Von der einmal gewählten Vergütungsart darf nur abgegangen werden, wenn sich die Fuhrleistung durch Vorliegen anderer Voraussetzungen grundlegend geändert und der Auftraggeber der Abrechnung nach einer anderen Vergütungsart ausdrücklich zugestimmt hat.

(5) Wenn flüssiger Verkehr vorliegt, in dem die Ladefrist einschließlich Wartezeit von sechs Minuten je Tonne eingehalten wird und die volle Auslastung der Kraftfahrzeuge/Lastzüge erfolgt, muß bei allen Gütern nach Leistungssätzen abgerechnet werden. Bei Vorliegen leistungshemmender Schwierigkeiten bei dem Auftraggeber, die der Fahrzeughalter nicht zu vertreten hat, entscheidet die zuständige Verkehrsdienststelle über die anzuwendende Vergütungsart. Ist die Verzögerung der Fuhrleistung auf Verschulden des Fahrzeughalters zurückzuführen, erfolgt die Abrechnung nach der vereinbarten Vergütungsart.

§ 3

Zeit- und Kilometer-Sätze (Teil A)

(1) Mit den Zeit- und Kilometer-Sätzen (Teil A — Anlage 1 —) werden Transporte von Gütern aller Art und Leerfahrten vergütet.

(2) Die Zeitsätze des Teils A werden für jede angefangene Einsatzstunde voll berechnet.

(3) Mit diesen Zeitsätzen sind Zuschläge für Überstunden und Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit für den Fahrer sowie Gemeinkosten abgegolten. Zuschläge für Sonn- und Feiertagsarbeit werden in tariflich zulässiger Höhe (50 oder 100 °/o von 1,60 DM je Stunde) zuzüglich des darauf entfallenden Umsatzsteueranteils von 3,09 °/o nur berechnet, wenn der Auftraggeber die Fuhrleistung an Sonn- und Feiertagen nicht regelmäßig verlangt. Das Arbeitsverhältnis zwischen dem Fahrzeughalter und seinen Beschäftigten bleibt unberührt.

(4) Das Fuhrentgelt wird mindestens für drei Stunden berechnet.

(5) Der Berechnung wird die kürzeste für Nutzkraftfahrzeuge befahrbare Straßenverbindung zwischen der Be- und Entladestelle zugrunde gelegt. Angefangene Kilometer werden voll berechnet. Die Aufrundung für den gleichen Auftraggeber ist an einem Tage nur einmal zulässig. Für jede Einsatzstunde werden mindestens 8 km berechnet.

(6) Die Stufe der für das Kraftfahrzeug in Betracht kommenden Zeit- und Kilometer-Sätze richtet sich nach den in den Kraftfahrzeugzulassungspapieren enthaltenen Angaben über Nutzlast oder PS-Zahl. Ist ein Fahrzeughalter aus fahrzeugtechnischen Gründen nicht in der Lage, Ladung entsprechend der in den Kraftfahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Nutzlast zu übernehmen, wird das tatsächlich geladene Gewicht berechnet.

(7) Bei Lastkraftwagen- und Zugmaschinenzügen wird das Entgelt für jedes Fahrzeug einzeln ermittelt. §

§ 4

Leistungssätze (Teil B)

(1) Die Leistungssätze des Teils B (Anlage 2) gelten je Tonne des transportierten Gewichts für Kraftfahrzeuge/Lastzüge aller Nutzlaststufen. Sie sind nach Entfernung in Last-Kilometer gestaffelt.

(2) Mit den Leistungssätzen werden Lastfahrten vergütet. In den Leistungssätzen ist die Vergütung für die gleiche Anzahl Leer-Kilometer wie Last-Kilometer enthalten. Entstehen keine Leer-Kilometer oder weicht die Anzahl der Leer-Kilometer von der der Last-Kilometer ab, ist die Differenz nach den Kilometer-Sätzen des Teils A — ohne Zeitsatz —

hinzuzurechnen,

wenn die Anzahl der Leer-Kilometer die Anzahl der Last-Kilometer übersteigt,

und abzuziehen,

wenn die Anzahl der Last-Kilometer die Anzahl der Leer-Kilometer übersteigt.

(3) Der Berechnung wird die kürzeste für Nutzkraftfahrzeuge befahrbare Straßenverbindung zwischen der Be- und Entladestelle zugrunde gelegt.

(4) Bei mechanischer Beladung (Greifer, Silo, Bagger, mechanisch beschickte Förderbänder, lückenlose Kipplorenbeladung) erfolgt ein Abschlag von 0,18 DM je Tonne von den Sätzen des Teils B.

(5) Bei sperrigen Gütern wird als transportiertes Gewicht mindestens 80 % der Nutzlast des Kraftfahrzeugs/Lastzuges zugrunde gelegt.

(6) Die Belade- oder Entladefrist einschließlich Wartezeit beträgt für die Tonne der einzelnen Beförderungsmenge je sechs Minuten. Die Frist beginnt mit der Bereitstellung des Kraftfahrzeuges an der Belade- oder Entladestelle. Fristüberschreitungen, die nicht durch das Fahrpersonal verschuldet wurden, werden nach den im § 7 Abs. 3 aufgeführten Entgelten je Stunde berechnet. Die Lade- und Wartezeiten werden täglich addiert und den Ladefristen unter Berücksichtigung der transportierten Menge gegenübergestellt. Eine sich daraus ergebende Fristüberschreitung wird auf halbe Stunden nach oben aufgerundet.

(7) Soweit Leistungssätze bei einzelnen Gütern nach anderen Einheiten als nach dem geladenen Gewicht berechnet werden (z. B. Holz nach fm), kann diese Berechnungsart beibehalten werden, Für Holz gelten toigende Umrechnungswerte:.

Kiefer, Lärche, ganz frisch	1 fm	=	o.9 t
Kiefer, Lärche, waldtrocken	1 fm	=	0,8 t
Kiefer, Lärche, lufttrocken	1 fm	=»	0,6 t
Fichte, Tanne, ganz frisch	1 fm	=	0,9 t
Fichte, Tanne, waldtrocken	1 fm	=	0,75 t
Fichte, Tanne, lufttrocken	1 fm	=	0,55 t
Eiche, ganz frisch	1 fm	=3	1,1 t
Eiche, waldtrocken	1 fm	=	1,0 t
Eiche, lufttrocken	1 fm	=	0,8 t
Buche, ganz frisch	1 fm	=	1,1 t
Buche, waldtrocken	1 fm	=	0,95 t
Buche, lufttrocken	1 fm	=	0,7 t

§ 5

Gelände-, Eis- und Schneezuschläge

(1) Bei durchschnittlichen Steigungen über 5 °/o werden Kilometer-Zuschläge berechnet, die durch Vervielfachung der in der Lastrichtung gefahrenen Steigungs-Kilometer zu bilden sind. Sie dürfen bei durchschnittlichen Steigungen über 5 % das Doppelte, über 10 % das Dreifache und über 15% das Vierfache der Steigungs-Kilometer nicht übersteigen. Bei durchschnittlichen Steigungen über 18 % kann der zuständige Rat des Bezirkes — Abteilung Verkehr — auf Antrag eine Sondergenehmigung erteilen. Bei Abrechnung nach Teil A werden Steigungs Kilometer nur berechnet, wenn sie zuzüglich der tatsächlich gefahrenen Kilometer die im § 3 Abs. 5 festgelegten Mindest-Kilometer übersteigen.