transitverkehr

Die norwegische Zollbehörde hat eine eigene Broschüre für den Transitverkehr herausgegeben. Nähere Informationen erhalten Sie unter **www.toll.no** oder bei der norwegischen Zollbehörde unter Tel. +47 22 86 03 00.

Gefahrguttransporte

Der internationale Transport von Gefahrgut auf norwegischen Straßen erfolgt in Übereinstimmung mit der ADR (Europäische Vereinbarung über den Straßentransport von Gefahrgut).

In folgenden Straßentunnels in Oslo ist der Transport von Gefahrgut eingeschränkt:

- **E18 Festungstunnel**
- **Rv. 190 Vålerengtunnel**
- **Rv. 162 Hammersborgtunnel**
- **Rv. 162 Vaterlandstunnel**

Während der Hauptverkehrszeiten sind Gefahrguttransporte durch die Tunnels generell verboten. Das Verbot gilt von 7.00 - 9.00 Uhr und 14.00 - 18.00 Uhr, nicht jedoch an Samstagen und Feiertagen.

Das Verbot gilt für:

- a. Explosive Ware, ADR Klasse 1, Gefahrengruppe 1.1, wenn größere Mengen als 50 kg pro Transporteinheit befördert werden.



b. Folgende Gase, ADR Klasse 2, wenn der Transport in Tanks oder Tankcontainern durchgeführt wird und eine Transporteinheit mehr als 3000 Liter enthält:

- Ammoniak, Chlor und Schwefeldioxid der Klasse TC;
- Brennbare und chemisch instabile Gase der Klassen F, TF oder TFC.

c. Entzündliche Flüssigkeiten, ADR Klasse 3, eingestuft in die Verpackungsgruppe I, wenn der Transport in Tanks oder Tankcontainern durchgeführt wird und eine Transporteinheit mehr als 3000 Liter enthält.

Das Verbot gilt auch dann, wenn die Tanks leer, jedoch nicht gereinigt sind.

Tunnelverband, Ålesund-Valderøy

Auf der Reichsstraße 658 zwischen der Kreuzung E69 in Ålesund und Ytterland, Valderøy in der Gemeinde Giske gilt ein tägliches Transportverbot zwischen 6.00 und 24.00 Uhr für:

- a. Eine Menge von über 3.000 Litern entzündlicher Flüssigkeiten, ADR Klasse 3, eingestuft in die Verpackungsgruppe I oder II, wenn das gesamte Volumen in einer Transporteinheit befördert wird;
- b. Einzeltransporte von über 200 kg komprimiertem oder flüssigem Gas;
- c. Einzeltransporte von über 25 kg explosiver Ware der Gefahrengruppe 1.1.

Statens vegvesen kann nach Absprache mit der örtlichen Feuerwehr im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

Hvalertunnel (rv. 108 Østfold)

Gefahrgut darf nicht transportiert werden, wenn

sich andere Fahrzeuge im Tunnel befinden. Die Durchfahrt muss mit dem Mautpersonal abgesprochen werden. Ausgenommen sind Heizöl, Paraffin und Ameisensäure.

Einschränkungen können auch in weiteren Tunnels eingeführt werden. In diesem Fall erscheint eine entsprechende Mitteilung in der norwegischen „Vegliste“ (s. oben).

- Polizei, Statens vegvesen, die Zollbehörde und DBE führen in Norwegen Kontrollen der Gefahrguttransporte durch. Die Kontrollbehörden können die Weiterfahrt untersagen, sofern die ADR-Bestimmungen nicht beachtet wurden.

Gewichte und Abmessungen

Allgemeines

Die Verordnung über Gewichte und Abmessungen in Norwegen (Forskrift om vektor og dimensjoner) ist in der „Vegliste“ (s. oben) für Reichsstraßen zu finden, die an allen Tankstellen, Kontroll- und Zollstationen an der Grenze erhältlich ist. Dieses Verzeichnis enthält auch die detaillierte Karte „Schwerlastverkehr auf Norwegens Reichsstraßen“.

Das höchste zulässige Gesamtgewicht in Norwegen beträgt 50 Tonnen. Die Verordnung über Gewichte und Abmessungen beschreibt die Kriterien, auf deren Basis zulässige Achslast und Gesamtgewicht für die verschiedenen Straßen in Norwegen berechnet werden.

Die „Vegliste“ enthält auch eine vereinfachte Übersicht über die Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen/Lastzügen im internationalen Verkehr. Ausländische Fahrzeuge/Lastzüge können innerhalb Norwegens norwegische Bestimmungen anwenden.

Ausnahmen für besondere Güterarten und Fahrzeugkombinationen

Der Transport von Holz darf auf Zugwagen und Sattelschleppern mit einer Gesamtlänge von 22 Metern erfolgen. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt 56 Tonnen, sofern der Lastzug speziell auf den Holztransport ausgerichtet ist. Die betreffenden Straßenabschnitte und Bedingungen sind in der „Vegliste“ angegeben.

Auf einigen Strecken sind Modullastzüge mit einem Gesamtgewicht bis zu 60 Tonnen und einer Gesamtlänge bis zu 25,25 Metern zulässig. Dimensionen und Bedingungen müssen der EU-Richtlinie 96/53/EF entsprechen.



Beschränkung der zulässigen Achslast

Bei der sog. „Telelösung“ werden Beschränkungen der zulässigen Achslast in der Regel auf Gemeindestraßen eingeführt, in Ausnahmefällen auch auf Reichs- und Bezirksstraßen (Riksveier, Fylkesveier).

Der Zeitpunkt für Anordnung und Aufhebung der Beschränkung wird vor Ort bekannt gegeben. Unter der Telefonnummer **175 (aus dem Ausland: + 47 815 48 991)** können Sie erfragen, in welchen Bezirken für das kommunale Straßennetz Beschränkungen gelten.

Gebühren für Überlastung

Werden beim Transport mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t auf öffentlichen Straßen die Bestimmungen zur Höchstlast von Achsen/Achskombinationen oder zum Gesamtgewicht überschritten, muss der Eigentümer des Fahrzeuges eine Überlastgebühr an die Staatskasse entrichten.

Bei deutlichen Überschreitungen kann der Fahrer nach den geltenden Richtlinien von der Anklagebehörde mit einem Bußgeld belegt werden.

Staffelung der Gebühren für Achslasten:

- Für Antriebsachsen mit 11,5 Tonnen gilt ein gebührenfreier Kulanzspielraum von 200 kg.
- Für die Vorderachse von Zugwagen beträgt der Spielraum 500 kg.
- Bei sonstigen Achsen/Achskombinationen beträgt der Spielraum 1000 kg.

Gebührensätze:

- Für die ersten 2000 kg:
250,- NOK pro 100 kg
- Für die folgenden 2000 kg:
400,- NOK pro 100 kg
- Für die folgenden 2000 kg:
550,- NOK pro 100 kg
- Für die folgenden 2000 kg:
650,- NOK pro 100 kg
- Für das verbleibende Übergewicht:
750,- NOK pro 100 kg

Staffelung der Gebühren für das Gesamtgewicht:

Bei Lastzügen und Einzelfahrzeugen, die das zulässige Gesamtgewicht überschreiten, gelten folgende Kulanzspielräume:

- Einzelfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t 500 kg
- Einzelfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t 1.000 kg
- Lastzüge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von insgesamt 15 t 1.000 kg
- Lastzüge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von insgesamt über 15 t 2.000 kg

Gebührensatz:

Es werden 250,- NOK pro 100 kg berechnet (linear steigend).



Beachten Sie: Ausländische Fahrer müssen die Überlastgebühr vor der Weiterfahrt entrichten. Die Überlast muss am Kontrollort entladen werden.



Zulässige Länge von Fahrzeugen und Lastzügen auf öffentlichen Straßen

Auf öffentlichen Straßen gelten unterschiedliche Längenbeschränkungen. Die jeweiligen Längen sind in der "Vegliste" für Reichsstraßen und in den "Veglister" für Bezirks- und Gemeindestraßen festgelegt.

Die größte zulässige Breite beträgt 2,55 m, sofern die amtliche Beschilderung oder "Vegliste" nicht geringere Breiten verfügt.

Ausnahme:

Für Kastenaufbauten mit automatischer Temperaturregelung und Seitenwänden von 45 mm inklusive Isolierung gilt eine zulässige Höchstbreite von 2,60 m.

Für Spezialtransporte mit größeren Längen, Breiten und Gewichten können generell Sondergenehmigungen erteilt werden.

Zulässige Längen von Fahrzeugen/Lastzugarten

		Straßenbreite 18,75 m	Straßenbreite 15 m	Straßenbreite 12,40 m
		METER	METER	METER
Lkw mit Anhänger		19,50 ²⁾	15	12,40
		12	12	12
Lkw mit Anhänger		19,50 ²⁾	15	12,40
		12	12	12
Lkw mit Auflieger		17,50	15	12,40
Lkw		12	12	12
Bus		15 ³⁾	15 ³⁾	12,40
Bus mit Anhänger		18,75	15	12,40
		12	12	12
Gelenkbus		18	15	12,40

1 - GENERELL) Lkws und Lastzüge (außer Lastzüge für den Holztransport) müssen eine Runde zwischen zwei konzentrischen Kreisen mit einem Radius von 12,5 m und 5,3 m fahren können. Sattelzüge mit einer Länge von 17,50 m und einem Abstand zwischen Königszapfen und Kreismittelpunkt $\leq 8,15$ m gelten als ausreichend hinsichtlich der Höchstlänge.

2) Länge der Lastebene insgesamt max. 15,65 m. Abstand zwischen Vorderkante der Lastebene des Lkw bis zur Hinterkante der Lastebene des Anhängers max. 17,15 m. Weitere Vorschriften siehe Anlage 1 der norwegischen Verordnung über die Nutzung von Fahrzeugen (= Vegliste - Riksveger) Teil A Nr.4.

3) 12,40 m für Busse, die für den kombinierten Transport von Personen und Gütern (neben dem Reisegepäck) konzipiert sind und keine nationale oder grenzüberschreitende Linienkonzession besitzen. Für 2-achsige Busse, die nach dem 9. März 2004 zugelassen wurden, beträgt die maximale zulässige Länge 13,50 m.



Anforderungen an ausländische Spezialtransporte

Beim Grenzübertritt nach Norwegen kann folgendes kontrolliert werden:

Die Maße und Dimensionen von Transportern ohne Sondergenehmigung müssen der „Vegliste“ für Reichsstraßen oder der „Vegliste“ für Spezialtransporte entsprechen.

Die Breite von Lkws/Zugfahrzeugen darf die zugelassenen Werte gemäß Nr. 5 der „Vegliste“ für Reichsstraßen nicht überschreiten: 2,55 m (Sondergenehmigungen sind für größere Breiten bei Fahrzeugen zu Demonstrationszwecken möglich, hierbei jedoch ohne Last). Schwanenhalsauflieger dürfen bis zu 3 m breit sein, vgl. Nr. 2 der „Vegliste“ für Spezialtransporte.

Es werden keine Transporte genehmigt, bei denen die Lkw-Länge inklusive Last den in Nr. 4 der „Vegliste“ für Reichsstraßen festgelegten Wert überschreiten: 12 m. Bei größeren Längen muss das Kollo auf einem Anhänger transportiert werden.

Beim Transport mehrerer Kolli darf der Lastzug ohne Last die in Nr. 4 der „Vegliste“ für Reichsstraßen festgelegte maximale Länge nicht überschreiten. Lastzüge, die ohne Last größer sind, dürfen nur ein unteilbares Kollo transportieren, unabhängig von der Größe des Kollo, vgl. § 5-6 Nr. 1b letzter Absatz der norw. Verordnung zur Nutzung von Fahrzeugen (Forskrift om bruk av kjøretøy).

Fahrzeuge mit vorübergehender Zulassung dürfen keine Gütertransporte durchführen, vgl. §2-7 der Verordnung zur Nutzung von Fahrzeugen.

In Norwegen darf auch eine schwedische Kennzeichnung verwendet werden, mit Ausnahme der Kennzeichnung «Varning» (Warnung). Hier soll «Lang» (langer Transport) oder «Bred transport» (breiter Transport) verwendet werden.

Das Transportunternehmen muss, abgesehen von einigen Ausnahmen, eine gültige, vom Heimatland ausgestellte Transportgenehmigung vorweisen. Das umfassende Regelwerk ist in einer Broschüre von Statens vegvesen, Vegdirektoratet beschrieben.

Sondergenehmigung:

Für den Transport von Lasten/Gütern, die höher, breiter oder schwerer als zugelassen sind, wenden Sie sich bitte an das Büro Stor-Oslo distrikt von Statens vegvesen.

Statens vegvesen

Region øst
Stor-Oslo distrikt
Postb. 8037 Dep
N-0030 Oslo, Norway
Telefon: +47 815 22000
Telefax: +47 24 05 80 01

Der Antrag muss mindestens 3 Tage vor Durchführung des Transports eingereicht werden.



Vorschriften zur Ladung

Schlecht gesicherte Ladungen sind häufig die Ursache für Unfälle. Statens Vegvesen führt daher regelmäßige, landesweite Kontrollen durch.

1.1. Vegtrafikkloven – Straßenverkehrsgesetz § 23 Verantwortung des Fahrzeugführers für den Zustand des Fahrzeuges

Vor Fahrtantritt muss der Fahrzeugführer sicherstellen, dass sich das Fahrzeug in einem vorschriftsmäßigen verkehrssicheren Zustand befindet und die Ladung verkehrssicher und vorschriftsmäßig angebracht ist.

1.2. Verkehrsregeln

§ 20 Fahrzeugladung

1. Personen oder Lasten dürfen im Fahrzeug nicht derart platziert werden,
 - a) dass der Fahrer beim verkehrssicheren Manövrieren des Fahrzeuges behindert wird,
 - b) dass Gefährdungen oder Schäden auftreten können,
 - c) dass der Straßenverkehr unnötig behindert oder gestört wird,
 - d) dass die Nummernschilder verdeckt werden,
 - e) dass die Sicht aus dem Fahrzeug über den Rückspiegel nach hinten verdeckt ist.

Keines der Ladungsteile – auch nicht das Verdeck – dürfen über die Seiten des Fahrzeugs hinausragen. Sondergenehmigungen können für Fahrten innerhalb von Stadtgebieten von der Polizei erteilt werden, für Fahrten innerhalb einer Region vom „Regionvegkontoret“ und für Fahrten über mehrere Regionen hinweg vom Büro „Region Øst“ von Statens vegvesen.

Die Ladung muss festgebunden oder so ange-

bracht werden, dass sie sich nicht verschieben, nicht herabfallen, auf der Straße schleifen oder unnötigen Lärm verursachen kann.

Das Fahrzeug darf nicht derart „rücklastig“ beladen werden, dass es sich nur noch schwer steuern lässt.

2. Wenn das Fahrzeug Ladungen führt, die vorne oder hinten herausragen, müssen die äußersten Teile deutlich gekennzeichnet werden. Bei Fahrzeugen, die dauerhaft derartige Lasten führen, erfolgt die Kennzeichnung gemäß einer vom norwegischen Straßenverkehrsamt genehmigten Anordnung. Bei anderen Fahrzeugen kann eine zugelassene Anordnung oder ein weißes Tuch verwendet werden.

3. Wenn ein Fahrzeug ein anderes abschleppt, muss das Abschleppseil deutlich mit einem weißen Tuch oder auf andere Art verkehrssicher gekennzeichnet sein.

1.3. Fahrzeugvorschriften

§ 141 Anordnung und Befestigung der Ladung

1. Die Ladung muss derart angeordnet sein, dass der Fahrzeugführer ausreichende Sicht hat, beim verkehrssicheren Manövrieren des Fahrzeugs nicht behindert wird und gesetzlich erforderliche Zeichen, Beleuchtungen oder Nummernschilder nicht verdeckt werden.
2. Ladungen sind so zu platzieren, dass das Gewicht möglichst gleichmäßig auf die Räder einer Achse sowie sinnvoll zwischen den Achsen verteilt ist.

Bei Fahrzeugen, deren Räder Steuerfunktion haben, müssen mindestens 20 % des bestehenden Gesamtgewichts des Fahrzeuges auf diesen Rädern liegen.

3. Keines der Ladungsteile darf über die Seiten des Fahrzeugs hinausragen, sofern hierfür nicht eine separate Sondergenehmigung vorliegt. Diese wird für Fahrten innerhalb von Stadtgebieten von der Polizei erteilt, für Fahrten innerhalb einer Region vom „Regionvegkontoret“ und für Fahrten über mehrere Regionen hinweg vom Büro „Region Øst“ von Statens Vegvesen.

Die Ladung darf nicht über die vordere Begrenzung des Fahrzeuges in Originalausführung hinausragen. Für vereinzelte Transporte dürfen Ladungen jedoch bis zu 1 m über die vordere Fahrzeugbegrenzung hinausragen.

4. Die Ladung muss fixiert werden, wenn ihr Ge-



wicht und die sonstige Beschaffenheit es erfordern. Die Befestigung muss so erfolgen, dass die Ladung Personen nicht gefährden, Eigentum nicht beschädigen und nicht aus dem Fahrzeug fallen kann, nicht über die Straße schleift und keinen unnötigen Lärm verursacht.

Ketten, Drahtseile, Seile, Planen oder sonstige Gegenstände, die zu Befestigung oder Schutz der Ladung dienen, müssen ausreichend stark sein, sicher befestigt werden und dürfen nicht lose aus dem Fahrzeug heraushängen oder über die Straße schleifen.

1.3.2 Festzurren

Festzurren heißt, die Ladung an oder in Kontakt mit der Unterlage (Ladeebene) zu halten, eventuell mit Hilfe einer Verriegelungsvorrichtung aus Ketten, Drahtseilen, Kunstfaserbändern, Seilen etc. mit zugehörigen Beschlägen und Straffungsvorrichtungen.

1.3.3 Schneeketten

Schneeketten gibt es in unterschiedlicher Art, Größe und Qualität. Daher ist es wichtig, die richtigen Schneeketten zu wählen. Zugehörige Schäkel, Verlängerungsglieder, Haken, Straffungsvorrichtungen etc. müssen die gleiche Belastung aushalten wie die Kette selbst, denn: jede Kette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied.

Ketten sind mit langen, mittleren und kurzen Gliedern erhältlich. Langgliedrige Ketten können leichter deformiert und somit geschwächt werden. Verwenden Sie daher besser Ketten mit kurzen oder mittleren Gliedern. Deformierte oder beschädigte Ketten dürfen nicht zurechtgebogen oder repariert, sondern müssen ausgemustert werden.

Lenk- und Ruhezeiten

Wer sich in einem Zustand befindet, in dem er objektiv nicht mehr in der Lage ist, verkehrssicher zu fahren, darf in Norwegen kein Fahrzeug führen. Ein Fahrer darf nicht erschöpft oder müde sein – das Führen eines Lastzuges in Norwegen, speziell im Winter, ist eine anspruchsvolle Aufgabe. Es ist absolut essentiell, wach und „fit“ zu sein, wenn Gebirgspässe oder schmale, kurvige Straßen in Nord- oder Westnorwegen absolviert werden müssen. Leider gab es schon zahlreiche Unfälle, die auf Unaufmerksamkeit zurückzuführen sind – oder bei denen der Fahrer schlicht und ergreifend einschlief. Die Überwachung der gesetzlich festgelegten Lenk- und Ruhezeiten steht in Norwegen daher mit an oberster Stelle.

Die EU-Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten gelten in Norwegen für sämtliche Fahrzeuge, deren Unternehmer ihren Sitz in einem EU/EWR-



Denken Sie an die Ruhezeiten!

Land haben. Für Fahrzeuge anderer Länder gilt die Europäische Verordnung zu Lenk- und Ruhezeiten etc. für Fahrzeugmannschaften im internationalen Straßentransport (AERT-Vertrag).

Sonstige Arbeitszeitbestimmungen für Fahrzeugführer

Neben den Bestimmungen zu den Lenk- und Ruhezeiten existiert eine separate Vorschrift zu den Arbeitszeiten der Fahrer. Diese Regeln werden im gesamten Gebiet des ERW einheitlich gehandhabt. Die Arbeitszeit besteht aus der Lenkzeit sowie weiteren Arbeiten, die im Zusammenhang mit dem Transport ausgeführt werden. Nach maximal sechs Stunden zusammenhängender Arbeit sollen Ruhepausen eingelegt werden. Darüber hinaus gibt es Regelungen für die tägliche und wöchentliche Freizeit. Über einen Zeitraum von 16 Wochen darf die wöchentliche Arbeitszeit nicht mehr als 48 Stunden betragen. Dies gilt sowohl für die normale Arbeitszeit als auch für Überstunden und beinhaltet auch Arbeiten für unterschiedliche Arbeitgeber. Die Arbeitszeitbestimmungen sind mit den Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten derart gekoppelt, dass beispielsweise eine Pause nach beiden Regelwerken als Pause verbucht werden kann. Selbständige Unternehmer unterliegen diesen Bestimmungen vorläufig noch nicht.



Zusammenfassung der Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten

DEFINITION/ STICHWORT	REGEL/INHALT
Woche:	Montag 00.00 Uhr – Sonntag 24.00 Uhr
Pause:	Jeder Zeitraum, den ein Fahrer nicht zum Fahren oder für sonstige Arbeiten verwendet und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird.
Ruhezeit:	Jeder nicht abgebrochene Zeitraum, der dem Fahrer zur freien Verfügung steht.
Maximale Lenkzeit vor einer Pause:	4,5 Stunden vor Beginn der Pause.
Maximale Lenkzeit pro Tag:	Die tägliche Lenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten. Die tägliche Lenkzeit darf jedoch zweimal pro Woche auf bis zu 10 Stunden ausgeweitet werden.
Maximale Lenkzeit pro Woche:	56 Stunden
Maximale Lenkzeit in zwei aufeinander folgenden Wochen:	90 Stunden
Pausen innerhalb der Lenkzeit:	Nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden muss der Fahrer eine zusammenhängende Pause von mindestens 45 Minuten einlegen. Diese Pause kann durch eine mindestens 15-minütige Pause ersetzt werden, der eine mindestens 30-minütige Pause folgt.
Nachtruhe: (im Laufe eines Zeitraums von jeweils 24 Stunden) <i>Die Nachtruhe kann in einem stehenden Fahrzeug verbracht werden, das mit einem Schlafplatz ausgerüstet ist.</i>	Mindestens 11 zusammenhängende Ruhestunden. Die zusammenhängende Ruhezeit kann in zwei Abschnitte unterteilt werden, wenn der erste Abschnitt mind. 3 Stunden und der zweite mind. 9 Stunden beträgt. Dreimal wöchentlich darf die zusammenhängende Ruhezeit auf bis zu 9 Stunden reduziert werden.
Nachtruhe: (Mehrere Fahrer im Fahrzeug) <i>Die Nachtruhe kann in einem stehenden Fahrzeug verbracht werden, das mit einem Schlafplatz ausgerüstet ist.</i>	Jeder Fahrer muss innerhalb eines Zeitraums von 30 Stunden eine zusammenhängende Ruhezeit von mind. 9 Stunden nehmen.
Wochenruhe	Zusammenhängende Ruhezeit von mind. 45 Stunden, die dem Fahrer zur freien Verfügung steht. Kann auf bis zu 24 Stunden reduziert werden. Eine Reduktion der Wochenruhe muss innerhalb der dritten Woche nach der betreffenden Woche kompensiert werden.



Rastplätze für die Nachtruhe

Ein Rastplatz für die Nachtruhe ist ein Gelände, das ganzjährig zum Abstellen von Lastzügen auf Überlandfahrt zur Verfügung steht, sodass die Fahrer ihre „normale Nachtruhe“ (11 Stunden) einlegen können, eventuell auch die Wochenruhe (45 Stunden).

Der Rastplatz hat gekennzeichnete Stellplätze, die für die Nachtruhe schwerer Fahrzeuge reserviert sind. Teilweise bietet er auch Plätze für kürzere Fahrtunterbrechungen. Den Fahrern stehen WC/Dusche zur Verfügung, tagsüber und abends werden ein-

fache Gerichte serviert. Einige Rastplätze bieten einen erweiterten Service mit Internetzugang, 220V-Stromanschluss für Kühlaggregate, einen Vorrat an Streusand, warme Gerichte und erweiterte Öffnungszeiten. Die Rastplätze liegen in der Regel entlang der Hauptverkehrsadern und sind deutlich ausgeschildert.

Übersicht der Rastplätze (siehe Karte S. 43):

1 Gudvangen	Tel. 57 63 39 31	8:30 – 20:00 (11:00 – 20:00) Diesel
2 Skei	Tel. 57 72 82 34	7:00 – 22:00 (9:00 – 22:00) Diesel, Ad-Blue, Internet
3 Skulestadmoen	Tel. 56 52 31 20	6:00 – 24:00 (6:00 – 24:00) Diesel, Ad-Blue



Rastplatz für die Nachtruhe an der E16 in Gudvangen





Donnas Verpflegungstipps

„Munter- und Müde- macher“

Speisen und Getränke enthalten diverse Inhaltsstoffe, die uns munter oder müde machen können. Die Ernährung hat erheblichen Einfluss auf Gedächtnisleistung und die Fähigkeit, Signale aus der Umgebung (etwa: „Dort kommt ein Elch“) aufzunehmen.

Proteine vitalisieren, während Zucker und Fett alleine zu Ermüdungserscheinungen führen. In Verbindung mit stärkehaltigen Speisen (Reis, Brot, Kartoffeln etc.) fördert Protein z.B. aus hellem Fleisch (Huhn, Truthahn o.ä.) die Leistungsfähigkeit und Ausdauer. Wer Muntermacher zu sich nimmt, ist schnell wieder fit für die Fahrt. Nach dem Genuss von „Müdemachern« sollte man eine Ruhepause von mindestens eineinhalb Stunden einlegen, bevor man sich wieder ans Steuer setzt.

Leistungsfördernde Getränke

- Trinken Sie jede Stunde, um den Flüssigkeitspiegel aufrecht zu erhalten.
- Natürliches Mineralwasser enthält Minerale, die den Körper dabei unterstützen, einen Teil der Flüssigkeit für die wichtigen Körperfunktionen zu speichern.
- Wählen Sie vorzugsweise ein Mineralwasser mit geringem Natriumgehalt, d.h. weniger als 50 mg Natrium pro Liter.

Leistungsfördernde Speisen

- Essen Sie weniger und öfter, jede 3.–4. Stunde, d.h. 5 Mahlzeiten am Tag.
- Die Mahlzeiten sollten Ballaststoffe enthalten, da diese für einen gleichmäßigeren Blutzuckerspiegel und somit eine stabile Leistungsfähigkeit sorgen.
- Blutzucker sollte hauptsächlich aus stärkehaltigen Speisen gebildet werden. Das reicht allerdings nicht aus – darüber hinaus benötigen wir Proteine, um fit zu bleiben. Mit fettarmen, proteinreichen Speisen wie z.B. leichtem, weißen Fleisch bleiben Sie munter.

Ermüdende Getränke

- Entwässernde Getränke wie Kaffee, Tee, Cola usw. sorgen für einen erhöhten Flüssigkeitsverlust.
- Süße Getränke alleine sorgen für Blutzuckerschwankungen und verstärkte Müdigkeit nach ca. 20-30 Minuten.
- Salzhaltige Getränke (Natrium) führen bei gefährdeten Menschen zu hohem Blutdruck.

Ermüdende Speisen

- Viel, zu fettes oder zu süßes Essen macht schlapp und träge – schnell ist man hinter dem Steuer einmal eingeknickt.

Vorschlag für ein „fittes“ Mittagessen

Die folgenden Zutaten können vielfältig verwendet werden: als Empanada, kalte Platte, warmes Gericht etc.

- Truthahnfleisch mit Rosmarinmarinade oder -soße (Rosmarin macht munter)
- Baguette oder gekochter Reis
- Frischer Salat
- Getränk: Natürliches Mineralwasser
- Dessert: Eis (3 % Fett), Möhrenkuchen oder Obst/Erdbeeren.

Drei einfache Fahrregeln

- Ausreichend schlafen
- Ausreichend und richtig trinken
- Ausreichend und richtig essen

Zahlreiche Unfälle wurden verursacht, weil die Fahrer am Steuer einschlummerten – vielleicht nur eine Sekunde, doch eine Sekunde zu viel!

Der Flüssigkeitsspiegel im Körper ist entscheidend für die Leistungsfähigkeit

Ein weiblicher Körper besteht zu ca. 60 % aus Wasser, ein männlicher Körper zu 70 %. Dies entspricht 42 Litern oder kg bei einer Frau mit einem Gewicht von 65 kg. Unser Körper verliert ständig Wasser. Über die Haut geben wir etwa 1 Liter pro Tag ab, über die Lunge ca. ½ Liter. Morgens starten wir den Tag mit einem Flüssigkeitsdefizit von etwa 7 Dezilitern (dl), das mit dem Frühstück ausgeglichen werden muss.

Wir wünschen eine gute, sichere und „wache“ Fahrt!

Flüssigkeitsdefizit in dl und %	Verminderte Leistungsfähigkeit	Konsequenzen (Frau, 65 kg)
0.4 dl – 1 %	10 %	Etwas müde, Sie verspüren jedoch nicht unbedingt Durst
0.8 dl – 2 %	20 %	Sie sind zwar durstig, müde und fühlen sich nicht fit – es ist Ihnen aber nicht unbedingt bewusst.
1.2 dl – 3 %	30 %	Schlechte Konzentrationsfähigkeit, Sie sind schlapp und müde – und ganz sicher auch durstig.





Fahren auf glatter Fahrbahn

Schwere Fahrzeuge geraten bei glatter Fahrbahn eher in Schwierigkeiten als leichte Fahrzeuge. Besonders gefährdet sind Lastzüge.

Im wesentlichen sind es zweierlei Gründe, warum glatte Fahrbahnen für große Fahrzeuge problematisch sind:

- Die Fahrzeuge sind lang, schwer und breit.
- Die Straßen sind unter Umständen schmal, kurvig und steil.

Große Fahrzeuge benötigen häufig Ausweichstellen am Straßenrand, um Gegenverkehr sicher passi-

eren zu lassen. Um in dieser Situation einen stabilen Kurs beibehalten zu können, sind gute Reifen und Bremsen unerlässlich.

Kurven und starke Steigungen fordern dem Fahrer einen Fahrstil ab, bei dem er jederzeit in der Lage ist, die Geschwindigkeit anzupassen und eine Position einzunehmen, die für die übrigen Verkehrsteilnehmer Sicherheit bietet. Generell muss der Fahrstil der unterschiedlichen Bodenhaftung laufend angepasst werden.

Schleudern des Anhängers

Bei Lastzügen sorgt häufig der Anhänger für gefährliche Situationen – bei glatter Fahrbahn ist daher besondere Vorsicht geboten!

Ein erfahrener Fahrer spürt bei einem Einzelfahrzeug recht schnell, wenn es ins Schleudern gerät. Beim Anhänger hingegen ist dies nicht so ohne weiteres der Fall. Daher muss über den Seitenspiegel laufend überprüft werden, ob sich der Anhänger noch in der richtigen Position befindet.

Geraten lange und schwere Fahrzeuge ins Schlittern, steckt der Fahrer in ersten Schwierigkeiten. Die Kontrolle über das Fahrzeug wiederzugewinnen ist eine anspruchsvolle Aufgabe und erfordert unter Umständen viel Zeit und Raum auf der Straße.



Anhänger geraten vor allem ins Schleudern bei:

- Hoher Geschwindigkeit
- Kurvenfahrten
- Bremsmanövern
- großen Mengen an Schneematsch
- für Winterverhältnisse ungeeigneten Reifen
- Überfahren des rechten Fahrbahnrandes durch die äußeren Reifen
- fehlerhafter ABS-Bremse.

Auch bei fehlerhaftem Angleichen der Bremsen zwischen Zugwagen und Anhänger, falscher Verteilung der Ladung und unebener Fahrbahn können Zugwagen und Anhänger ins Schleudern geraten.

Bei Lastzügen mit Auflieger ist es besonders wichtig, dass der Auflieger auf der Schwungscheibe leicht gleitet, damit er nicht träge wird und den Zugwagen in der Kurve behindert.

Ein sicheres Führen von Lastzügen auf glatter Fahrbahn stellt besondere Anforderungen an einen vorausschauenden Fahrstil, an die Beurteilung von Straßenverhältnissen, Straßenbeschaffenheit und Verkehrsverhältnissen sowie an den Zustand des Fahrzeugs.

Schwere Unfälle mit Anhängern entstehen oft dann, wenn der Anhänger gegen entgegenkommende Fahrzeuge schlittert.



Der Fahrer des Lastzuges im Bild ist in einer schwierigen Situation, da der Anhänger auf die Gegenfahrbahn rutscht. Hier kann es zu einem schweren Zusammenstoß kommen.



Glatte Fahrbahn bei Gefällestrecken

Bei langen Gefällestrecken ist es im unteren Bereich häufig glatter als oben. Der Fahrer muss daher, bevor er das Gefälle angeht:

- die Straßenverhältnisse genau prüfen
- entscheiden, ob die Nutzung von Schneeketten erforderlich ist
- die richtige Geschwindigkeit bestimmen.

Bei der Nutzung von Schneeketten zur Gewährleistung der Bodenhaftung muss der Fahrer berücksichtigen, wo im Fahrzeug die Ladung platziert ist.

Größere Lasten vorne in Verbindung mit einer starken Hilfsbremse, die nur auf die Antriebsräder wirkt, kann zu einem Rutschen der Antriebsräder führen. Die Ausrüstung der Antriebsräder mit Schneeketten kann dies vermeiden (siehe Zeichnung 1).

Bei größeren Lasten hinten besteht die Gefahr, dass die Vorderräder gleiten und das Fahrzeug sich nicht mehr steuern lässt. Um dies zu vermeiden, kann es nötig sein, eines der Vorderräder mit einer Spezialkette für steuernde Räder auszurüsten, vor allem bei Fahrzeugen mit Fahrgestell oder Auflieger.

Das Anheben der Fahrgestellachse hinter der Antriebsachse verbessert nicht die Möglichkeiten, das Fahrzeug bei glatter Fahrbahn zu steuern (siehe Zeichnung 2).

Lastzüge sollten bei glatter Fahrbahn einen möglichst großen Teil der Ladung im Zugwagen platzieren, da so die Gefahr verringert werden kann, dass der Anhänger abdriftet.

Wichtig ist es, sich bewusst zu machen, dass bei glatter Fahrbahn die Betriebsbremse effektiver arbeitet als die Hilfsbremse, da letztere nur auf die Antriebsräder wirkt. Beachten Sie auch die Gefahren, die mit heißlaufenden Bremsen und Bremsversagen verbunden sind.

Für Lastzüge kann es bei besonders schwierigen Bedingungen notwendig sein, die Räder des Anhängers mit Schneeketten auszurüsten, um ein Schlittern des Anhängers zu vermeiden und eine ausreichende Stabilität und Bremswirkung bergab zu gewährleisten (siehe Zeichnung 3).



BEACHTEN SIE:

- Ihre Sicherheit auf Bergabstrecken hängt stark davon ab, wie Sie sich auf den Berg vorbereiten.
- Manchmal ist die Straße derart glatt, dass Sie sich nicht auf die Strecke begeben sollten, bevor diese gestreut ist.
- Eine geringe Anfangsgeschwindigkeit und der richtige Einsatz von Hilfsbremsen und Gangschaltung können die Bremsen schonen und ein Heißlaufen und Versagen der Bremsen verhindern.



Bei Fahrzeugen, deren Ladung ihren Schwerpunkt vorne hat, werden die Hinterräder mit Schneeketten ausgerüstet.



Ein beladenes Fahrzeug mit Fahrgestell kann auf glatter Fahrbahn schwer zu steuern sein.



Der Einsatz von Schneeketten verbessert beim Bremsen sowohl Bodenhaftung als auch Stabilität.



ABS-Bremsen, blockadefreie Bremsen

Um die Schleudergefahr beim Bremsen zu reduzieren, müssen seit dem 1. Oktober 1992 folgende Fahrzeuge mit ABS-Bremsen ausgestattet sein:

- Busse (keine Stadtbusse) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 12 t
- Lkws und Zugwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 16 t, die für Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 10 t ausgerüstet sind
- Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 10 t
- Pkws und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t, die nach dem 31. März 2001 zugelassen wurden

- Anhänger mit Hydraulikbremse und einem maximalen Gesamtgewicht von über 3,5 t benötigen ABS-Bremsen, wenn sie von einem Fahrzeug mit ABS-Bremsen gezogen werden. Dies gilt seit dem 1. November 2006.



Wichtig! Leuchtet die ABS-Warnanzeige während der Fahrt auf, kann dies darauf hinweisen, dass die ABS-Bremsen nicht ordnungsgemäß funktionieren. Die Fahrt darf nicht fortgesetzt werden, solange der Fehler nicht behoben ist.

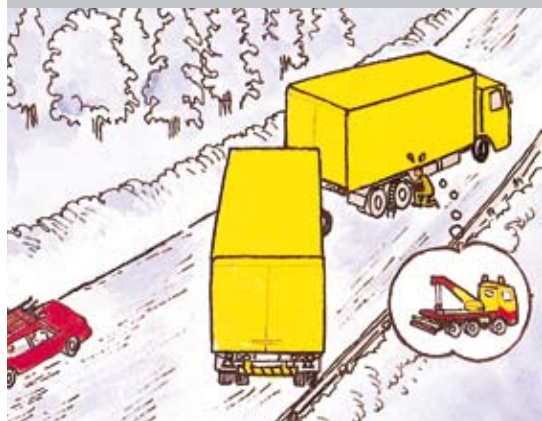


Auf gefährlichen Streckenabschnitten sind Behälter mit kostenlosem Streusand deponiert!



Um zu verhindern, dass sich die Antriebsräder bergauf durchdrehen und eine bessere Bodenhaftung zu erreichen, gibt es mehrere Möglichkeiten:

- Schneeketten
- Nutzung von Streusand
- Anbringen der Ladung über den Antriebsrädern.



Bei Straßen mit Querneigung müssen die Schneeketten immer zuerst an dem am weitesten oben befindlichen Rad angelegt werden.

Glatte Fahrbahn bei Steigungen

Im Winter ist es für den Fahrer besonders wichtig, die Straßenverhältnisse genau zu prüfen, um zu vermeiden, dass das Fahrzeug mit durchdrehenden Rädern hängen bleibt.

Schneeketten müssen vor Beginn der Steigung angelegt werden. Nach der Nutzung der Schneeketten besteht eine gewisse Gefahr, dass sich die Radmuttern lösen.

Die Situation in der Zeichnung unten muss vermieden werden, da

- die Unfallgefahr steigt
- das Anlegen von Schneeketten hier schwierig und gefährlich ist
- sich das Fahrzeug hier nur schwer wieder in Gang bringen lässt
- das Antriebssystem extrem belastet wird
- der Transport unnötig verzögert wird
- der übrige Verkehr behindert wird.



Wichtig! Hält man das Fahrzeug auf glatter Fahrbahn an, sind die Räder zunächst warm. Das Fahrzeug kann dann zu rutschen beginnen, selbst wenn die Bremsen angezogen sind!



Vermeiden Sie die glattesten Bereiche der Fahrbahn durch geeignete Wahl der Fahrspur.

Fahren Sie die Steigung mit größtmöglicher Geschwindigkeit an, um im oberen Bereich mit weniger Zugkraft auszukommen.

Frühzeitiges Herunterschalten vermindert das Erfordernis, am Berg den Gang zu oft wechseln zu müssen. Die falsche Gangwahl kann dazu führen, dass man ungewollt stehen bleiben muss – und dann nur schwer wieder anfahren kann.

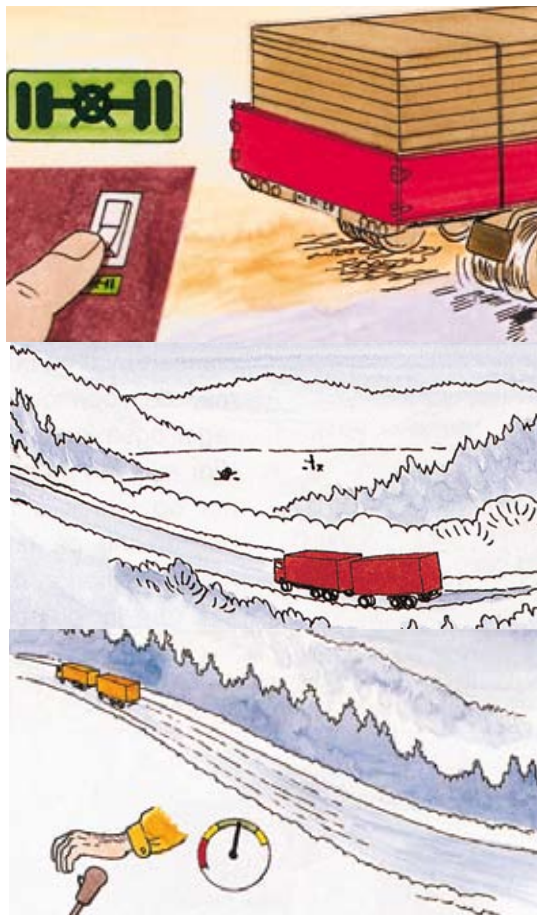
Welche Methode sich am besten eignet, hängt davon ab, wie steil, breit und kurvig die Straße ist.

Bei Nutzung der Differentialsperre können sich durchdrehende Räder dazu führen, dass das Fahrzeug aufgrund der Querneigung zur Außenseite der Straße hin rutscht. Versuchen Sie daher ein Durchdrehen zu vermeiden und fahren Sie in Kurven besonders aufmerksam.

Sind die Antriebsräder bei schwierigen Straßenverhältnissen mit Schneeketten ausgerüstet, ist vor allem bei Steigungen die Differentialsperre nötig, um eine bestmögliche Traktion zu erreichen.

Betriebsgelände

Verkehrsflächen innerhalb von Betrieben sind häufig glatter als öffentliche Straßen. Verkehrsstraßen sind schneller schneefrei als wenig befahrene Bereiche. Lassen Sie sich nicht überraschen. Rechnen Sie auf Park- und Rastplätzen immer mit Glätte, selbst wenn auf der Straße gute Fahrbedingungen herrschen.



Wenn sich eines der Antriebsräder durchdreht, kann der Einsatz der Differentialsperre dafür sorgen, dass das andere Rad das Fahrzeug nach vorne bringt.



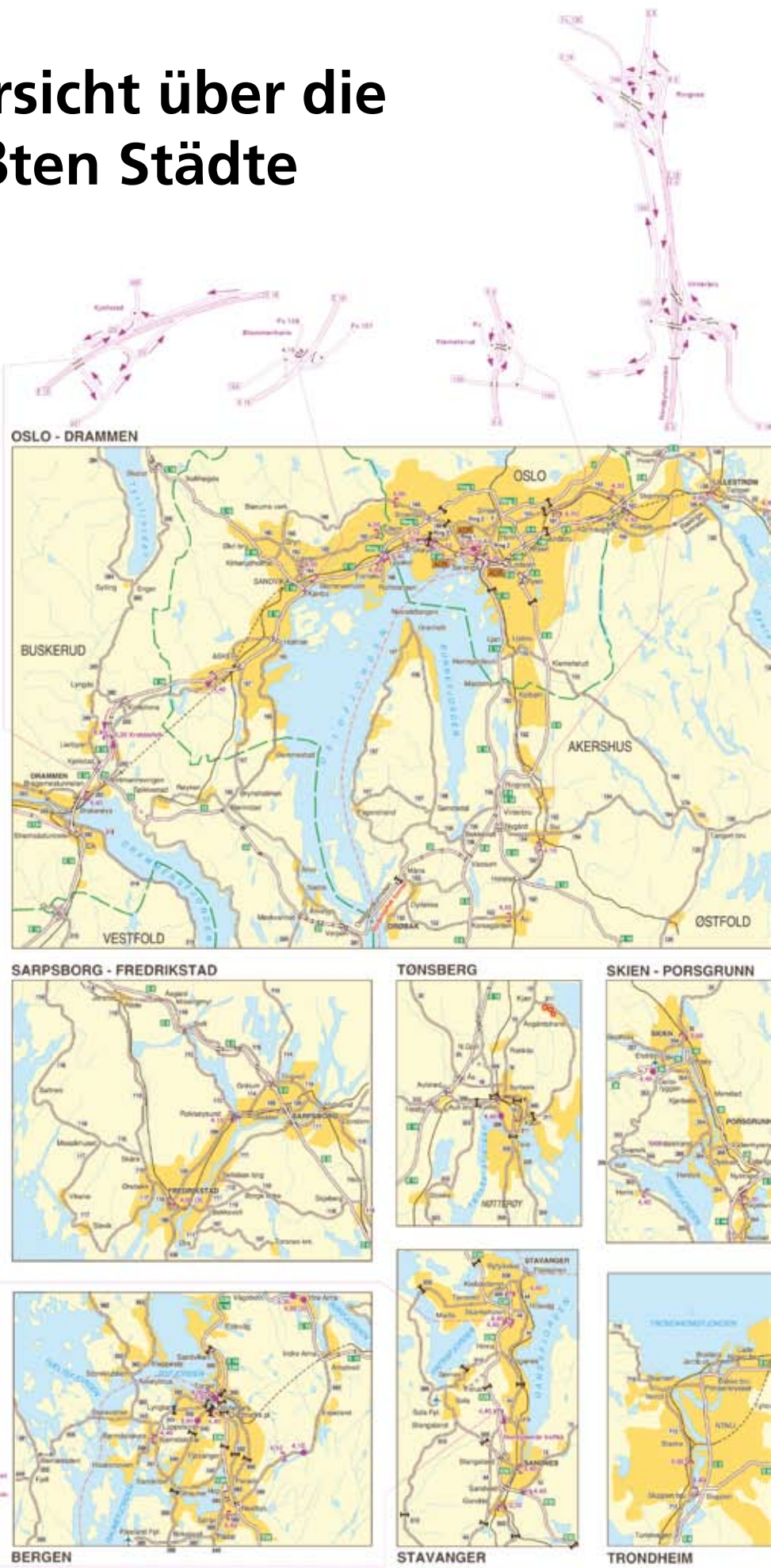
Wichtig!

Beim Einschalten der Differentialsperre müssen die Antriebsräder still stehen oder sich gleich schnell drehen.

Lassen Sie sich nicht täuschen! Machen Sie glatte Stellen ausfindig und nähern Sie sich mit Respekt!



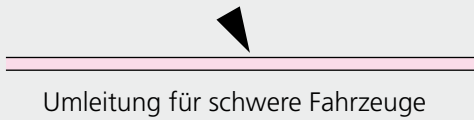
Übersicht über die größten Städte



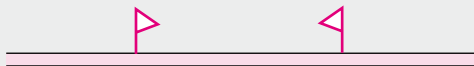


Zeichenerklärung zur Karte

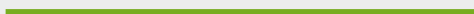
Diverse Signaturen



Umleitung für schwere Fahrzeuge



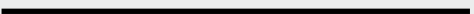
Strecke im Winter gesperrt



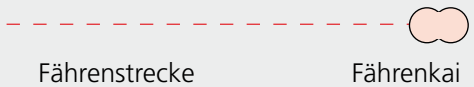
Landesgrenze



Verwaltungsbezirksgrenze

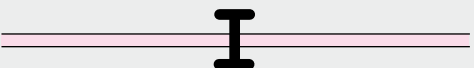


Eisenbahn

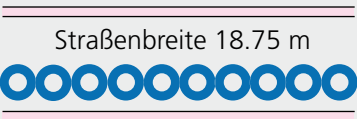


Fährenstrecke

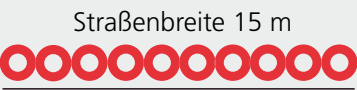
Fährenkai



Mautstation



Straßenbreite 18.75 m



Straßenbreite 15 m



Straßenbreite 12.40 m



Straßenbezeichnung



Rastplatz (Übernachtung)

Tunnels und Unterführungen mit Durchfahrtshöhen von weniger als 4,50 Metern



Straßenunterführung, Eisenbahnunterführung, Fußgängerbrücke



Tunnel



Brücke



Sonstige Höhenbegrenzung

3,80

Höhe

(5)

Anzahl Höhenbegrenzungen derselben Art



Fährenkai



Bediente Zollstation

Unterschiedliche Öffnungszeiten möglich
Kontakt: Svinesund Zollstation,
Nähere Informationen:
Telefon +47 69 21 16 20



Gefahrgut in Straßentunnels

In einigen Straßentunnels gelten Restriktionen hinsichtlich des Transports bestimmter Gefahrgutarten.

Oslo

In den Tunnels:

- E18 Festungstunnel
- Rv. 190 Vålerengtunnel
- Rv. 162 «Ring 1» Hammersborgtunnel und Vaterlandstunnel

ist von Montag bis Freitag 7.00 - 9.00 Uhr und 14.00 - 18.00 Uhr der Transport der unten beschriebenen Gefahrgutarten verboten (gilt auch für leere, jedoch nicht gereinigte Tanks).

- a) Explosive Ware, ADR Klasse 1, Gefahrengruppe 1.1, wenn größere Mengen als 50 kg pro Transporteinheit befördert werden;
- b) Folgende Gase, ADR Klasse 2, wenn der Transport in Tanks oder Tankcontainern erfolgt und eine Transporteinheit mehr als 3000 Liter enthält:
 - Ammoniak, Chlor und Schwefeldioxid unter TC klassifiziert;
 - Brennbare und chemisch instabile Gase der Klassen F, TF oder TFC;
- c) Entzündliche Flüssigkeiten, ADR Klasse 3, eingestuft in die Verpackungsgruppe I, wenn der Transport in Tanks oder Tankcontainern erfolgt und eine Transporteinheit mehr als 3000 Liter enthält.

Das Vegdirektoratet kann in Einzelfällen Sondergenehmigungen erteilen, nach Rücksprache mit dem Zentralamt für Brand- und Elektrizitätssicherheit.

Rv. 658 Tunnelverband Ålesund – Valderøy

Gefahrguttransporte sind in den Tunnels der Reichsstraße 658 zwischen Ålesund und Valderøy täglich von 6.00 - 24.00 Uhr verboten. Das Verbot gilt für:

- a) mehr als 3000 Liter entzündlicher Flüssigkeiten, ADR Klasse 3, eingestuft in die Verpackungsgruppe I oder II, wenn das gesamte Volumen in einer Transporteinheit befördert wird;
- b) Einzeltransporte von über 200 kg komprimiertem oder flüssigem Gas;
- c) Einzeltransporte von über 25 kg explosiver Ware der Gefahrengruppe 1.1.

Statens vegvesen, Region midt, kann nach Absprache mit der örtlichen Feuerwehr in Einzelfällen Ausnahmen gewähren.

Transport von Gefahrgut auf den Fähren der Reichs- und Bezirksstraßen: Siehe «Befordringsvedtektene» (Transportverordnung).

Informationen über Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Der Straßeninformationsdienst (Vegmeldingstjenesten) führt eine landesweite Übersicht über

die Straßen-/Wetter- sowie Verkehrsverhältnisse und bietet Informationen über zulässige Achslasten, Entfernungen, Straßenrouten und Fahren.

Der Dienst ist rund um die Uhr erreichbar **unter der Telefonnummer 175 (innerhalb von Norwegen) oder +47 815 48 991**. Rufen Sie auch an, wenn Sie auf der Straße eine Situation antreffen, die Ihrer Meinung nach auch anderen Verkehrsteilnehmern oder Statens vegvesen mitgeteilt werden sollte.

Die „Vegliste“ und weiteres Informationsmaterial sind an den Zollstationen, Verkehrsstationen von Statens Vegvesen und beim Vegdirektoratet erhältlich.

Wildunfälle

Die meisten Wildunfälle ereignen sich in der Dämmerung, insbesondere im Winterhalbjahr. In diesem Zeitraum sollten Sie besonders aufmerksam sein, vor allem dort, wo eine entsprechende Beschilderung angebracht ist. Nicht nur Elche, Hirsche und Rentiere sind gefährdet, sondern auch Kleinwild und Haustiere. Teilen Sie uns Unfälle mit Tieren immer mit, auch wenn Sie den Unfall nicht selbst verursacht haben.

Wildunfälle können beim Vegmeldingstjenesten (Straßeninformationsdienst) **Tel. +47 815 48 991** gemeldet werden. Die Meldung wird an die für Wild zuständigen Behörden oder an die Polizei weitergeleitet, damit die Tiere aufgefunden, eventuell notgeschlachtet und von der Straße entfernt werden können.

Zulässige Fahrzeugbreite

Die für die Reichsstraßen in Norwegen zulässige Fahrzeugbreite beträgt 2,55 m.

Maximal zulässige Achslast auf den Reichsstraßen in Norwegen

Gesamtgewicht

Das Gewicht des einzelnen Fahrzeuges oder des Lastzuges darf die in der Gewichtstabelle festgelegte Begrenzung nicht überschreiten.

- 1) Pro Antriebsachse sind 11,5 Tonnen zulässig
- 2) 19 Tonnen auf Zugwagen, wenn die Antriebsachse Zwillingsräder und Luftfederung bzw. eine vergleichbare Federung gemäß der EU-Richtlinie 96/53/EF aufweist, oder wenn jede Antriebsachse mit Zwillingsrädern ausgerüstet ist und keine der Achsen 9,5 Tonnen überschreitet.

Straße/Fährenkai				
	Bk 10 ¹⁾	10 t	18 t ²⁾	24 t
	Bk T8	8 t	14 t	19 t
	Bk 8	8 t	12 t	16 t
	Bk 6	6 t	9 t	12 t



Alta	735	735	395	821	1186	758	922	566	142	248	131	572	449	174	935	1024	519	238	1910	859	1035	638	723	405	1416	498	850
Andenes	735		344	400	766	338	502	176	877	929	863	1251	474	908	515	604	299	973	1491	439	615	101	185	475	996	1177	
Bardufoss	395	344		429	795	367	531	175	537	643	523	967	277	569	544	633	128	633	1518	468	644	247	331	134	1025	893	4599
Bodø	821	400	429		491	62	140	326	962	1069	948	1392	464	995	240	329	302	1059	1215	161	340	504	288	560	721	1318	4166
Brønnøysund	1186	766	491	491		429	309	693	1329	1381	1315	1703	843	1359	252	163	668	1425	924	328	92	670	655	926	429	1628	7811
Fauske	758	338	367	62	429		165	264	900	1006	886	1330	405	932	177	267	240	996	1152	101	278	442	227	498	659	1257	3533
Glomfjord	922	502	531	140	309	165		428	1064	1116	1050	1438	579	1095	183	273	404	1160	1160	266	218	405	390	662	665	1364	2411
Harstad	566	176	175	326	693	264	428		708	780	693	1082	305	738	441	560	130	803	1417	365	541	79	163	305	922	1007	2917
Hammerfest	142	877	537	962	1329	900	1064	708		217	273	541	590	143	1077	1166	661	208	2052	1000	1177	782	864	548	1558	467	9922
Karasjok	248	929	643	1069	1381	1006	1116	780	217		130	324	449	74	1129	1271	766	266	2156	1102	1229	886	917	653	1664	250	10444
Kautokeino	131	863	523	948	1315	886	1050	693	273	130		452	322	203	1062	1152	647	370	2038	985	1163	766	850	533	1544	378	9787
Kirkenes	572	1251	967	1392	1703	1330	1438	1082	541	324	452		769	398	1451	1594	1090	590	2480	1422	1551	1210	1239	977	1988	174	13666
Kiruna	449	474	277	464	843	405	579	305	590	449	322	769		523	592	670	175	635	1542	505	691	329	461	382	1055	698	5899
Lakselv	174	908	569	995	1359	932	1095	738	143	74	203	398	523		1107	1197	692	193	2083	1028	1208	812	895	579	1590	324	10233
Moi Rana	935	915	544	240	252	177	183	441	1077	1129	1062	1451	592	1107		90	417	1173	977	76	101	419	404	675	482	1377	530
Mosjøen	1024	604	633	329	163	267	273	560	1166	1271	1152	1594	670	1197	90		506	1263	887	164	69	709	493	765	393	1523	6199
Narvik	519	299	128	302	668	240	404	130	661	766	647	1090	175	692	417	506		757	1391	331	516	202	286	259	897	1017	41414
Nordkapp	238	973	633	1059	1425	996	1160	803	208	266	370	590	635	193	1173	1263	757		2147	1044	1272	877	960	644	1655	517	10888
Oslo	1910	1491	1518	1215	924	1152	1160	1417	2052	2156	2038	2480	1542	2083	977	887	1391	2147		1037							
Polarsirkelen	859	439	468	161	328	101	266	365	1000	1102	985	1422	505	1028	76	164	331	1044	1037		177	388	328	597	549	1351	4544
Sandnessjøen	1035	1015	644	340	92	278	218	541	1177	1229	1163	1551	691	1208	101	69	516	1272	955	177	518	504	84				
Sortland	638	101	247	504	670	442	405	79	782	886	766	1210	329	812	419	709	202	867	1594	388	518		84	378	1099	1137	2121
Svolvær	723	185	331	288	655	227	390	163	864	917	850	1239	461	895	404	493	286	960	1379	328	504			462			
Tromsø	405	475	134	560	926	498	662	305	548	653	533	977	382	579	675	765	259	644	1650	597	776	378	462				
Trondheim	1416	996	1025	721	429	659	665	922	1558	1664	1544	1988	1055	1590	482	393	897	1655	497	549	461	1099	885	1155			
Vadsø	498	1177	893	1318	1628	1257	1364	1007	467	250	378	174	698	324	1377	1523	1017	517	2409	1351	1478	1137	1164	902	1914		
Å i Lofoten	850	312	459	416	781	353	241	291	992	1044	978	1366	589	1023	530	619	414	1088	1506	454	631	212	130	589	1011	1292	

Entfernungen in km entlang der E6 oder der direktesten Hauptverkehrsstraße



Eigene Notizen

Handwriting practice lines consisting of 28 horizontal dotted lines.



Handwriting practice lines consisting of 20 sets of three horizontal dotted lines.



Handwriting practice lines consisting of 20 sets of three horizontal dotted lines.



Handwriting practice lines consisting of 24 horizontal dotted lines.





vegvesen.no/donnadiesel



Statens vegvesen
The Norwegian Public Roads
Administration



Notrufnummern

FEUERWEHR
BRANN
FIRE
ПОЖАРНАЯ ОХРАНА
POŽAR

110

Feuer und akute
Verunreinigungen

POLIZEI
POLITI
POLICE
ПОЛИЦИЯ
POLICJA

112

Polizei- und
Rettungszentrale

MEDIZINISCHE
NOTFALLHILFE

113

Arzt
Erste Hilfe



Pannenhilfe

Pannenhilfe bieten rund um die Uhr:

Viking Redningstjeneste
+47 22 08 60 00



Falck Tungebilsentral
+47 810 30 666



Falck