

Bundesgesetzblatt ²²⁹

Teil II

Z 1998 A

1983

Ausgegeben zu Bonn am 22. April 1983

Nr. 10

Tag	Inhalt	Seite
15. 4. 83	Verordnung zur Durchsetzung der deutsch-österreichischen Vereinbarung vom 16. März 1983 über die Errichtung vorgeschobener deutscher Grenzdienststellen am Grenzübergang Suben-Autobahn	230
15. 4. 83	Verordnung zur Durchsetzung der deutsch-österreichischen Vereinbarung vom 16. März 1983 über die Errichtung vorgeschobener österreichischer Grenzdienststellen am Grenzübergang Pfronten (Fallmühle)	233
15. 4. 83	Verordnung zur Durchsetzung der deutsch-österreichischen Vereinbarung vom 16. März 1983 über die Errichtung vorgeschobener deutscher Grenzdienststellen am Grenzübergang Hinterschiff/Kohlstatt	236
21. 3. 83	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kenia über Finanzielle Zusammenarbeit	238
21. 3. 83	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See	240
21. 3. 83	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe	240
23. 3. 83	Bekanntmachung über den Beitritt von Mauretanien, Nigeria und Tschad zum Zweiten AKP-EWG-Abkommen von Lome	241
25. 3. 83	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens über die Internationale Finanz-Corporation (IFC)	241
29. 3. 83	Bekanntmachung des deutsch-niederländischen Abkommens über die Anerkennung von Gleichwertigkeiten im Hochschulbereich	241
29. 3. 83	Bekanntmachung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (AGR)	245
5. 4. 83	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Kooperationsabkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien	297
5. 4. 83	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl einerseits und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien andererseits	297
6. 4. 83	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik über Finanzielle Zusammenarbeit	298

Verordnung
zur Durchsetzung der deutsch-österreichischen Vereinbarung vom 16. März 1983
über die Errichtung vorgeschobener deutscher Grenzdienststellen
am Grenzübergang Suben-Autobahn

Vom 15. April 1983

Auf Grund des Artikels 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 25. August 1960 zu dem Abkommen vom 30. Mai 1958 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Zusammenlegung der Grenzabfertigung und über die Einrichtung von Gemeinschafts- oder Betriebswechselbahnhöfen an der deutsch-niederländischen Grenze (BGBl. 1960 II S. 2181) wird verordnet:

§ 1

An der deutsch-österreichischen Grenze werden am Grenzübergang Suben-Autobahn auf österreichischem Gebiet vorgeschobene deutsche Grenzdienststellen nach Maßgabe der Vereinbarung vom 16. März 1983 errichtet. Die Vereinbarung wird nachstehend veröffentlicht.

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Juli 1957 über das Abkommen vom 14. September 1955 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr (BGBl. 1957 II S. 581) auch im Land Berlin.

§ 3

- (1) Diese Verordnung tritt am 1. Mai 1983 in Kraft.
- (2) Diese Verordnung tritt an dem Tage außer Kraft, an dem die Vereinbarung außer Kraft tritt.
- (3) Der Tag des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Bonn, den 15. April 1983

Der Bundesminister der Finanzen
In Vertretung
Obert

Der Bundesminister des Innern
In Vertretung
Günter Hartkopf

Vereinbarung

Auswärtiges Amt
510-511.13/3 OST

Verbalnote

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Österreichischen Botschaft mitzuteilen, daß die für die Grenzabfertigung zuständigen obersten Bundesbehörden der Bundesrepublik Deutschland in Ausführung von Artikel 1 Absatz 3 des Abkommens vom 14. September 1955 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr in der Fassung der Änderungsabkommen vom 21. Januar 1975 und 16. September 1977 für die Errichtung vorgeschobener deutscher Grenzdienststellen am Grenzübergang Suben-Autobahn folgende Vereinbarung vorschlagen:

Artikel 1

Am Grenzübergang Suben-Autobahn werden auf österreichischem Gebiet vorgeschobene deutsche Grenzdienststellen errichtet.

Artikel 2

Der örtliche Bereich im Sinne des Artikels 4 Absatz 6 des Abkommens vom 14. September 1955 in der Fassung der Änderungsabkommen von 1975 und 1977 umfaßt

- a) die von den Bediensteten beider Staaten gemeinsam benützten Flächen, Anlagen und Räume, und zwar
- die Innkreis-Autobahn von der gemeinsamen Grenze auf der Brücke über den Inn bis zum Amtsplatz;
 - den die Dienstgebäude umgebenden Amtsplatz;
 - in den beiden Hauptdienstgebäuden im Erdgeschoß die Parteienhallen und im Kellergeschoß die sanitären Anlagen, die Teeküchen und die Sozialräume;
 - im österreichischen Hauptdienstgebäude im Kellergeschoß den Schutzraum, den Heizungsraum, den Tankraum, den technischen Raum und den Raum für das Notstromaggregat;
 - im deutschen Hauptdienstgebäude im Kellergeschoß den Sanitätsraum, den Fahrradraum und den Installationsraum;
 - die Abfertigungskabinen zwischen den Fahrbahnen;
 - die Überholgaragen und Nebenräume in den beiden PKW-Überholanlagen, ausgenommen die Garagen;
 - die beiden Wiegehäuser samt Waagen;
 - die Sanitäranlage beim deutschen Hauptdienstgebäude;
 - die Verbindungswege in den Gebäuden sowie den Installationsschacht zwischen den Hauptdienstgebäuden;
 - die LKW-Abfertigungshalle beim österreichischen Hauptdienstgebäude;
 - die LKW-Überholanlage beim deutschen Hauptdienstgebäude;
 - die nordöstlich an das deutsche Hauptdienstgebäude anschließende Rampe;
 - die Rampe nordöstlich des deutschen Hauptdienstgebäudes ohne den Büroraum an der Nordwestecke;
- b) die den deutschen Bediensteten zur alleinigen Benützung überlassenen Räume, und zwar
- im deutschen Hauptdienstgebäude alle Räume mit Ausnahme der beiden ersten Räume nördlich des östlichen Haupteingangs und der gemeinsam benützten Räume;
 - im österreichischen Hauptdienstgebäude die vier Räume nördlich und die ersten drei Räume südlich des westlichen Haupteingangs;
 - den Büroraum an der Nordwestecke der nordöstlich des deutschen Hauptdienstgebäudes gelegenen Rampe;
 - die Garage in der deutschen PKW-Überholanlage;
 - die Viehabfertigungsanlage;
 - das deutsche Schlußhaus.

Das Auswärtige Amt beehrt sich vorzuschlagen, daß durch den Austausch dieser Verbalnote und der Antwortnote der Österreichischen Botschaft die vorstehende Regelung eine Vereinbarung im Sinne des Artikels 1 Absatz 3 des Abkommens vom 14. September 1955 in der Fas-

sung der Änderungsabkommen von 1975 und 1977 bildet, die am 1. Mai 1983 in Kraft tritt und die schriftlich auf diplomatischem Wege unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten je auf den ersten Tag eines Monats gekündigt werden kann.

Das Auswärtige Amt benutzt diesen Anlaß, die Österreichische Botschaft erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bonn, den 16. März 1983

L. S.

An die Österreichische Botschaft
Bonn

Österreichische Botschaft
Zl. 112.05/132 - A/83

Verbalnote

Die Österreichische Botschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt den Empfang seiner Verbalnote vom 16. März 1983 zu bestätigen, deren Text wie folgt lautet:

(Es folgt der Text der einleitenden Note.)

Die Botschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt mitzuteilen, daß die Österreichische Bundesregierung damit einverstanden ist, daß die vorgeschlagene Regelung durch den Austausch der Verbalnote des Auswärtigen Amtes und dieser Antwortnote eine Vereinbarung im Sinne des Artikels 1 Absatz 3 des Abkommens vom 14. September 1955 in der Fassung der Änderungsabkommen von 1975 und 1977 bildet, die am 1. Mai 1983 in Kraft tritt und die schriftlich auf diplomatischem Wege unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten je auf den ersten Tag eines Monats gekündigt werden kann.

Die Österreichische Botschaft benützt gerne auch diesen Anlaß, dem Auswärtigen Amt den Ausdruck ihrer ausgezeichneten Hochachtung zu erneuern.

Bonn, den 16. März 1983

L. S.

An das Auswärtige Amt
Bonn

Verordnung
zur Durchsetzung der deutsch-österreichischen Vereinbarung vom 16. März 1983
über die Errichtung vorgeschobener österreichischer Grenzdienststellen
am Grenzübergang Pfronten (Fallmühle)

Vom 15. April 1983

Auf Grund des Artikels 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 25. August 1960 zu dem Abkommen vom 30. Mai 1958 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Zusammenlegung der Grenzabfertigung und über die Einrichtung von Gemeinschafts- oder Betriebswechselbahnhöfen an der deutsch-niederländischen Grenze (BGBl. 1960 II S. 2181) wird verordnet:

§ 1

An der deutsch-österreichischen Grenze werden am Grenzübergang Pfronten (Fallmühle) auf deutschem Gebiet vorgeschobene österreichische Grenzdienststellen nach Maßgabe der Vereinbarung vom 16. März 1983 errichtet. Die Vereinbarung wird nachstehend veröffentlicht.

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Juli 1957 über das Abkommen vom 14. September 1955 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr (BGBl. 1957 II S. 581) auch im Land Berlin.

§ 3

- (1) Diese Verordnung tritt am 1. Mai 1983 in Kraft.
- (2) Diese Verordnung tritt an dem Tage außer Kraft, an dem die Vereinbarung außer Kraft tritt.
- (3) Der Tag des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Bonn, den 15. April 1983

Der Bundesminister der Finanzen
In Vertretung
Obert

Der Bundesminister des Innern
In Vertretung
Günter Hartkopf

Vereinbarung

Auswärtiges Amt
510-511.13/3 OST

Verbalnote

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Österreichischen Botschaft mitzuteilen, daß die für die Grenzabfertigung zuständigen obersten Bundesbehörden der Bundesrepublik Deutschland in Ausführung von Artikel 1 Absatz 3 des Abkommens vom 14. September 1955 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr in der Fassung der Änderungsabkommen vom 21. Januar 1975 und 16. September 1977 für die Errichtung vorgeschobener österreichischer Grenzdienststellen am Grenzübergang Pfronten (Fallmühle) folgende Vereinbarung vorschlagen:

Artikel 1

Am Grenzübergang Pfronten (Fallmühle) werden auf deutschem Gebiet vorgeschobene österreichische Grenzdienststellen errichtet.

Artikel 2

Der örtliche Bereich im Sinne des Artikels 4 Absatz 6 des Abkommens vom 14. September 1955 in der Fassung der Änderungsabkommen von 1975 und 1977 umfaßt

- a) die von den Bediensteten beider Staaten gemeinsam benützten Flächen, Anlagen und Räume, und zwar
 - die Achatalstraße von der gemeinsamen Grenze bis zum Amtsplatz;
 - den das Dienstgebäude umgebenden Amtsplatz;
 - im Dienstgebäude den Abfertigungsraum im Mittelteil, die sanitären Anlagen, den Aufenthaltsraum sowie die Verbindungsgänge;
 - die Abfertigungskabine;
 - die PKW-Parkplätze für die Bediensteten;
- b) die den österreichischen Bediensteten zur alleinigen Benützung überlassenen Räume im Dienstgebäude, und zwar den Abfertigungsraum und den Abstellraum im Ostteil.

Das Auswärtige Amt beehrt sich vorzuschlagen, daß durch den Austausch dieser Verbalnote und der Antwortnote der Österreichischen Botschaft die vorstehende Regelung eine Vereinbarung im Sinne des Artikels 1 Absatz 3 des Abkommens vom 14. September 1955 in der Fassung der Änderungsabkommen von 1975 und 1977 bildet, die am 1. Mai 1983 in Kraft tritt und die schriftlich auf diplomatischem Wege unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten je auf den ersten Tag eines Monats gekündigt werden kann.

Das Auswärtige Amt benutzt diesen Anlaß, die Österreichische Botschaft erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bonn, den 16. März 1983

L. S.

An die Österreichische Botschaft
Bonn

Österreichische Botschaft
Zl. 112.05/132 – A/83

Verbalnote

Die Österreichische Botschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt den Empfang seiner Verbalnote vom 16. März 1983 zu bestätigen, deren Text wie folgt lautet:

(Es folgt der Text der einleitenden Note.)

Die Botschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt mitzuteilen, daß die österreichische Bundesregierung damit einverstanden ist, daß die vorgeschlagene Regelung durch den Austausch der Verbalnote des Auswärtigen Amtes und dieser Antwortnote eine Vereinbarung im Sinne des Artikels 1 Absatz 3 des Abkommens vom 14. September 1955 in der Fassung der Änderungsabkommen von 1975 und 1977 bildet, die am 1. Mai 1983 in Kraft tritt und die schriftlich auf diplomatischem Wege unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten je auf den ersten Tag eines Monats gekündigt werden kann.

Die Österreichische Botschaft benützt gerne auch diesen Anlaß, dem Auswärtigen Amt den Ausdruck ihrer ausgezeichneten Hochachtung zu erneuern.

Bonn, den 16. März 1983

L. S.

An das Auswärtige Amt
Bonn

Verordnung
zur Durchsetzung der deutsch-österreichischen Vereinbarung vom 16. März 1983
über die Errichtung vorgeschobener deutscher Grenzdienststellen
am Grenzübergang Hinterschiffli/Kohlstatt

Vom 15. April 1983

Auf Grund des Artikels 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 25. August 1960 zu dem Abkommen vom 30. Mai 1958 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Zusammenlegung der Grenzabfertigung und über die Einrichtung von Gemeinschafts- oder Betriebswechselbahnhöfen an der deutsch-niederländischen Grenze (BGBl. 1960 II S. 2181) wird verordnet:

§ 1

An der deutsch-österreichischen Grenze werden am Grenzübergang Hinterschiffli/Kohlstatt auf österreichischem Gebiet vorgeschobene deutsche Grenzdienststellen nach Maßgabe der Vereinbarung vom 16. März 1983 errichtet. Die Vereinbarung wird nachstehend veröffentlicht.

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Juli 1957 über das Abkommen vom 14. September 1955 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr (BGBl. 1957 II S. 581) auch im Land Berlin.

§ 3

- (1) Diese Verordnung tritt am 1. Mai 1983 in Kraft.
- (2) Diese Verordnung tritt an dem Tage außer Kraft, an dem die Vereinbarung außer Kraft tritt.
- (3) Der Tag des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Bonn, den 15. April 1983

Der Bundesminister der Finanzen
In Vertretung
Obert

Der Bundesminister des Innern
In Vertretung
Günter Hartkopf

Vereinbarung

Auswärtiges Amt
510-511.13/3 OST

Verbalnote

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Österreichischen Botschaft mitzuteilen, daß die für die Grenzabfertigung zuständigen obersten Bundesbehörden der Bundesrepublik Deutschland in Ausführung von Artikel 1 Absatz 3 des Abkommens vom 14. September 1955 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr in der Fassung der Änderungsabkommen vom 21. Januar 1975 und 16. September 1977 für die Errichtung vorgeschobener deutscher Grenzdienststellen am Grenzübergang Hinterschiff/Kohlstatt folgende Vereinbarung vorschlagen:

Artikel 1

Am Grenzübergang Hinterschiff/Kohlstatt werden auf österreichischem Gebiet vorgeschobene deutsche Grenzdienststellen errichtet.

Artikel 2

Der örtliche Bereich im Sinne des Artikels 4 Absatz 6 des Abkommens vom 14. September 1955 in der Fassung der Änderungsabkommen von 1975 und 1977 umfaßt die von den Bediensteten beider Staaten gemeinsam benützten Flächen, Anlagen und Räume, und zwar

- den Güterweg Hinterschiff von der gemeinsamen Grenze an auf eine Länge von 42 Metern;
- den das Dienstgebäude umgebenden Amtsplatz;
- den gesamten Innenraum des Dienstgebäudes;
- die sanitären Anlagen im Anwesen Hinterschiff Nr. 13 einschließlich der Verbindungswege.

Das Auswärtige Amt beehrt sich vorzuschlagen, daß durch den Austausch dieser Verbalnote und der Antwortnote der Österreichischen Botschaft die vorstehende Regelung eine Vereinbarung im Sinne des Artikels 1 Absatz 3 des Abkommens vom 14. September 1955 in der Fassung der Änderungsabkommen von 1975 und 1977 bildet, die am 1. Mai 1983 in Kraft tritt und die schriftlich auf diplomatischem Wege unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten je auf den ersten Tag eines Monats gekündigt werden kann.

Das Auswärtige Amt benutzt diesen Anlaß, die Österreichische Botschaft erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bonn, den 16. März 1983

L. S.

An die Österreichische Botschaft
Bonn

Österreichische Botschaft
Zl. 112.05/132 – A/83

Verbalnote

Die Österreichische Botschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt den Empfang seiner Verbalnote vom 16. März 1983 zu bestätigen, deren Text wie folgt lautet:

(Es folgt der Text der einleitenden Note.)

Die Botschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt mitzuteilen, daß die Österreichische Bundesregierung damit einverstanden ist, daß die vorgeschlagene Regelung durch den Austausch der Verbalnote des Auswärtigen Amtes und dieser Antwortnote eine Vereinbarung im Sinne des Artikels 1 Absatz 3 des Abkommens vom 14. September 1955 in der Fassung der Änderungsabkommen von 1975 und 1977 bildet, die am 1. Mai 1983 in Kraft tritt und die schriftlich auf diplomatischem Wege unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten je auf den ersten Tag eines Monats gekündigt werden kann.

Die Österreichische Botschaft benützt gerne auch diesen Anlaß, dem Auswärtigen Amt den Ausdruck ihrer ausgezeichneten Hochachtung zu erneuern.

Bonn, den 16. März 1983

L. S.

An das Auswärtige Amt
Bonn

Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kenia über Finanzielle Zusammenarbeit

Vom 21. März 1983

In Nairobi ist am 4. März 1983 ein Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kenia über Finanzielle Zusammenarbeit unterzeichnet worden. Das Abkommen ist nach seinem Artikel 7

am 4. März 1983

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 21. März 1983

Der Bundesminister
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Im Auftrag
Dr. Arnolds

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Kenia
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Republik Kenia –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kenia,

in dem Wunsche, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

im Bewußtsein, daß die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in Kenia beizutragen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Deutschen Gesellschaft für wirtschaftliche Zusammenarbeit (DEG) mbH, Köln, ihre bisherige Beteiligung an der Development Finance Company of Kenya (DFCK) von 20 Millionen kenianische Schilling um zirka 9 Millionen kenianische Schilling zu erhöhen. Hierfür stellt die Regierung der Bundesrepublik Deutschland der DEG einen Betrag bis zu 2 Millionen DM (in Worten: zwei Millionen Deutsche Mark) zur Verfügung.

Artikel 2

Die in Artikel 1 genannte Erhöhung der Beteiligung der DEG wird nach Maßgabe der Satzung der DFCK bewirkt.

Artikel 3

(1) Die Regierung der Republik Kenia garantiert hinsichtlich der in Artikel 1 genannten Beteiligung die freie Einfuhr aller

ausländischen Zahlungsmittel im Zusammenhang mit dem Beteiligungserwerb sowie den freien Transfer von anfallenden Erträgen und des Veräußerungs- oder Liquidationserlöses.

(2) Die Regierung der Republik Kenia verpflichtet sich im eigenen Namen und für die Zentralbank von Kenia, der Development Finance Company of Kenya bei der Erfüllung ihrer Zahlungsverpflichtungen gegenüber der DEG keine Hindernisse in den Weg zu legen. In gleicher Weise werden die Regierung der Republik Kenia und die Zentralbank von Kenia der Zahlung eines Veräußerungserlöses an die DEG durch einen Erwerber der in der Artikel 1 genannten Beteiligung keine Hindernisse in den Weg legen.

(3) Die Regierung der Republik Kenia erteilt auf Antrag für die in Artikel 1 genannte Beteiligung der DEG den „genehmigten Status“ nach den in Kenia geltenden Gesetzen.

Artikel 4

Die Regierung der Republik Kenia stellt die DEG von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit dem Erwerb, der Veräußerung oder der Liquidation der in Artikel 1 genannten Beteiligung sowie mit deren Erträgen in Kenia erhoben werden.

Artikel 5

Erhöht sich die in Artikel 1 genannte Beteiligung durch die Ausgabe von Gratisaktien, so gelten die von der Regierung der Republik Kenia in Artikel 3 und 4 übernommenen Garantien und Zusagen auch für die erhöhte Beteiligung.

Artikel 6

Dieses Abkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Republik Kenia innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 7

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Nairobi am 4. März 1983 in zwei Urschriften,
jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
J. v. Vacano

Für die Regierung der Republik Kenia
Magugu

Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Protokolls von 1978
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
Vom 21. März 1983

Das Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1980 II S. 525) ist nach seinem Artikel V Abs. 2 für

China am 17. März 1983

Korea, Republik am 2. März 1983

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 23. Dezember 1982 (BGBl. 1983 II S. 18).

Bonn, den 21. März 1983

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Dr. Bertele

Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens
zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe
Vom 21. März 1983

Das Internationale Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe (BGBl. 1972 II S. 653, 655) wird nach seinem Artikel 14 Buchstabe b für die

Niederlande am 20. Juli 1983

(das Königreich in Europa und
die Niederländischen Antillen)

in Kraft treten. Die Niederlande haben bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde erklärt, daß sie sich die nach Artikel 10 Buchstaben a und b des Übereinkommens vorgesehenen Rechte vorbehalten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 10. März 1982 (BGBl. II S. 295).

Bonn, den 21. März 1983

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Dr. Bertele

**Bekanntmachung
über den Beitritt
von Mauretanien, Nigeria und Tschad
zum Zweiten AKP-EWG-Abkommen von Lome
Vom 23. März 1983**

Dem Zweiten AKP-EWG-Abkommen von Lome sind gemäß seinem Artikel 185 beigetreten:

Mauretanien	am	24. April 1981
Nigeria	am	12. Mai 1981
Tschad	am	2. April 1981

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 7. Dezember 1982 (BGBl. II S. 1087).

Bonn, den 23. März 1983

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Graf Rantzau

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Abkommens
über die Internationale Finanz-Corporation (IFC)
Vom 25. März 1983**

Das Abkommen vom 25. Mai 1955 über die Internationale Finanz-Corporation (BGBl. 1956 II S. 747), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30. Juli 1965 (BGBl. 1965 II S. 1089; 1966 II S. 97), ist nach seinem Artikel IX Abschnitt 2 Buchstabe d für die

Malediven am 2. Februar 1983

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 26. Juni 1978 (BGBl. II S. 990).

Bonn, den 25. März 1983

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Graf Rantzau

**Bekanntmachung
des deutsch-niederländischen Abkommens
über die Anerkennung von Gleichwertigkeiten im Hochschulbereich
Vom 29. März 1983**

Das in Bonn am 23. März 1983 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs der Niederlande über die Anerkennung von Gleichwertigkeiten im Hochschulbereich ist nach seinem Artikel 9

am 23. März 1983

in Kraft getreten. Das Abkommen und der dazugehörige Notenwechsel vom selben Tage werden nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 29. März 1983

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Graf Rantzau

Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs der Niederlande über die Anerkennung von Gleichwertigkeiten im Hochschulbereich

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung des Königreichs der Niederlande –

im Geiste der freundschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Staaten,

auf der Grundlage des Kulturabkommens vom 27. April 1961,^{*)} insbesondere seiner Artikel 1, 3, 8 und 15,

in dem Wunsche, den Studierenden beider Staaten die Aufnahme oder die Fortführung des Studiums in den das Abkommen schließenden Staaten zu erleichtern, –

haben über die Anerkennung von Studienzeiten und Studienleistungen zum Zwecke des Weiterstudiums im Hochschulbereich und über die Führung akademischer Grade folgendes vereinbart:

Artikel 1

In diesem Abkommen bedeutet

- a) der Ausdruck „Hochschule“ alle Universitäten, Hochschulen und andere Einrichtungen des Hochschulwesens, denen in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland und im Königreich der Niederlande gesetzlich Hochschulcharakter zuerkannt wird und die berechtigt sind, den Doktorgrad zu verleihen, oder an denen Studien mit einem akademischen Grad oder mit einer Staatsprüfung abgeschlossen werden können;
- b) der Ausdruck „akademischer Grad“ jeden Diplomgrad oder anderen Hochschulgrad, welcher von einer Hochschule als Abschluß eines Studiums verliehen wird;
- c) die Bezeichnung „Staatsprüfung“ die staatlichen Zwischenprüfungen oder die staatliche Abschlußprüfung eines Studiums an einer Hochschule.

Artikel 2

(1) Einschlägige Studien in der Bundesrepublik Deutschland werden auf Antrag in dem Umfang auf ein Studium im Königreich der Niederlande angerechnet und die Prüfungen einschließlich der Zwischenprüfungen anerkannt, in welchem sie in der Bundesrepublik Deutschland angerechnet beziehungsweise anerkannt wurden.

(2) Einschlägige Studien im Königreich der Niederlande werden auf Antrag in dem Umfang auf ein Studium in der Bundesrepublik Deutschland angerechnet und die Prüfungen einschließlich der Zwischenprüfungen anerkannt, in welchem sie im Königreich der Niederlande angerechnet beziehungsweise anerkannt wurden.

Geschehen zu Bonn am 23. März 1983 in zwei Urschriften,
jede in deutscher und niederländischer Sprache, wobei jeder
Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Lautenschlager

Für die Regierung des Königreichs der Niederlande
K. W. Reinink

^{*)} BGBl. 1962 II S. 497

Artikel 3

Akademische Grade und Zeugnisse über „Staatsprüfungen“ berechtigen den Inhaber im Hinblick auf ein weiterführendes Studium oder ein weiteres Studium an den Hochschulen des jeweils anderen Staates zu diesen Studien ohne Zusatz- und Ergänzungsprüfungen, wenn und insoweit der Inhaber des akademischen Grades beziehungsweise des Zeugnisses über die „Staatsprüfung“ im Staate der Verleihung zum weiterführenden Studium oder zu dem weiteren Studium ohne Zusatz- oder Ergänzungsprüfungen berechtigt ist.

Artikel 4

(1) Der Inhaber eines Doktorgrades sowie eines akademischen Grades, der unmittelbar zur Aufnahme eines Doktoratsstudiums berechtigt, hat das Recht, diesen in der Form zu führen, wie er im Staate der Verleihung aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen geführt werden darf.

(2) Der Inhaber eines anderen akademischen Grades ist berechtigt, diesen in der Form zu führen, wie er im Staate der Verleihung aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen geführt werden darf unter Angabe der Hochschule, die ihn verliehen hat.

Artikel 5

Bei der Zulassung zu „Staatsprüfungen“ gelten die in diesem Abkommen vorgesehenen Anrechnungen und Anerkennungen im Rahmen der prüfungsrechtlichen Bestimmungen.

Artikel 6

(1) Für die Beratung aller Fragen, die sich aus diesem Abkommen ergeben, wird eine Ständige Expertenkommission eingesetzt, die aus je drei von den beiden Staaten zu ernennenden Mitgliedern besteht. Die Liste der Mitglieder wird dem anderen Staat auf diplomatischem Wege übermittelt werden.

(2) Die Ständige Expertenkommission wird auf Wunsch eines der beiden Staaten zusammentreten. Der Tagungsort wird jeweils vereinbart werden.

Artikel 7

Dieses Abkommen gilt nur für das europäische Hoheitsgebiet des Königreichs der Niederlande.

Artikel 8

Dieses Abkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung des Königreichs der Niederlande innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 9

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Botschaft
des Königreichs der Niederlande
No. 2298

(Übersetzung)

Bonn, den 23. März 1983

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

aus Anlaß der heute erfolgten Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Regierung des Königreichs der Niederlande und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die Anerkennung von Gleichwertigkeiten im Hochschulbereich (im folgenden als Abkommen bezeichnet) beehre ich mich, festzustellen, daß in den Verhandlungen Einverständnis auch über folgendes erzielt worden ist:

1. Das Abkommen soll innerhalb der von ihm umfaßten Disziplinen die dort erwähnten Anerkennungen und Anrechnungen zum Zwecke eines weiteren beziehungsweise weiterführenden Studiums (gegebenenfalls einschließlich der Zulassung zur Promotion) gewähren.
2. Der Gegenstand des Abkommens besteht darin, die Vorbildungsvoraussetzungen für eine Zulassung zu einem Studium in den Prüfungsbegriffen der beiden Vertragsstaaten festzulegen. Das Abkommen gewährt folglich Befreiungen vom Nachweis der erwähnten Vorbildungsvoraussetzungen nur zum Zwecke eines weiteren beziehungsweise weiterführenden Studiums. Es führt nicht zur Verleihung des Diploms, des Grades oder des Zeugnisses, von deren Nachweis befreit wird.
3. Das Abkommen umfaßt nicht den effectus civilis.
Nach Abschluß des Abkommens werden die das Abkommen schließenden Staaten prüfen, inwieweit Fragen des effectus civilis in einer Vereinbarung geregelt werden können.
4. Im Hinblick auf die Besonderheit der Studien, die mit einer Staatsprüfung abschließen, werden gemäß Artikel 5 des Abkommens Studienzeiten nur angerechnet und Prüfungen nur anerkannt nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Prüfungsrechts.
5. Die in beiden Vertragsstaaten für die Zulassung zu Studiengängen und Studienabschnitten geltenden allgemeinen Zulassungsvoraussetzungen und Zulassungsbeschränkungen werden durch das Abkommen nicht berührt.
6. Die Verbindlichkeit des Abkommens für die Bundesrepublik Deutschland ist aufgrund der Zuständigkeitsverteilung zwischen dem Bund, den Ländern und den Hochschulen wie folgt zu interpretieren:
 - a) Soweit für Entscheidungen aufgrund des Abkommens staatliche Stellen der Länder zuständig sind, gilt das Abkommen unmittelbar.
 - b) Soweit die Hochschulen für die Entscheidung zuständig sind, gilt das Abkommen als Empfehlung für die Hochschulen. Es gilt unmittelbar, wenn in die jeweilige Prüfungsordnung die Bestimmung des § 6 Absatz 2 Satz 3 der „Allgemeinen Bestimmungen für Diplomprüfungsordnungen“ mit dem Wortlaut „Für die Gleichwertigkeit von Studienzeiten und Studienleistungen an ausländischen Hochschulen sind die von der Ständigen Konferenz der Kultusminister und der Westdeutschen Rektorenkonferenz gebilligten Äquivalenzvereinbarungen maßgebend“ übernommen worden ist.
7. Die Verbindlichkeit des Abkommens für das Königreich der Niederlande ist wie folgt zu interpretieren:
 - a) Soweit für Entscheidungen aufgrund des Abkommens staatliche Stellen zuständig sind, gilt das Abkommen unmittelbar.
 - b) Soweit die Hochschulen für die Entscheidung zuständig sind, gilt das Abkommen als Empfehlung für die Hochschulen.
8. Zu Artikel 4 des Abkommens erklärt das Königreich der Niederlande, daß sie Absatz 2 so interpretiert, daß der Inhaber eines ausländischen akademischen Grades im Königreich der Niederlande nicht verpflichtet sein soll, seinem Grad die verleihende Hochschule beizufügen.
Die Bundesrepublik Deutschland erklärt, daß Absatz 1 in Schleswig-Holstein keine Geltung haben könne. Dort sei in einer gesetzlichen Bestimmung festgelegt, daß ein ausländischer Grad nur in Originalform unter Beifügung der verleihenden Hochschule geführt werden kann.
9. Hochschulen im Sinne von Artikel 1 des Abkommens sind in den Niederlanden:
 - a) die in Artikel 15 des Gesetzes über den wissenschaftlichen Unterricht (Staatsblatt 1975, 729) genannten Universitäten und Hochschulen, nämlich:
 - die Reichsuniversitäten in Leiden, Groningen, Utrecht und Rotterdam,
 - die Technischen Reichshochschulen in Delft, Eindhoven und Enschede,
 - die Reichslandwirtschaftshochschule in Wageningen,
 - die Gemeindeuniversität in Amsterdam,
 - die besonderen Universitäten in Amsterdam und Nimwegen,
 - die besondere Hochschule für Gesellschafts- und Geisteswissenschaften in Tilburg;
 - b) die durch das Gesetz Reichsuniversität Limburg (Staatsblatt 1975, 717) errichtete Reichsuniversität Limburg;
 - c) die zwischen den unter a) und b) genannten Universitäten und Hochschulen errichteten interuniversitären Institute;
 - d) die kraft Artikel 118 des Gesetzes über den wissenschaftlichen Unterricht dazu bestimmten besonderen Universitäten und Hochschulen, soweit es die in der betreffenden Verfügung genannten Doktorate und Zeugnisse über bestandene Examen angeht.
Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Abkommens gilt dies für folgende Hochschulen:
 - die katholischen theologischen Hochschulen in Tilburg, Amsterdam und Heerlen, betreffend das Doktorat und das Zeugnis eines bestandenen Doktoralexamens in der Theologie (Königlicher Beschluß vom 9. September 1974, Staatsblatt 539),
 - die Theologische Hochschule der Reformierten Kirchen in den Niederlanden in Kampen, Oudestraat 6, zusammen mit der von der Johannes-Calvin-Stiftung in Kampen getragenen Johannes-Calvin-Akademie, betreffend das Doktorat und das Zeugnis eines bestandenen Doktoralexamens in der Theologie (Königlicher Beschluß vom 8. März 1975, Staatsblatt 109),
 - die Theologische Hochschule der Reformierten Kirchen („vrijgemaakt“) in Kampen, Broederweg 15,

betreffend das Doktorat und das Zeugnis eines bestandenen Doktoralexamens in der Theologie (Königlicher Beschluß vom 8. März 1975, Staatsblatt 109),

- die Theologische Hochschule der Christlichen Reformierten Kirchen in den Niederlanden in Apeldoorn, betreffend das Zeugnis eines bestandenen Kandidatsexamens (Königlicher Beschluß vom 8. März 1975, Staatsblatt 109) und das Doktorat sowie das Zeugnis eines bestandenen Doktoralexamens in der Theologie (Königlicher Beschluß vom 2. Februar 1979, Staatsblatt 43),
- die Katholische Theologische Hochschule in Utrecht, betreffend das Doktorat und das Zeugnis eines bestandenen Doktoralexamens in der Theologie (Königlicher Beschluß vom 23. Januar 1976, Staatsblatt 33).

10. Wegen der gegenwärtigen Unterschiede zwischen den beiden das Abkommen schließenden Staaten in der rechtlichen Definition des Hochschulbereichs wird betont, daß alle weiteren Einrichtungen von dem Abkommen erfaßt werden, denen durch Gesetz Hochschulcharakter im Sinne von Artikel 1 des Abkommens zuerkannt wird.

Ich beehre mich, Ihnen vorzuschlagen, daß dieses Schreiben und Ihre bestätigende Antwort eine Vereinbarung zwischen der Regierung des Königreichs der Niederlande und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland bilden, die ein wesentlicher Teil des Abkommens ist und die am gleichen Tag in Kraft tritt und unter den gleichen Bedingungen gilt wie das Abkommen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Staatssekretär, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Dr. K. W. Reinink

Herrn Staatssekretär
Dr. Hans Werner Lautenschlager
Auswärtiges Amt
Bonn

Der Staatssekretär
im Auswärtigen Amt

Bonn, den 23. März 1983

Herr Botschafter,

ich beehre mich, den Empfang Ihres Schreibens vom heutigen Tage zu bestätigen, das in deutscher Fassung folgenden Wortlaut hat:

(Es folgt der Text der einleitenden Note.)

Ich beehre mich, Ihnen zu bestätigen, daß die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit dem Inhalt Ihres Schreibens einverstanden ist.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Lautenschlager

Seiner Exzellenz
Herrn Dr. Kasper Willem Reinink
Außerordentlicher und bevollmächtigter
Botschafter des Königreichs der Niederlande
Sträßchensweg 10
5300 Bonn 1

**Bekanntmachung
des Europäischen Übereinkommens
über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (AGR)**

Vom 29. März 1983

Das von der Bundesrepublik Deutschland in Genf am 19. November 1976 unterzeichnete Europäische Übereinkommen vom 15. November 1975 über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (AGR) ist nach seinem Artikel 6 Abs. 1 für die

Bundesrepublik Deutschland am 15. März 1983

in Kraft getreten; die Ratifikationsurkunde ist am 3. August 1978 bei dem Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt worden.

Das Übereinkommen ist ferner für die

Deutsche Demokratische Republik am 15. März 1983

mit dem Vorbehalt nach Artikel 15 zu Artikel 13

in Kraft getreten.

Das Übereinkommen ist weiterhin in Kraft getreten für

Bulgarien am 15. März 1983

mit dem Vorbehalt nach Artikel 15 zu Artikel 13

Frankreich am 15. März 1983

Italien am 15. März 1983

Jugoslawien am 15. März 1983

Luxemburg am 15. März 1983

Niederlande am 15. März 1983

(für das Königreich in Europa)

Sowjetunion am 15. März 1983

mit dem Vorbehalt nach Artikel 15 zu Artikel 13

Ukraine am 29. März 1983

mit dem Vorbehalt nach Artikel 15 zu Artikel 13

Weißrußland am 17. März 1983

mit dem Vorbehalt nach Artikel 15 zu Artikel 13

Ungarn am 15. März 1983

mit dem Vorbehalt nach Artikel 15 zu Artikel 13

Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 29. März 1983

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
von Staden

Der Bundesminister
für innerdeutsche Beziehungen
In Vertretung
Rehlinger

**Europäisches Übereinkommen
über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs
(AGR)**

**European Agreement
on Main International Traffic Arteries
(AGR)**

**Accord Européen
sur les grandes routes de trafic international
(AGR)**

(Übersetzung)

THE CONTRACTING PARTIES,

LES PARTIES CONTRACTANTES,

DIE VERTRAGSPARTEIEN —

CONSCIOUS of the need to facilitate and develop international road traffic in Europe,

CONSCIENTES de la nécessité de faciliter et de développer en Europe le trafic routier international,

IM BEWUSSTSEIN der Notwendigkeit, den internationalen Straßenverkehr in Europa zu erleichtern und zu entwickeln,

CONSIDERING that in order to strengthen relations between European countries it is essential to lay down a co-ordinated plan for the construction and development of roads adjusted to the requirements of future international traffic,

CONSIDÉRANT que, pour assurer et développer les relations entre pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction et d'aménagement de routes adaptées aux exigences du trafic international futur,

IN DER ERWÄGUNG, daß es zur Sicherstellung und Entwicklung der Beziehungen zwischen den europäischen Ländern erforderlich ist, einen koordinierten Plan für den Bau und Ausbau von Straßen vorzusehen, die den Erfordernissen des künftigen internationalen Verkehrs entsprechen —

HAVE AGREED as follows:

SONT CONVENUES de ce qui suit:

HABEN folgendes VEREINBART:

**Definition and adoption
of the international E-road network**

**Définition et adoption
du réseau international «E»**

**Begriffsbestimmung und Billigung
des internationalen E-Straßennetzes**

Article 1

Article premier

Artikel 1

The Contracting Parties adopt the proposed road network hereinafter referred to as "the international E-road network" and described in annex I to this Agreement, as a co-ordinated plan for the construction and development of roads of international importance which they intend to undertake within the framework of their national programmes.

Les Parties contractantes adoptent le projet de réseau routier dénommé ci-après «Réseau international «E» et décrit à l'annexe I au présent Accord, à titre de plan coordonné de construction et d'aménagement de routes d'intérêt international qu'elles se proposent d'entreprendre dans le cadre de leurs programmes nationaux.

Die Vertragsparteien billigen das vorgeschlagene Straßennetz, im folgenden als „internationales E-Straßennetz“ bezeichnet und in Anlage I beschrieben, als koordinierten Plan für den Bau und Ausbau der Straßen von internationaler Bedeutung; sie beabsichtigen, diesen Plan im Rahmen ihrer nationalen Ausbauprogramme zu verwirklichen.

Article 2

Article 2

Artikel 2

The international E-road network consists of a grid system of reference roads having a general north-south and west-east orientation; it includes also intermediate roads located between the reference roads and branch, link and connecting roads.

Le réseau international «E» est constitué d'un système quadrillé de routes repères d'orientation générale nord-sud et ouest-est; il comprend également des routes intermédiaires situées entre les routes repères et des routes d'embranchement, de rocade ou de liaison.

Das internationale E-Straßennetz besteht aus einem Rastersystem, das durch Straßen des Hauptrasters gebildet wird, die im allgemeinen in Richtung Nord-Süd und West-Ost verlaufen; das Netz umfaßt auch Straßen des Zwischenrasters, die zwischen den Straßen des Hauptrasters verlaufen, sowie Abzweigungen, Zubringer oder Verbindungsstraßen.

**Construction and development
of roads of the
international E-road network**

Article 3

The roads of the international E-road network as referred to in article 1 of this Agreement shall be brought into conformity with the provisions of annex II to this Agreement.

**Signing of the roads
of the international E-road network**

Article 4

1. The roads of the international E-road network shall be identified and signed by means of the road sign described in annex III to this Agreement.

2. All signs used to designate E-roads, which are not in conformity with the provisions of this Agreement and its annexes shall be removed within three years from the date of entry into force of this Agreement for the State concerned, in accordance with article 6.

3. New road signs conforming to that described in annex III to this Agreement shall be placed on all roads of the international E-road network within four years from the date of entry into force of this Agreement for the State concerned, in accordance with article 6.

4. The provisions of this article shall not be subject to any limitations which may result from the national programmes referred to in article 1 of this Agreement.

**Procedure for the signature of,
and for becoming Party to,
this Agreement**

Article 5

1. This Agreement shall be open until 31 December 1976 for signature by States which are either Members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraph 8 of the terms of reference of the Commission.

2. Those States may become Parties to this Agreement by

(a) signature not subject to ratification, acceptance, or approval;

**Construction et aménagement
des routes du réseau international «E»**

Article 3

Les routes du réseau international «E» auquel se réfère l'article premier du présent Accord doivent être rendues conformes aux dispositions de l'annexe II au présent Accord.

**Signalisation des routes du réseau
international «E»**

Article 4

1. Les routes du réseau international «E» seront identifiées et signalées au moyen du signal décrit à l'annexe III au présent Accord.

2. Tous les signaux utilisés pour désigner les routes E, qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent Accord et ses annexes, seront enlevés dans les trois ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l'État concerné, en application de l'article 6.

3. De nouveaux signaux conformes à celui qui est décrit dans l'annexe III au présent Accord seront mis en place sur toutes les routes du réseau international «E» dans les quatre ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l'État concerné, en application de l'article 6.

4. Les dispositions du présent article ne sont pas sujettes aux limitations pouvant résulter des programmes nationaux mentionnés à l'article premier du présent Accord.

**Procédure pour la signature du présent
Accord et pour devenir partie**

Article 5

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 31 décembre 1976 à la signature des États qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément, au paragraphe 8 du Mandat de cette Commission.

2. Ces États pourront devenir parties au présent Accord par

a) signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation;

**Bau und Ausbau der Straßen
des internationalen E-Straßennetzes**

Artikel 3

Die Straßen des internationalen E-Straßennetzes, auf das sich Artikel 1 bezieht, haben den Bestimmungen der Anlage II zu entsprechen.

**Kennzeichnung der Straßen
des internationalen E-Straßennetzes**

Artikel 4

(1) Die Straßen des internationalen E-Straßennetzes sind mit dem in Anlage III beschriebenen Zeichen kenntlich zu machen und zu bezeichnen.

(2) Alle zur Bezeichnung der E-Straßen verwendeten Zeichen, die den Bestimmungen dieses Übereinkommens und seinen Anlagen nicht entsprechen, sind binnen drei Jahren nach dem Zeitpunkt zu entfernen, zu dem dieses Übereinkommen für den betreffenden Staat nach Artikel 6 in Kraft tritt.

(3) Auf allen Straßen des internationalen E-Straßennetzes sind binnen 4 Jahren nach dem Zeitpunkt, zu dem dieses Übereinkommen für den betreffenden Staat nach Artikel 6 in Kraft tritt, neue Zeichen anzubringen, die dem in Anlage III beschriebenen entsprechen.

(4) Die Bestimmungen dieses Artikels unterliegen nicht den Einschränkungen, die sich aus den in Artikel 1 erwähnten nationalen Programmen ergeben könnten.

**Verfahren zur Unterzeichnung dieses
Übereinkommens und um Vertrags-
partei zu werden**

Artikel 5

(1) Dieses Übereinkommen liegt bis zum 31. Dezember 1976 für Staaten zur Unterzeichnung auf, die entweder Mitglied der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa oder die nach Absatz 8 der Satzung der Kommission in beratender Eigenschaft in die Kommission aufgenommen sind.

(2) Diese Staaten können Vertragsparteien des Übereinkommens werden durch

a) Unterzeichnung ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung;

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument in good and due form with the Secretary-General of the United Nations.

b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

b) Unterzeichnung unter Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung und anschließende Ratifikation, Annahme oder Genehmigung oder

c) Beitritt.

(3) Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer ordnungsgemäßen Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Entry into force of this Agreement

Article 6

1. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of eight States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession provided that one or more roads of the international E-road network link, in a continuous manner, the territories of at least four of the States which have so signed or which have deposited such an instrument. If this condition is not fulfilled, the Agreement shall enter into force 90 days after the date either of the signature not subject to ratification, acceptance or approval or of the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whereby the said condition will be satisfied.

2. For each State which deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the commencement of the period of 90 days specified in paragraph 1 of this article, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of deposit of the said instrument.

3. Upon its entry into force, this Agreement shall terminate and replace in relations between the Contracting Parties the Declaration on the Construction of Main International Traffic Arteries signed at Geneva on 16 September 1950.

Procedures for amending the main text of this Agreement

Article 7

1. The main text of this Agreement may be amended by either of the procedures specified in this article.

2. (a) Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the main text of this

Entrée en vigueur du présent Accord

Article 6

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit États auront soit signé l'Accord sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion, à condition qu'une ou plusieurs routes du réseau international «E» relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre des États ayant ainsi signé ou ayant déposé un tel instrument. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date soit de la signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.

2. Pour chaque État qui déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié au paragraphe 1 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

3. À son entrée en vigueur, le présent Accord abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève le 16 septembre 1950.

Procédure d'amendement du texte principal du présent Accord

Article 7

1. Le texte principal du présent Accord pourra être amendé par l'une des procédures définies dans le présent article.

2. a) Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie au texte principal

Inkrafttreten dieses Übereinkommens

Artikel 6

(1) Dieses Übereinkommen tritt 90 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Regierungen von acht Staaten es entweder ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, vorausgesetzt, daß eine oder mehrere Straßen des internationalen E-Straßennetzes die Hoheitsgebiete von mindestens vier Staaten, die unterzeichnet oder eine solche Urkunde hinterlegt haben, durchgehend verbinden. Wird diese Bedingung nicht erfüllt, so tritt das Übereinkommen 90 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem eine diese Bedingung erfüllende Unterzeichnung ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung oder die Hinterlegung einer solchen Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde erfolgt ist.

(2) Für jeden Staat, der seine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde nach dem Zeitpunkt hinterlegt, mit dem die in Absatz 1 genannte Frist von 90 Tagen beginnt, tritt das Übereinkommen 90 Tage nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung in Kraft.

(3) Mit seinem Inkrafttreten beendet und ersetzt dieses Übereinkommen in den Beziehungen der Vertragsparteien untereinander die am 16. September 1950 in Genf unterzeichnete Erklärung über den Bau internationaler Hauptverkehrsstraßen.

Verfahren zur Änderung des Hauptwortlauts dieses Übereinkommens

Artikel 7

(1) Der Hauptwortlaut dieses Übereinkommens kann durch eines der in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.

(2) a) Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung des Hauptwortlauts

Agreement shall be considered in the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe (ECE).

(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting and if such a majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for acceptance.

(c) If the amendment is accepted by two-thirds of the Contracting Parties, the Secretary-General shall so notify all Contracting Parties and the amendment shall come into force twelve months after the date of such notification. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Parties except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

3. Upon the request of at least one-third of the Contracting Parties, a conference to which the States referred to in article 5 shall be invited, shall be convened by the Secretary-General. The procedure specified in subparagraphs (a) and (b) of paragraph 2 of this article shall be applied in respect of any amendment submitted to the consideration of such a conference.

Procedure for amending annex I to this Agreement

Article 8

1. Annex I to this Agreement may be amended by the procedure specified in this article.

2. Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annex I to this Agreement shall be considered in the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe (ECE).

3. If adopted by the majority of those present and voting and if such majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned. The following shall be considered Contracting Parties directly concerned:

(a) in the case of a new, or the modification of an existing class-A international road, any Contracting Party whose territory is crossed by that road;

du présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

b) S'il est adopté par une majorité des deux tiers des membres présents et votants, et si cette majorité comprend une majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

c) Si l'amendement est accepté par les deux tiers des Parties contractantes, le Secrétaire général le notifiera à toutes les Parties contractantes et l'amendement entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification. L'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré ne pas l'accepter.

3. Sur la demande d'un tiers au moins des Parties contractantes, une conférence, à laquelle seront invités les États visés à l'article 5, sera convoquée par le Secrétaire général. La procédure indiquée aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article sera appliquée à l'égard de tout amendement soumis à l'examen d'une telle conférence.

Procédure d'amendement de l'annexe I au présent Accord

Article 8

1. L'annexe I au présent Accord pourra être amendée par la procédure définie dans le présent article.

2. Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie à l'annexe I au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

3. S'il est adopté par la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué par le Secrétaire général aux administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées. Sont considérées comme Parties contractantes directement intéressées:

a) dans le cas de l'insertion d'une nouvelle route internationale A, ou de la modification d'une route internationale A existante, toute Partie contractante dont le territoire est emprunté par la route en question;

dieses Übereinkommens von der Arbeitsgruppe Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) geprüft.

b) Wird die Änderung von einer Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder angenommen und umfaßt diese Mehrheit eine Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien, so teilt der Generalsekretär die Änderung allen Vertragsparteien zur Annahme mit.

c) Nehmen zwei Drittel der Vertragsparteien die Änderung an, so notifiziert der Generalsekretär dies allen Vertragsparteien; die Änderung tritt zwölf Monate nach dem Zeitpunkt dieser Notifikation in Kraft. Sie tritt für alle Vertragsparteien mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor ihrem Inkrafttreten erklärt haben, daß sie die Änderung nicht annehmen.

(3) Auf Antrag von mindestens einem Drittel der Vertragsparteien beruft der Generalsekretär eine Konferenz ein, zu der die in Artikel 5 genannten Staaten eingeladen werden. Das in Absatz 2 Buchstaben a und b bezeichnete Verfahren findet für jede Änderung Anwendung, die durch eine solche Konferenz geprüft wird.

Verfahren zur Änderung der Anlage I

Artikel 8

(1) Die Anlage I dieses Übereinkommens kann durch das in diesem Artikel vorgesehene Verfahren geändert werden.

(2) Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung der Anlage I von der Arbeitsgruppe Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) geprüft.

(3) Wird die Änderung von der Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder angenommen und umfaßt diese Mehrheit die Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien, so teilt der Generalsekretär die Änderung den zuständigen Verwaltungen der unmittelbar betroffenen Vertragsparteien mit. Als unmittelbar betroffene Vertragsparteien gelten

a) bei Einfügung einer neuen oder bei Änderung einer vorhandenen internationalen A-Straße jede Vertragspartei, durch deren Hoheitsgebiet die Straße führt;

(b) in the case of a new, or the modification of an existing, class-B international road, any Contracting Party contiguous to the requesting country, whose territory is crossed by the class-A international road or roads with which the class-B international road, whether new or to be modified, is connected. Two Contracting Parties having in their respective territories the terminal points of a sea link on the class-A international road or roads specified above shall also be considered contiguous for the purposes of this paragraph.

4. Any proposed amendments communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be accepted if within a period of six months following the date of its communication none of the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned notify the Secretary-General of their objection to the amendment. If the administration of a Contracting Party states that its national law obliges it to subordinate its agreement to the grant of a specific authorization or to the approval of a legislative body, the competent administration shall not be considered as having consented to the amendment to annex I to this Agreement, and the proposed amendment shall not be accepted, until such time as the said competent administration notifies the Secretary-General that it has obtained the required authorization or approval. If such notification is not made within a period of eighteen months following the date on which the proposed amendment was communicated to the said competent administration or if, within the period of six months specified above, the competent administration of a Contracting Party directly concerned expresses an objection to the proposed amendment, that amendment shall not be accepted.

5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting Parties and shall come into force for all the Contracting Parties three months after the date of its communication.

Procedure for amending annexes II and III to this Agreement

Article 9

1. Annexes II and III to this Agreement may be amended by the procedure specified in this article.

b) dans le cas de l'insertion d'une nouvelle route internationale B, ou de la modification d'une route internationale B existante, toute Partie contractante limitrophe du pays demandeur et dont le territoire est emprunté par la (ou les) route(s) internationale(s) A à laquelle (auxquelles) la route internationale B, nouvelle ou à modifier, est reliée. Seront également considérées comme limitrophes au sens du présent paragraphe deux Parties contractantes sur le territoire desquelles se trouvent les points terminaux d'une liaison maritime prévue par le tracé de la (ou des) route(s) internationale(s) A spécifiée(s) ci-dessus.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera acceptée si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, aucune des administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées ne notifie au Secrétaire général son objection à l'amendement. Si l'administration d'une Partie contractante déclare que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de cette administration à la modification de l'annexe I au présent Accord ne sera considéré comme donné, et la proposition d'amendement ne sera acceptée qu'au moment où ladite administration aura notifié au Secrétaire général que l'autorisation ou l'approbation requises ont été obtenues. Si cette notification n'est pas faite dans le délai de dix-huit mois suivant la date à laquelle la proposition d'amendement a été communiquée à ladite administration, ou si, dans le délai de six mois spécifié ci-dessus, l'administration compétente d'une Partie contractante directement intéressée formule une objection contre l'amendement proposé, cet amendement ne sera pas accepté.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après la date de cette communication.

Procédure d'amendement des annexes II et III au présent Accord

Article 9

1. Les annexes II et III au présent Accord pourront être amendées par la procédure définie dans le présent article.

b) bei Einfügung einer neuen oder bei Änderung einer vorhandenen internationalen B-Straße jede an das antragstellende Land angrenzende Vertragspartei, durch deren Hoheitsgebiet die internationale A-Straße verläuft bzw. die internationalen A-Straßen verlaufen, mit denen die neue oder zu ändernde B-Straße verbunden wird. Als angrenzend im Sinne dieses Absatzes gelten zwei Vertragsparteien auch dann, wenn die Endpunkte einer Schifffahrtsverbindung, die durch den Verlauf dieser internationalen A-Straße (A-Straßen) vorgegeben ist, in ihrem Hoheitsgebiet liegen.

(4) Jeder nach Absatz 3 übermittelte Änderungsvorschlag ist angenommen, wenn binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt seiner Übermittlung keine der zuständigen Verwaltungen der unmittelbar betroffenen Vertragsparteien beim Generalsekretär Einspruch gegen die Änderung erhebt. Erklärt die Verwaltung einer Vertragspartei, daß nach ihrem innerstaatlichen Recht ihre Zustimmung von einer Sonderermächtigung oder der Genehmigung durch eine gesetzgebende Körperschaft abhängt, so gilt ihre Zustimmung zur Änderung der Anlage I so lange als nicht erteilt und der Änderungsvorschlag als nicht angenommen, bis diese Verwaltung dem Generalsekretär notifiziert, daß die erforderliche Ermächtigung oder Genehmigung erteilt worden ist. Erfolgt diese Notifikation nicht binnen achtzehn Monaten nach dem Zeitpunkt, zu dem der Änderungsvorschlag der Verwaltung mitgeteilt worden ist, oder erhebt die zuständige Verwaltung der unmittelbar betroffenen Vertragspartei innerhalb der vorerwähnten Frist von sechs Monaten Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung, so ist diese nicht angenommen.

(5) Jede angenommene Änderung wird vom Generalsekretär allen Vertragsparteien mitgeteilt und tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt ihrer Mitteilung für diese Vertragsparteien in Kraft.

Verfahren zur Änderung der Anlagen II und III

Artikel 9

(1) Die Anlagen II und III können durch das in diesem Artikel vorgesehene Verfahren geändert werden.

2. Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annexes II and III to this Agreement shall be considered in the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe (ECE).

3. If adopted by the majority of those present and voting, and if such majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of all Contracting Parties for acceptance.

4. Such amendment shall be accepted if during a period of six months from the date of notification, less than one-third of the competent administrations of the Contracting Parties notify the Secretary-General of their objection to the amendment.

5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties and shall come into force three months after the date of its communication.

**Notification of the address
of the administration
to which proposed amendments
to the annexes
to this Agreement are to be
communicated**

Article 10

Each State shall, at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Agreement, inform the Secretary-General of the name and address of its administration to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated in conformity with articles 8 and 9 of this Agreement.

**Denunciation and cessation
of validity of this Agreement**

Article 11

Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

Article 12

This Agreement shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than eight for any period of twelve consecutive months.

2. Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie aux annexes II et III au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

3. S'il est adopté par la majorité des membres présents et votants et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, cet amendement sera communiqué pour acceptation aux administrations compétentes de toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

4. Cet amendement sera accepté si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, moins d'un tiers des administrations compétentes des Parties contractantes notifie au Secrétaire général leur objection à l'amendement.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de cette communication.

**Notification de l'adresse
de l'administration
à laquelle doivent être communiquées
les propositions d'amendement
aux annexes au présent Accord**

Article 10

Chaque État, au moment où il signera, ratifiera, acceptera ou approuvera le présent Accord ou y adhèrera, notifiera au Secrétaire général le nom et l'adresse de son administration à laquelle doivent être communiquées, conformément aux dispositions des articles 8 et 9 du présent Accord, les propositions d'amendement aux annexes à cet Accord.

**Dénonciation de l'Accord et
cessation de sa validité**

Article 11

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 12

Le présent Accord cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

(2) Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung der Anlagen II und III von der Arbeitsgruppe Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) geprüft.

(3) Wird die Änderung von der Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder angenommen und umfaßt diese Mehrheit die Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien, so teilt der Generalsekretär die Änderung den zuständigen Verwaltungen aller Vertragsparteien zur Annahme mit.

(4) Die Änderung ist angenommen, wenn weniger als ein Drittel der zuständigen Verwaltungen der Vertragsparteien binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt der Mitteilung dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen die Änderung notifizieren.

(5) Jede angenommene Änderung wird vom Generalsekretär allen Vertragsparteien mitgeteilt und tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt dieser Mitteilung in Kraft.

**Notifikation der Anschrift
der Verwaltung,
der die Vorschläge
zur Änderung der Anlagen
mitzuteilen sind**

Artikel 10

Jeder Staat teilt bei der Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Übereinkommens oder bei seinem Beitritt zu diesem dem Generalsekretär den Namen und die Anschrift der Verwaltung mit, der nach den Artikeln 8 und 9 die Vorschläge zur Änderung der Anlagen zu übermitteln sind.

**Kündigung und Außerkrafttreten
dieses Übereinkommens**

Artikel 11

Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation kündigen. Die Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

Artikel 12

Dieses Übereinkommen tritt außer Kraft, wenn die Zahl der Vertragsparteien während zwölf aufeinanderfolgender Monate weniger als acht beträgt.

Settlement of disputes**Article 13**

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or other means of settlement shall be referred to arbitration if any of the Contracting Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more arbitrators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of an arbitrator or arbitrators within three months after the request for arbitration, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be submitted for decision.

2. The award of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 1 of this article shall be binding upon the Contracting Parties in dispute.

Limits to the application of this Agreement**Article 14**

Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary to its external or internal security.

Declaration concerning article 13 of this Agreement**Article 15**

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it does not consider itself bound by article 13 of this Agreement. Other Contracting Parties shall not be bound by article 13 with respect to any Contracting Party which has made such a declaration.

Notifications to Contracting Parties**Article 16**

In addition to the declarations, notifications and communications provided for in articles 7, 8 9 and 15 of

Règlement de différends**Article 13**

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Limites à l'application du présent Accord**Article 14**

Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.

Déclaration relative à l'article 13 du présent Accord**Article 15**

Tout État pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 13 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 13 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

Notifications aux Parties contractantes**Article 16**

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 7, 8, 9 et 15 du présent Accord,

Beilegung von Streitigkeiten**Artikel 13**

(1) Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, welche die Streitparteien nicht durch Verhandlungen oder auf anderem Weg beilegen können, wird auf Antrag einer an der Streitigkeit beteiligten Vertragspartei einem Schiedsverfahren unterworfen und zu diesem Zweck einem oder mehreren Schiedsrichtern unterbreitet, die von den Streitparteien in gegenseitigem Einvernehmen auszuwählen sind. Können sich die Streitparteien binnen drei Monaten nach dem Tag, an dem das Schiedsverfahren beantragt wurde, nicht auf den oder die Schiedsrichter einigen, so kann jede dieser Parteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen einzigen Schiedsrichter zu ernennen, dem die Streitigkeit zur Entscheidung unterbreitet wird.

(2) Die Entscheidung des oder der nach Absatz 1 ernannten Schiedsrichter ist für die an der Streitigkeit beteiligten Vertragsparteien bindend.

Geltungsbereich dieses Übereinkommens**Artikel 14**

Dieses Übereinkommen ist nicht so auszulegen, als hindere es eine Vertragspartei daran, die mit der Charta der Vereinten Nationen übereinstimmenden und auf das jeweils Erforderliche beschränkten Maßnahmen zu treffen, die nach ihrer Auffassung für ihre äußere oder innere Sicherheit notwendig sind.

Erklärung zu Artikel 13**Artikel 15**

Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde erklären, daß er sich durch Artikel 13 nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind gegenüber einer Vertragspartei, die eine solche Erklärung abgegeben hat, durch Artikel 13 nicht gebunden.

Notifikation an die Vertragsparteien**Artikel 16**

Außer den Erklärungen, Notifikationen und Mitteilungen nach den Artikeln 7, 8, 9 und 15 notifiziert der

this Agreement, the Secretary-General shall notify the Contracting Parties and the other States referred to in article 5 of the following:

- (a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article 5;
- (b) the dates of entry into force of this Agreement in accordance with article 6;
- (c) the date of entry into force of amendments to this Agreement in accordance with article 7, paragraph 2 (c), article 8, paragraphs 4 and 5, and article 9;
- (d) denunciations under article 11;
- (e) the termination of this Agreement under article 12.

le Secrétaire général notifiera aux Parties contractantes et aux autres États visés à l'article 5:

- a) les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l'article 5;
- b) les dates d'entrée en vigueur du présent Accord en vertu de l'article 6;
- c) la date d'entrée en vigueur des amendements au présent Accord conformément au paragraphe 2 c) de l'article 7, aux paragraphes 4 et 5 de l'article 8 et à l'article 9;
- d) les dénonciations au titre de l'article 11;
- e) l'abrogation du présent Accord au titre de l'article 12.

Generalsekretär den Vertragsparteien und den anderen in Artikel 5 genannten Staaten

- a) die Unterzeichnungen, Ratifikationen, Annahmen, Genehmigungen und Beitritte nach Artikel 5;
- b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 6 in Kraft tritt;
- c) den Zeitpunkt, zu dem Änderungen dieses Übereinkommens nach Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c, Artikel 8 Absätze 4 und 5 und Artikel 9 in Kraft treten;
- d) die Kündigungen nach Artikel 11;
- e) das Außerkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 12.

**Deposit of the present Agreement
with the Secretary-General**

Article 17

After 31 December 1976 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies to all the States referred to in article 5 of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this fifteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-five, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

**Dépôt du texte du présent Accord
auprès du Secrétaire général**

Article 17

Après le 31 décembre 1976, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États visés à l'article 5 du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève, le quinze novembre mil neuf cent soixante-quinze en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

**Hinterlegung des Wortlauts
dieses Übereinkommens
beim Generalsekretär**

Artikel 17

Nach dem 31. Dezember 1976 wird die Urschrift dieses Übereinkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt; dieser übermittelt allen in Artikel 5 genannten Staaten beglaubigte Abschriften.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Genf am 15. November 1975 in einer Urschrift in englischer, französischer und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Annex I**International E-road network****Explanatory notes**

1. Reference roads and intermediate roads, called class-A roads, have two-digit numbers; branch, link and connecting roads, called class-B roads, have three-digit numbers.
2. North-south orientated reference roads have two-digit odd numbers terminating in the figure 5 and increasing from west to east. East-west orientated reference roads have two-digit even numbers terminating in the figure 0 and increasing from north to south. Intermediate roads have respectively two-digit odd and two-digit even numbers comprised within the numbers of the reference roads between which they are located. Class-B roads have three-digit numbers, the first digit being that of the nearest reference road to the north of the B-road concerned, and the second digit being that of the nearest reference road to the west of the B-road concerned; the third digit is a serial number.

List of roads**A. Main roads****1. West-east orientation****(a) Reference roads**

- E 20 Shannon – Limerick – Portlaoise – Dublin
... Liverpool – Manchester – Bradford –
Leeds – Hull ... Esbjerg – Kolding –
Middelfart – Nyborg ... Korsør – Køben-
havn ... Malmö – Ystad ... Tallin –
Leningrad.
- E 30 Cork – Waterford – Wexford – Rosslare
... Fishguard – Swansea – Cardiff – New-
port – Bristol – London – Colchester –
Ipswich – Felixstowe ... Hoek van
Holland – Den Haag – Gouda – Utrecht –
Amersfoort – Oldenzaal – Osnabrück –
Bad Oeynhausen – Hannover – Braun-
schweig – Magdeburg – Berlin – Świe-
bodzin – Poznań – Łowicz – Warszawa –
Brest – Minsk – Smolensk – Moskva.
- E 40 Calais – Oostende – Gent – Bruxelles –
Liège – Aachen – Köln – Olpe – Giessen –
Bad Hersfeld – Herleshausen – Eisenach –
Erfurt – Gera – Karl-Marx-Stadt – Dresden –
Görlitz – Legnica – Wrocław – Opole –
Gliwice – Kraków – Przemyśl –
Lvov – Rovno – Zhitomir – Kiev –
Kharkov – Rostov na Donu.
- E 50 Brest – Rennes – Le Mans – Paris –
Reims – Metz – Saarbrücken – Mann-
heim – Heilbronn – Feuchtwangen –
Nürnberg – Rozvadov – Plzeň – Praha –
Jihlava – Brno – Žilina – Prešov –
Košice – Vyšné Nemecké – Uzhgorod –
Mukačevo.

Annexe I**Réseau international «E»****Notes explicatives**

1. Les routes repères et les routes intermédiaires, dites de catégorie A, sont numérotées avec deux chiffres; les routes d'embranchement, de rocade ou de liaison, dites de catégorie B, sont numérotées avec trois chiffres.
2. Les routes repères orientées nord-sud reçoivent des numéros impairs à deux chiffres se terminant par 5, croissant de l'ouest vers l'est. Les routes repères orientées ouest-est reçoivent des numéros pairs à deux chiffres croissant du nord au sud, se terminant par 0. Les routes intermédiaires reçoivent respectivement des numéros impairs et pairs à deux chiffres compris entre les numéros des routes repères entre lesquelles elles se trouvent. Les routes de catégorie B reçoivent des numéros à trois chiffres dont le premier est celui de la route repère la plus proche située au nord de la route B considérée et le deuxième celui de la route repère la plus proche située à l'ouest de la route B considérée, le troisième chiffre étant un numéro d'ordre.

Liste des routes**A. Routes principales****1. Orientation ouest-est****a) Routes repères**

- E 20 Shannon – Limerick – Portlaoise – Dublin
... Liverpool – Manchester – Bradford –
Leeds – Hull ... Esbjerg – Kolding –
Middelfart – Nyborg ... Korsør – Køben-
havn ... Malmö – Ystad ... Tallin –
Leningrad.
- E 30 Cork – Waterford – Wexford – Rosslare
... Fishguard – Swansea – Cardiff – New-
port – Bristol – London – Colchester –
Ipswich – Felixstowe ... Hoek van
Holland – Den Haag – Gouda – Utrecht –
Amersfoort – Oldenzaal – Osnabrück –
Bad Oeynhausen – Hannover – Braun-
schweig – Magdeburg – Berlin – Świe-
bodzin – Poznań – Łowicz – Warszawa –
Brest – Minsk – Smolensk – Moskva.
- E 40 Calais – Oostende – Gent – Bruxelles –
Liège – Aachen – Köln – Olpe – Giessen –
Bad Hersfeld – Herleshausen – Eisenach –
Erfurt – Gera – Karl-Marx-Stadt – Dresden –
Görlitz – Legnica – Wrocław – Opole –
Gliwice – Kraków – Przemyśl –
Lvov – Rovno – Zhitomir – Kiev –
Kharkov – Rostov na Donu.
- E 50 Brest – Rennes – Le Mans – Paris –
Reims – Metz – Saarbrücken – Mann-
heim – Heilbronn – Feuchtwangen –
Nürnberg – Rozvadov – Plzeň – Praha –
Jihlava – Brno – Žilina – Prešov –
Košice – Vyšné Nemecké – Uzhgorod –
Mukačevo.

Anlage I Internationales E-Straßennetz

Erläuterungen

1. Die Straßen des Haupt- und Zwischenrasters — A-Straßen — werden mit zwei Ziffern, die Abzweigungen, die Zubringer und die Verbindungsstraßen — B-Straßen — mit drei Ziffern numeriert.

2. Die in Richtung Nord-Süd verlaufenden Straßen des Hauptrasters haben von Westen nach Osten ansteigende, zweistellige, auf 5 endende Nummern. Die in Richtung West-Ost verlaufenden Straßen des Hauptrasters haben von Norden nach Süden ansteigende, zweistellige, auf 0 endende Nummern. Die Straßen des Zwischenrasters haben zweistellige, ungerade oder gerade Nummern, entsprechend jenen der Straßen des Hauptrasters, zwischen denen sie liegen. Die B-Straßen haben dreistellige Nummern, deren erste Ziffer die erste Ziffer der nächstgelegenen Straße des Hauptrasters im Norden, deren zweite Ziffer die erste Ziffer der nächstgelegenen Straße des Hauptrasters im Westen und deren dritte Ziffer eine Ordnungszahl ist.

Verzeichnis der Straßen

A. Hauptverkehrsstraßen

1. Richtung West-Ost

a) Straßen des Hauptrasters

- E 20 Shannon – Limerick – Portlaoise – Dublin
 ... Liverpool – Manchester – Bradford –
 Leeds – Hull ... Esbjerg – Kolding –
 Middelfart – Nyborg ... Korsör – Køben-
 havn ... Malmö – Ystad ... Tallin –
 Leningrad.
- E 30 Cork – Waterford – Wexford – Rosslare
 ... Fishguard – Swansea – Cardiff – New-
 port – Bristol – London – Colchester –
 Ipswich – Felixstowe ... Hoek van
 Holland – Den Haag – Gouda – Utrecht –
 Amersfoort – Oldenzaal – Osnabrück –
 Bad Oeynhausen – Hannover – Braun-
 schweig – Magdeburg – Berlin – Swie-
 bodzin – Poznań – Łowicz – Warszawa –
 Brest – Minsk – Smolensk – Moskva.
- E 40 Calais – Oostende – Gent – Bruxelles –
 Liège – Aachen – Köln – Olpe – Gießen –
 Bad Hersfeld – Herleshausen – Eisenach –
 Erfurt – Gera – Karl-Marx-Stadt – Dresden –
 Görlitz – Legnica – Wrocław – Opole –
 Gliwice – Kraków – Przemyśl –
 Lvov – Rovno – Zhitomir – Kiew –
 Kharkov – Rostov na Donu.
- E 50 Brest – Rennes – Le Mans – Paris –
 Reims – Metz – Saarbrücken – Mann-
 heim – Heilbronn – Feuchtswangen –
 Nürnberg – Rozvadov – Plzeň – Praha –
 Jihlava – Brno – Žilina – Prešov –
 Košice – Vyšné Nemecké – Uzhgorod –
 Mukačevo.

- E 60 Brest – Nantes – Tours – Mulhouse – Basel – Olten – Zürich – Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen – Lauterach – Feldkirch – Imst – Innsbruck – Wörgl – Salzburg – Linz – Wien – Nickelsdorf – Mosonmagyaróvár – Győr – Budapest – Püspökladány – Oradea – Cluj – Turda – Tirgu-Mures – Braşov – Ploieşti – Bucureşti – Urziceni – Slobozia – Hirşova – Constanţa.
- E 70 La Rochelle – Lyon – Chambéry – Susa – Torino – Alessándria – Tortona – Brescia – Verona – Mestre (Venezia) – Palmanova – Trieste – Ljubljana – Zagreb – Djakovo – Beograd – Vrsac – Timisoara – Caransebeş – Turnu Severin – Craiova – Piteşti – Bucureşti – Giurgiu – Ruse – Razgrad – Choumen – Varna.
- E 80 La Coruña – Santander – Bilbao – San Sebastián – Pau – Toulouse – Narbonne – Nimes – Aix-en-Provence – Nice – Vintimiglia – Savona – Genova – La Spezia – Migliarino – Livorno – Grosseto – Roma – Pescara . . . Dubrovnik – Petrovac – Titograd – Priština – Niš – Dimitrovgrad – Sofia – Plovdiv – Edirne – Babaeski – Silivri – Istanbul – Izmir – Adapazari – Bolu – Gerede – Ankara – Yozgat – Sivas – Erzincan – Mutu – Askale – Erzurum – Ağri – Iran.
- E 90 Lisboa – Setúbal – Pegões – Elvas – Badajoz – Madrid – Zaragoza – Lérida – Barcelona . . . Mazara del Vallo – Palermo – Messina . . . Reggio di Calabria – Cantanzaro – Sibari – Crotone – Metaponto – Taranto – Brindisi . . . Igoumenitsa – Ioannina – Kozani – Thessaloniki – Alexandrovpolis – Ipsula – Kesan . . . Izmir – Aydin – Antalya – Tarsus – Adana – Kömürler – Gaziantep – Urfa – Mardin – Nusaybin – Cizre – Esendere – Iran.
- (b) Intermediate roads
- E 12 Mo i Rana – Umeå . . . Vaasa – Tampere – Helsinki.
- E 16 Londonderry – Belfast . . . Glasgow – Edinburgh.
- E 18 Craigavon – Belfast – Larne . . . Stranraer – Gretna – Carlisle – Newcastle . . . Stavanger – Kristiansand – Larvik – Drammen – Oslo – Ørje – Karlstad – Örebro – Arboga – Enköping – Stockholm – Norrtälje – Kappelskär . . . Åland . . . Turku and Naantali – Helsinki – Vaalimaa – Leningrad.
- E 22 Holyhead – Chester – Warrington – Manchester – Leeds – Doncaster – Immingham . . . Amsterdam – Groningen – Oldenburg – Bremen – Hamburg – Lübeck – Rostock – Stralsund – Sassnitz.
- E 24 Hamburg – Berlin.
- E 26 Berlin – Szczecin – Goleniow – Koszalin – Gdansk.
- E 28 Birmingham – Cambridge – Ipswich.
- E 32 Colchester – Harwich.
- E 36 Antwerpen – Eindhoven – Venlo – Oberhausen – Kamen – Bad Oeynhausen.
- E 60 Brest – Nantes – Tours – Mulhouse – Basel – Olten – Zürich – Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen – Lauterach – Feldkirch – Imst – Innsbruck – Wörgl – Salzburg – Linz – Wien – Nickelsdorf – Mosonmagyaróvár – Győr – Budapest – Püspökladány – Oradea – Cluj – Turda – Tirgu-Mures – Braşov – Ploieşti – Bucureşti – Urziceni – Slobozia – Hirşova – Constanţa.
- E 70 La Rochelle – Lyon – Chambéry – Susa – Torino – Alessándria – Tortona – Brescia – Verona – Mestre (Venezia) – Palmanova – Trieste – Ljubljana – Zagreb – Djakovo – Beograd – Vrsac – Timisoara – Caransebeş – Turnu Severin – Craiova – Piteşti – Bucureşti – Giurgiu – Ruse – Razgrad – Choumen – Varna.
- E 80 La Coruña – Santander – Bilbao – San Sebastián – Pau – Toulouse – Narbonne – Nimes – Aix-en-Provence – Nice – Vintimiglia – Savona – Genova – La Spezia – Migliarino – Livorno – Grosseto – Roma – Pescara . . . Dubrovnik – Petrovac – Titograd – Priština – Niš – Dimitrovgrad – Sofia – Plovdiv – Edirne – Babaeski – Silivri – Istanbul – Izmir – Adapazari – Bolu – Gerede – Ankara – Yozgat – Sivas – Erzincan – Mutu – Askale – Erzurum – Ağri – Iran.
- E 90 Lisboa – Setúbal – Pegões – Elvas – Badajoz – Madrid – Zaragoza – Lérida – Barcelona . . . Mazara del Vallo – Palermo – Messina . . . Reggio di Calabria – Cantanzaro – Sibari – Crotone – Metaponto – Taranto – Brindisi . . . Igoumenitsa – Ioannina – Kozani – Thessaloniki – Alexandrovpolis – Ipsula – Kesan . . . Izmir – Aydin – Antalya – Tarsus – Adana – Kömürler – Gaziantep – Urfa – Mardin – Nusaybin – Cizre – Esendere – Iran.
- b) Routes intermédiaires
- E 12 Mo i Rana – Umeå . . . Vaasa – Tampere – Helsinki.
- E 16 Londonderry – Belfast . . . Glasgow – Edinburgh.
- E 18 Craigavon – Belfast – Larne . . . Stranraer – Gretna – Carlisle – Newcastle . . . Stavanger – Kristiansand – Larvik – Drammen – Oslo – Ørje – Karlstad – Örebro – Arboga – Enköping – Stockholm – Norrtälje – Kappelskär . . . Åland . . . Turku and Naantali – Helsinki – Vaalimaa – Leningrad.
- E 22 Holyhead – Chester – Warrington – Manchester – Leeds – Doncaster – Immingham . . . Amsterdam – Groningen – Oldenburg – Bremen – Hamburg – Lübeck – Rostock – Stralsund – Sassnitz.
- E 24 Hamburg – Berlin.
- E 26 Berlin – Szczecin – Goleniow – Koszalin – Gdansk.
- E 28 Birmingham – Cambridge – Ipswich.
- E 32 Colchester – Harwich.
- E 36 Antwerpen – Eindhoven – Venlo – Oberhausen – Kamen – Bad Oeynhausen.

- E 60 Brest – Nantes – Tours – Mulhouse –
Basel – Olten – Zürich – Winterthur –
St. Gallen – St. Margrethen – Lauterach –
Feldkirch – Imst – Innsbruck – Wörgl –
Salzburg – Linz – Wien – Nickelsdorf –
Mosonmagyaróvár – Győr – Budapest –
Püspökladány – Oradea – Cluj – Turda –
Tirgu-Mures – Brasov – Ploiesti – Bu-
curesti – Urziceni – Slobozia – Hirsova –
Constanța.
- E 70 La Rochelle – Lyon – Chambéry – Susa –
Torino – Alessandria – Tortona –
Brescia – Verona – Mestre (Venezia) –
Palmanova – Trieste – Ljubljana – Zagreb –
Djakovo – Beograd – Vrsac – Timisoara –
Caransebes – Turnu Severin – Craiova –
Pitești – București – Giurgiu – Ruse –
Razgrad – Choumen – Varna.
- E 80 La Coruña – Santander – Bilbao – San
Sebastián – Pau – Toulouse – Narbonne –
Nimes – Aix-en-Provence – Nice – Vin-
timiglia – Savona – Genova – La Spezia –
Migliarino – Livorno – Grosseto – Roma –
Pescara ... Dubrovnik – Petrovac – Tito-
grad – Priština – Niš – Dimitrovgrad –
Sofia – Plovdiv – Edirne – Babaeski –
Silivri – Istanbul – Izmir – Adapazari –
Bolu – Gerede – Ankara – Yozgat –
Sivas – Erzincan – Mutu – Askale –
Erzurum – Ağrı – Iran.
- E 90 Lisboa – Setúbal – Pegões – Elvas –
Badajoz – Madrid – Zaragoza – Lérida –
Barcelona ... Mazara del Vallo – Palermo –
Messina ... Reggio di Calabria – Cantan-
zaro – Sibari – Crotona – Metaponto –
Taranto – Brindisi ... Igoumenitsa –
Ioannina – Kozani – Thessaloniki –
Alexandropolis – Ipsula – Kesan ...
Izmir – Aydin – Antalya – Tarsus –
Adana – Kömürler – Gaziantep – Urfa –
Mardin – Nusaybin – Cizre – Esendere –
Iran.

b) Straßen des Zwischenrasters

- E 12 Mo i Rana – Umeå ... Vaasa – Tampere –
Helsinki.
- E 16 Londonderry – Belfast ... Glasgow –
Edinburgh.
- E 18 Craigavon – Belfast – Larne ... Stranraer –
Gretna – Carlisle – Newcastle ...
Stavanger – Kristiansand – Larvik –
Drammen – Oslo – Ørje – Karlstad –
Örebro – Arboga – Enköping – Stock-
holm – Norrtälje – Kappelskär ... Åland ...
Turku and Naantali – Helsinki –
Vaalimaa – Leningrad.
- E 22 Holyhead – Chester – Warrington –
Manchester – Leeds – Doncaster –
Immingham ... Amsterdam – Groningen –
Oldenburg – Bremen – Hamburg – Lübeck –
Rostock – Stralsund – Sassnitz.
- E 24 Hamburg – Berlin.
- E 26 Berlin – Szczecin – Goleniow – Koszalin –
Gdansk.
- E 28 Birmingham – Cambridge – Ipswich.
- E 32 Colchester – Harwich.
- E 36 Antwerpen – Eindhoven – Venlo – Ober-
hausen – Kamen – Bad Oeynhausen.

- | | | | |
|------|--|------|--|
| E 38 | Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica. | E 38 | Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica. |
| E 42 | Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi -
Namur - Liège - St. Vith - Wittlich -
Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main -
Aschaffenburg - Würzburg. | E 42 | Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi -
Namur - Liège - St. Vith - Wittlich -
Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main -
Aschaffenburg - Würzburg. |
| E 44 | St. Brieuc - Caen - Rouen - Amiens -
Charleville - Mézières - Luxembourg -
Trier - Wittlich - Koblenz - Ransbach-
Baumbach - Giessen. | E 44 | St. Brieuc - Caen - Rouen - Amiens -
Charleville - Mézières - Luxembourg -
Trier - Wittlich - Koblenz - Ransbach-
Baumbach - Giessen. |
| E 46 | Rouen - Reims - Charleville - Mézières -
Liège. | E 46 | Rouen - Reims - Charleville - Mézières -
Liège. |
| E 48 | Bayreuth - Marktredwitz - Cheb -
Karlovy Vary - Praha. | E 48 | Bayreuth - Marktredwitz - Cheb -
Karlovy Vary - Praha. |
| E 52 | Paris - Nancy - Strasbourg - Appen-
weier - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm -
München - Braunau - Wels - Linz. | E 52 | Paris - Nancy - Strasbourg - Appen-
weier - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm -
München - Braunau - Wels - Linz. |
| E 54 | Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel -
Waldshut - Lindau - Memmingen -
München - Rosenheim - Salzburg. | E 54 | Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel -
Waldshut - Lindau - Memmingen -
München - Rosenheim - Salzburg. |
| E 56 | Nürnberg - Regensburg - Deggendorf -
Passau - Wels - Sattledt. | E 56 | Nürnberg - Regensburg - Deggendorf -
Passau - Wels - Sattledt. |
| E 62 | Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève -
Lausanne - Martigny - Sion - Simplon -
Gravellona Toce - Milano - Tortona. | E 62 | Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève -
Lausanne - Martigny - Sion - Simplon -
Gravellona Toce - Milano - Tortona. |
| E 64 | Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Braşov. | E 64 | Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Braşov. |
| E 66 | Torino - Milano - Brescia. | E 66 | Torino - Milano - Brescia. |
| E 68 | Fortezza - St. Candido - Spittal - Villach -
Klagenfurt - Graz - Veszprém - Balatonaliga. | E 68 | Fortezza - St. Candido - Spittal - Villach -
Klagenfurt - Graz - Veszprém - Balatonaliga. |
| E 72 | Nice - Cuneo - Asti - Alessandria. | E 72 | Nice - Cuneo - Asti - Alessandria. |
| E 74 | Migliarino - Firenze. | E 74 | Migliarino - Firenze. |
| E 76 | Bordeaux - Toulouse. | E 76 | Bordeaux - Toulouse. |
| E 78 | Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano. | E 78 | Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano. |
| E 82 | Coimbra - Celorico da Beira - Salamanca -
Valladolid - Burgos. | E 82 | Coimbra - Celorico da Beira - Salamanca -
Valladolid - Burgos. |
| E 86 | Krystalopigi - Florina - Vevi - Yefira -
Thessaloniki. | E 86 | Krystalopigi - Florina - Vevi - Yefira -
Thessaloniki. |
| E 88 | Kesan - Tekirdag - Silivri. | E 88 | Kesan - Tekirdag - Silivri. |
| E 92 | Rion - Egion. | E 92 | Rion - Egion. |
| E 94 | Corinthos - Athinai. | E 94 | Corinthos - Athinai. |

2. North-south orientation

(a) Reference roads

- E 05 Greenock - Glasgow - Gretna - Carlisle -
Penrith - Preston - Warrington -
Birmingham - Newbury - Southampton . . .
Le Havre - Paris - Orléans - Tours -
Poitiers - Bordeaux - San Sebastián -
Burgos - Madrid - Córdoba - Sevilla -
Cádiz - Algeciras.
- E 15 Inverness - Perth - Edinburgh - New-
castle - Scotch-Corner - Doncaster -
London - Folkestone - Dover . . . Calais -
Paris - Lyon - Orange - Narbonne -
Gerona - Barcelona - Tarragona -
Castellón de la Plana - Valencia -
Alicante - Murcia - Algeciras.
- E 25 Amsterdam - Utrecht - 's-Hertogenbosch -
Eindhoven - Maastricht - Liège -
Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz -
St. Avold - Strasbourg - Mulhouse -
Basel - Olten - Bern - Lausanne -
Genève - Mont-Blanc - Aosta - Torino -
Alessandria - Tortona - Genova.
- E 35 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda -
Utrecht - Arnhem - Emmerich - Ober-

2. Orientation nord-sud

a) Routes repères

- E 05 Greenock - Glasgow - Gretna - Carlisle -
Penrith - Preston - Warrington -
Birmingham - Newbury - Southampton . . .
Le Havre - Paris - Orléans - Tours -
Poitiers - Bordeaux - San Sebastián -
Burgos - Madrid - Córdoba - Sevilla -
Cádiz - Algeciras.
- E 15 Inverness - Perth - Edinburgh - New-
castle - Scotch-Corner - Doncaster -
London - Folkestone - Dover . . . Calais -
Paris - Lyon - Orange - Narbonne -
Gerona - Barcelona - Tarragona -
Castellón de la Plana - Valencia -
Alicante - Murcia - Algeciras.
- E 25 Amsterdam - Utrecht - 's-Hertogenbosch -
Eindhoven - Maastricht - Liège -
Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz -
St. Avold - Strasbourg - Mulhouse -
Basel - Olten - Bern - Lausanne -
Genève - Mont-Blanc - Aosta - Torino -
Alessandria - Tortona - Genova.
- E 35 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda -
Utrecht - Arnhem - Emmerich - Ober-

- E 38 Berlin – Lübbenau – Cottbus – Legnica.
- E 42 Dunkerque – Lille – Mons – Charleroi –
Namur – Liège – St. Vith – Wittlich –
Bingen – Wiesbaden – Frankfurt am Main –
Aschaffenburg – Würzburg.
- E 44 St. Brieuc – Caen – Rouen – Amiens –
Charleville – Mézières – Luxembourg –
Trier – Wittlich – Koblenz – Ransbach-
Baumbach – Gießen.
- E 46 Rouen – Reims – Charleville – Mézières –
Liège.
- E 48 Bayreuth – Marktredwitz – Cheb –
Karlovy Vary – Praha.
- E 52 Paris – Nancy – Strasbourg – Appen-
weiler – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm –
München – Braunau – Wels – Linz.
- E 54 Paris – Chaumont – Mulhouse – Basel –
Waldshut – Lindau – Memmingen –
München – Rosenheim – Salzburg.
- E 56 Nürnberg – Regensburg – Deggendorf –
Passau – Wels – Sattledt.
- E 62 Nantes – Poitiers – Mâcon – Genève –
Lausanne – Martigny – Sion – Simplon –
Gravellona Toce – Milano – Tortona.
- E 64 Szeged – Arad – Deva – Sibiu – Braşov.
- E 66 Torino – Milano – Brescia.
- E 68 Fortezza – St. Candido – Spittal – Villach –
Klagenfurt – Graz – Veszprém – Balatonaliga.
- E 72 Nice – Cuneo – Asti – Alessandria.
- E 74 Migliarino – Firenze.
- E 76 Bordeaux – Toulouse.
- E 78 Grosseto – Arezzo – Sansepolcro – Fano.
- E 82 Coimbra – Celorico da Beira – Salamanca –
Valladolid – Burgos.
- E 86 Krystalopigi – Florina – Vevi – Yefira –
Thessaloniki.
- E 88 Kesan – Tekirdag – Silivri.
- E 92 Rion – Egion.
- E 94 Corinthos – Athinai.

2. Richtung Nord-Süd

a) Straßen des Hauptrasters

- E 05 Greenock – Glasgow – Gretna – Carlisle –
Penrith – Preston – Warrington –
Birmingham – Newbury – Southampton ...
Le Havre – Paris – Orléans – Tours –
Poitiers – Bordeaux – San Sebastián –
Burgos – Madrid – Córdoba – Sevilla –
Cádiz – Algeciras.
- E 15 Inverness – Perth – Edinburgh – New-
castle – Scotch-Corner – Doncaster –
London – Folkestone – Dover ... Calais –
Paris – Lyon – Orange – Narbonne –
Gerona – Barcelona – Tarragona –
Castellón de la Plana – Valencia –
Alicante – Murcia – Algeciras.
- E 25 Amsterdam – Utrecht – 's-Hertogenbosch –
Eindhoven – Maastricht – Liège –
Bastogne – Arlon – Luxembourg – Metz –
St. Avold – Strasbourg – Mulhouse –
Basel – Olten – Bern – Lausanne –
Genève – Mont-Blanc – Aosta – Torino –
Alessandria – Tortona – Genova.
- E 35 Hoek van Holland – Rotterdam – Gouda –
Utrecht – Arnhem – Emmerich – Ober-

- hausen – Köln – Ransbach-Baumbach – Frankfurt am Main – Heidelberg – Karlsruhe – Offenburg – Basel – Olten – Luzern – Altdorf – S. Gottardo – Bellinzona – Lugano – Chiasso – Como – Milano – Piacenza – Parma – Modena – Firenze – Arezzo – Roma.
- E 45** Vollan – Mo i Rana – Stjørdalshalsen – Trondheim – Dombas – Otta – Hamar – Eidsvoll – Oslo – Moss – Svinesund – Uddevalla – Göteborg – Halmstad – Hälsingborg . . . Helsingör – København – Køge – Vordingborg – Rødby . . . Puttgarden . . . Hamburg – Walsrode – Hannover – Northeim – Göttingen – Kassel – Bad Hersfeld – Fulda – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Würgl – Innsbruck – Brenner-Pass/Passo del Brennero – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona – Modena – Bologna – Cesena – Perugia – Roma – Napoli – Salerno – Sicignano – Cosenza – Villa S. Giovanni . . . Messina – Catania – Siracusa – Gela.
- E 55** Tornio – Haparanda – Luleå – Umeå – Sundsvall – Gävle – Uppsala – Stockholm – Södertälje – Norrköping – Linköping – Jönköping – Hälsingborg – Malmö – Trelleborg . . . Sassnitz – Stralsund – Rostock – Berlin – Lübbenau – Dresden – Cínovec – Teplice – Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořistě – Linz – Salzburg – Villach – Tarvisio – Udine – Palmanova – Mestre (Venezia) – Ravenna – Cesena – Rimini – Fano – Ancona – Pescara – Canosa – Bari – Brindisi . . . Igoumenitsa – Preveza – Messolongi – Rion – Patrai – Pyrgos – Kalamai.
- E 65** Ystad . . . Swinoujscie – Wolin – Goleniow – Szczecin – Świebodzin – Jelenia-Góra – Harrachov – Železny Brod – Turnov – Mladá – Boleslav – Praha – Jihlava – Brno – Břeclav – Bratislava – Rajka – Mosonmagyaróvár – Czorna – Szombathely – Körmend – Rédcics – Zagreb – Karlovac – Rijeka – Split – Metković – Dubrovnik – Petrovac – Titograd – Bijelo Polje – Scopje – Kicevo – Ohrid – Bitolj – Niki – Vevi – Kozani – Lárissa – Domokos – Lamia – Brallos – Itea . . . Egion – Korintos – Tripolos – Gythion.
- E 75** Tromsø – Nordkjosbotn – Skibotn – Helligskogen – Kilpisjärvi – Tornio – Oulu – Jyväskylä – Lahti – Helsinki . . . Gdańsk – Elblag – Ostróda – Mława – Warszawa – Radom – Kraków – Trstená – Ružomberok – Banská – Bystrica – Zvolen – Šahy – Budapest – Szeged – Beograd – Niš – Kumanovo – Skopje – Gevgelija – Evzoni – Thessaloniki – Lárissa – Almyros – Lamia – Athinai – Chania – Iraklion – Agios Nikolaos – Sitia.
- E 85** Černovoy – Siret – Suceava – Roman – Bačau – Mărășești – Buzău – Urziceni – București – Giurgiu – Ruse – Bjala – Velico Tirново – Stara Zagora – Haskovo – Podkova – Komotini.
- hausen – Köln – Ransbach-Baumbach – Frankfurt am Main – Heidelberg – Karlsruhe – Offenburg – Basel – Olten – Luzern – Altdorf – S. Gottardo – Bellinzona – Lugano – Chiasso – Como – Milano – Piacenza – Parma – Modena – Firenze – Arezzo – Roma.
- E 45** Vollan – Mo i Rana – Stjørdalshalsen – Trondheim – Dombas – Otta – Hamar – Eidsvoll – Oslo – Moss – Svinesund – Uddevalla – Göteborg – Halmstad – Hälsingborg . . . Helsingör – København – Køge – Vordingborg – Rødby . . . Puttgarden . . . Hamburg – Walsrode – Hannover – Northeim – Göttingen – Kassel – Bad Hersfeld – Fulda – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Würgl – Innsbruck – Brenner-Pass/Passo del Brennero – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona – Modena – Bologna – Cesena – Perugia – Roma – Napoli – Salerno – Sicignano – Cosenza – Villa S. Giovanni . . . Messina – Catania – Siracusa – Gela.
- E 55** Tornio – Haparanda – Luleå – Umeå – Sundsvall – Gävle – Uppsala – Stockholm – Södertälje – Norrköping – Linköping – Jönköping – Hälsingborg – Malmö – Trelleborg . . . Sassnitz – Stralsund – Rostock – Berlin – Lübbenau – Dresden – Cínovec – Teplice – Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořistě – Linz – Salzburg – Villach – Tarvisio – Udine – Palmanova – Mestre (Venezia) – Ravenna – Cesena – Rimini – Fano – Ancona – Pescara – Canosa – Bari – Brindisi . . . Igoumenitsa – Preveza – Messolongi – Rion – Patrai – Pyrgos – Kalamai.
- E 65** Ystad . . . Swinoujscie – Wolin – Goleniow – Szczecin – Świebodzin – Jelenia-Góra – Harrachov – Železny Brod – Turnov – Mladá – Boleslav – Praha – Jihlava – Brno – Břeclav – Bratislava – Rajka – Mosonmagyaróvár – Czorna – Szombathely – Körmend – Rédcics – Zagreb – Karlovac – Rijeka – Split – Metković – Dubrovnik – Petrovac – Titograd – Bijelo Polje – Scopje – Kicevo – Ohrid – Bitolj – Niki – Vevi – Kozani – Lárissa – Domokos – Lamia – Brallos – Itea . . . Egion – Korintos – Tripolos – Gythion.
- E 75** Tromsø – Nordkjosbotn – Skibotn – Helligskogen – Kilpisjärvi – Tornio – Oulu – Jyväskylä – Lahti – Helsinki . . . Gdańsk – Elblag – Ostróda – Mława – Warszawa – Radom – Kraków – Trstená – Ružomberok – Banská – Bystrica – Zvolen – Šahy – Budapest – Szeged – Beograd – Niš – Kumanovo – Skopje – Gevgelija – Evzoni – Thessaloniki – Lárissa – Almyros – Lamia – Athinai – Chania – Iraklion – Agios Nikolaos – Sitia.
- E 85** Černovoy – Siret – Suceava – Roman – Bačau – Mărășești – Buzău – Urziceni – București – Giurgiu – Ruse – Bjala – Velico Tirново – Stara Zagora – Haskovo – Podkova – Komotini.

hausen – Köln – Ransbach-Baumbach –
Frankfurt am Main – Heidelberg – Karls-
ruhe – Offenburg – Basel – Olten –
Luzern – Altdorf – S. Gottardo –
Bellinzona – Lugano – Chiasso – Como –
Milano – Piacenza – Parma – Modena –
Firenze – Arezzo – Roma.

- E 45 Vollan – Mo i Rana – Stjørdalshalsen –
Trondheim – Dombas – Otta – Hamar –
Eidsvoll – Oslo – Moss – Svinesund –
Uddevalla – Göteborg – Halmstad –
Hälsingborg . . . Helsingör – København –
Køge – Vordingborg – Rødby . . . Putt-
garden . . . Hamburg – Walsrode – Hanno-
ver – Northeim – Göttingen – Kassel –
Bad Hersfeld – Fulda – Würzburg –
Nürnberg – München – Rosenheim –
Wörgl – Innsbruck – Brenner-Paß/Passo
del Brennero – Fortezza – Bolzano –
Trento – Verona – Modena – Bologna –
Cesena – Perugia – Roma – Napoli –
Salerno – Sicignano – Cosenza – Villa
S. Giovanni . . . Messina – Catània –
Siracusa – Gela.
- E 55 Tornio – Haparanda – Luleå – Umeå –
Sundsvall – Gävle – Uppsala – Stock-
holm – Södertälje – Norrköping – Lin-
köping – Jönköping – Hälsingborg –
Malmö – Trelleborg . . . Sassnitz – Stral-
sund – Rostock – Berlin – Lübbenau –
Dresden – Činovec – Teplice – Praha –
Tábor – České Budějovice – Dolní
Dvořistě – Linz – Salzburg – Villach –
Tarvisio – Udine – Palmanova – Mestre
(Venezia) – Ravenna – Cesena – Rimini –
Fano – Ancona – Pescara – Canosa – Bari –
Brindisi . . . Igoumenitsa – Preveza –
Messolongi – Rion – Patrai – Pyrgos –
Kalamai.
- E 65 Ystad – . . . Swinoujscie – Wolin –
Goleniow – Szczecin – Świebodzin –
Jelenia-Góra – Harrachov – Železny Brod –
Turnov – Mladá – Boleslav – Praha –
Jihlava – Brno – Břeclav – Bratislava –
Rajka – Mosonmagyaróvár – Czorna –
Szombathely – Körmend – Rédcis –
Zagreb – Karlovac – Rijeka – Split –
Metković – Dubrovnik – Petrovac –
Titograd – Bijelo Polje – Scopje – Kicevo –
Ohrid – Bitolj – Niki – Vevi – Kozani –
Lárisa – Domokos – Lamia – Brallos –
Itea . . . Egion – Korintos – Tripolos –
Gythion.
- E 75 Tromsø – Nordkjosbotn – Skibotn –
Helligskogen – Kilpisjärvi – Tornio –
Oulu – Jyväskylä – Lahti – Helsinki . . .
Gdańsk – Elbląg – Ostróda – Mława –
Warszawa – Radom – Kraków – Trstená –
Ružomberok – Banská – Bystrica –
Zvolen – Šahy – Budapest – Szeged –
Beograd – Niš – Kumanovo – Skopje –
Gevgelija – Evzoni – Thessaloniki –
Lárisa – Almyros – Lamia – Athinai –
Chania – Iraklion – Agios Nikolaos –
Sitia.
- E 85 Černovoy – Siret – Suceava – Roman –
Bačau – Mărășești – Buzău – Urziceni –
București – Giurgiu – Ruse – Bjala –
Velico Tirново – Stara Zagora – Haskovo –
Podkova – Komotini.

E 95 Leningrad – Moskva – Oryol – Kharkov – Simferopol – Alushta – Yalta.

(b) Intermediate roads

- E 01 Larne – Belfast – Dublin – Wexford – Rosslare . . . La Coruña – Pontevedra – Porto – Albergaria a Velha – Coimbra – Vila Franca de Xira – Lisboa – Setúal – Portimão – Faro – Huelva – Seville.
- E 03 Cherbourg – Rennes – Nantes – La Rochelle.
- E 07 Orléans – Limoges – Toulouse – Zaragoza.
- E 13 Doncaster – Sheffield – Nottingham – Leicester – Northampton – London.
- E 17 Antwerpen – Gent – Kortrijk – Cambrai – Reims – Beaune.
- E 19 Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Breda – Antwerpen – Bruxelles – Mons – Valenciennes – Paris.
- E 21 Metz – Nancy – Dijon – Genève – Chambéry – Grenoble – Valence – Marseille.
- E 23 Metz – Nancy – Besançon – Vallorbe – Lausanne.
- E 27 Dortmund – Köln – Prüm – Luxembourg – Saarbrücken – Sarreguemines – (E 25 Strasbourg).
- E 29 Belfort – Bern – Martigny – Grand-Saint-Bernard – Aosta.
- E 31 Parma – La Spezia.
- E 33 Rotterdam – Gorinchem – Nijmegen – Goch – Krefeld – Köln – Koblenz – Bingen – Ludwigshafen.
- E 37 Stockholm – Södertälje – Örebro – Mariestad – Göteborg . . . Frederikshavn – Ålborg – Århus – Vejle – Kolding – Krusa – Flensburg – Schleswig – Neumünster – Hamburg – Bremen – Osnabrück – Dortmund – Olpe – Giessen.
- E 39 Giessen – Frankfurt am Main – Darmstadt.
- E 41 Würzburg – Heilbronn – Stuttgart – Donaueschingen – Schaffhausen – Winterthur – Zürich – Altdorf.
- E 43 Würzburg – Feuchtwangen – Ulm – Memmingen – Lindau – Bregenz – St. Margrethen – Buchs – Chur – S. Bernardino – Bellinzona.
- E 47 Magdeburg – Halle – Leipzig – Karl-Marx-Stadt – Boží Dar – Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice – Třevoň – Halámky – Wien.
- E 49 Orehoved – Nyköbing – Gedser . . . Rostock.
- E 51 Berlin – Leipzig – Gera – Hof – Bayreuth – Nürnberg.
- E 53 Plzeň – Bayerisch Eisenstein – Deggendorf – München.
- E 57 Sattledt – Liezen – St. Michael – Graz – Maribor – Ljubljana.
- E 59 Praha – Jihlava – Wien – Graz – Spielfeld – Maribor – Zagreb – Karlovac – Bihać – Donjilapac – Knin – Split.
- E 63 Klagenfurt – Loibl-Pass – Ljubljana – Trieste – Rijeka.

E 95 Leningrad – Moskva – Oryol – Kharkov – Simferopol – Alushta – Yalta.

b) Routes intermédiaires

- E 01 Larne – Belfast – Dublin – Wexford – Rosslare . . . La Coruña – Pontevedra – Porto – Albergaria a Velha – Coimbra – Vila Franca de Xira – Lisboa – Setúal – Portimão – Faro – Huelva – Seville.
- E 03 Cherbourg – Rennes – Nantes – La Rochelle.
- E 07 Orléans – Limoges – Toulouse – Zaragoza.
- E 13 Doncaster – Sheffield – Nottingham – Leicester – Northampton – London.
- E 17 Antwerpen – Gent – Kortrijk – Cambrai – Reims – Beaune.
- E 19 Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Breda – Antwerpen – Bruxelles – Mons – Valenciennes – Paris.
- E 21 Metz – Nancy – Dijon – Genève – Chambéry – Grenoble – Valence – Marseille.
- E 23 Metz – Nancy – Besançon – Vallorbe – Lausanne.
- E 27 Dortmund – Köln – Prüm – Luxembourg – Saarbrücken – Sarreguemines – (E 25 Strasbourg).
- E 29 Belfort – Bern – Martigny – Grand-Saint-Bernard – Aosta.
- E 31 Parma – La Spezia.
- E 33 Rotterdam – Gorinchem – Nijmegen – Goch – Krefeld – Köln – Koblenz – Bingen – Ludwigshafen.
- E 37 Stockholm – Södertälje – Örebro – Mariestad – Göteborg . . . Frederikshavn – Ålborg – Århus – Vejle – Kolding – Krusa – Flensburg – Schleswig – Neumünster – Hamburg – Bremen – Osnabrück – Dortmund – Olpe – Giessen.
- E 39 Giessen – Frankfurt am Main – Darmstadt.
- E 41 Würzburg – Heilbronn – Stuttgart – Donaueschingen – Schaffhausen – Winterthur – Zürich – Altdorf.
- E 43 Würzburg – Feuchtwangen – Ulm – Memmingen – Lindau – Bregenz – St. Margrethen – Buchs – Chur – S. Bernardino – Bellinzona.
- E 47 Magdeburg – Halle – Leipzig – Karl-Marx-Stadt – Boží Dar – Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice – Třevoň – Halámky – Wien.
- E 49 Orehoved – Nyköbing – Gedser . . . Rostock.
- E 51 Berlin – Leipzig – Gera – Hof – Bayreuth – Nürnberg.
- E 53 Plzeň – Bayerisch Eisenstein – Deggendorf – München.
- E 57 Sattledt – Liezen – St. Michael – Graz – Maribor – Ljubljana.
- E 59 Praha – Jihlava – Wien – Graz – Spielfeld – Maribor – Zagreb – Karlovac – Bihać – Donjilapac – Knin – Split.
- E 63 Klagenfurt – Loibl-Pass – Ljubljana – Trieste – Rijeka.

E 95 Leningrad – Moskva – Oryol – Kharkov –
Simferopol – Alushta – Yalta.

b) Straßen des Zwischenrasters

- E 01 Larne – Belfast – Dublin – Wexford –
Rosslare ... La Coruña – Pontevedra –
Porto – Albergaria a Velha – Coimbra –
Vila Franca de Xira – Lisboa – Setúal –
Portimão – Faro – Huelva – Seville.
- E 03 Cherbourg – Rennes – Nantes – La
Rochelle.
- E 07 Orléans – Limoges – Toulouse – Zaragoza.
- E 13 Doncaster – Sheffield – Nottingham –
Leicester – Northampton – London.
- E 17 Antwerpen – Gent – Kortrijk – Cambrai –
Reims – Beaune.
- E 19 Amsterdam – Den Haag – Rotterdam –
Breda – Antwerpen – Bruxelles – Mons –
Valenciennes – Paris.
- E 21 Metz – Nancy – Dijon – Genève – Cham-
béry – Grenoble – Valence – Marseille.
- E 23 Metz – Nancy – Besançon – Vallorbe –
Lausanne.
- E 27 Dortmund – Köln – Prüm – Luxembourg –
Saarbrücken – Sarreguemines –
(E 25 Strasbourg).
- E 29 Belfort – Bern – Martigny – Grand-Saint-
Bernard – Aosta.
- E 31 Parma – La Spezia.
- E 33 Rotterdam – Gorinchem – Nijmegen –
Goch – Krefeld – Köln – Koblenz –
Bingen – Ludwigshafen.
- E 37 Stockholm – Södertälje – Örebro –
Mariestad – Göteborg ... Frederikshavn –
Ålborg – Århus – Vejle – Kolding –
Krusa – Flensburg – Schleswig – Neu-
münster – Hamburg – Bremen – Osn-
brück – Dortmund – Olpe – Gießen.
- E 39 Gießen – Frankfurt am Main – Darmstadt.
- E 41 Würzburg – Heilbronn – Stuttgart –
Donaueschingen – Schaffhausen – Winter-
thur – Zürich – Altdorf.
- E 43 Würzburg – Feuchtwangen – Ulm –
Memmingen – Lindau – Bregenz –
St. Margrethen – Buchs – Chur –
S. Bernardino – Bellinzona.
- E 47 Magdeburg – Halle – Leipzig – Karl-
Marx-Stadt – Boží Dar – Karlovy Vary –
Plzeň – České Budějovice – Třevoň –
Halámky – Wien.
- E 49 Orehoved – Nyköbing – Gedser ...
Rostock.
- E 51 Berlin – Leipzig – Gera – Hof – Bayreuth –
Nürnberg.
- E 53 Plzeň – Bayerisch Eisenstein – Deggendorf –
München.
- E 57 Sattledt – Liezen – St. Michael – Graz –
Maribor – Ljubljana.
- E 59 Praha – Jihlava – Wien – Graz – Spiel-
feld – Maribor – Zagreb – Karlovac –
Bihač – Donji Lapac – Knin – Split.
- E 63 Klagenfurt – Loibl-Paß – Ljubljana –
Trieste – Rijeka.

- E 67 Warszawa – Łowicz – Wrocław –
Kłodzko – Běloves – Náchod – Hradec
Králové – Praha.
- E 69 Warszawa – Piotrków – Katowice –
Český Těšín – Žilina – Trenčín – Piešťany –
Bratislava – Wiener Neustadt.
- E 71 Košice – Miskolc – Budapest –
Balatonaliga – Nagykanizsa – Zagreb.
- E 73 Budapest – Szekszárd – Mohács – Osijek –
Djakovo – Samak – Zenica – Mostar –
Metković.
- E 77 Püspökladány – Nyiregyháza.
- E 79 Oradea – Beius – Deva – Petrosani –
Tirgu Jiu – Craiova – Calafat . . . Vidin –
Vraca – Botevgrad – Sofia – Blagojev-
grad – Serai – Thessaloniki.
- E 81 Halmeu – Satu Mare – Zalău – Cluj –
Turda – Sebeş – Sibiu – Piteşti.
- E 83 Bjala – Pleven – Jablanica – Botevgrad –
Sofia.
- E 87 Tulcea – Constanţa – Varna – Burgas –
Mičurin – Malco Tyrnovo – Kirklareli –
Babaeski.
- E 89 Trabzon – Gümuşane – Aşkale – Mutu –
Tunceli – Elâziğ – Malatya – Maras –
Kömürlü – Iskenderun – Antakya –
Syrian border.
- E 93 Orel – Kiev – Odessa.

B. Branch, link and connecting roads

- E 130 Vejle – Middelfart.
- E 135 Haugesund – Haukeli – Kongsberg –
Drammen.
- E 136 Bergen – Gudvangen . . . Laerdalsøyri –
Fagernes – Hønefoss – Oslo.
- E 137 Alessund – Andalsnes – Dombas.
- E 140 Trondheim – Storlien – Østersund –
Sundsvall.
- E 160 Turku – Tampere – Jyväskylä – Kuopio.
- E 200 Cork – Portlaoise.
- E 230 Amsterdam – Amersfoort.
- E 231 Amersfoort – Groningen.
- E 232 Oldenzall – Bremen.
- E 233 Bremerhaven – Bremen – Walsrode.
- E 250 Stralsund – Neubrandenburg – Berlin.
- E 267 Gdańsk – Świecie – Poznań – Wrocław.
- E 269 Świecie – Łódź – Piotrków.
- E 312 Breda – Gorinchem – Utrecht.
- E 313 Antwerpen – Liège.
- E 314 Hasselt – Heerlen – Aachen.
- E 330 Unna – Soest – Kassel – Herleshausen.
- E 410 Bruxelles – Namur – Arlon.
- E 420 Aachen – St. Vith – Luxembourg.
- E 440 Karlovy Vary – Teplice – Turnov –
Hradec Králové – Olomouc – Žilina.
- E 460 Brno – Olomouc – Český Těšín – Kraków.

- E 67 Warszawa – Łowicz – Wrocław –
Kłodzko – Běloves – Náchod – Hradec
Králové – Praha.
- E 69 Warszawa – Piotrków – Katowice –
Český Těšín – Žilina – Trenčín – Piešťany –
Bratislava – Wiener Neustadt.
- E 71 Košice – Miskolc – Budapest –
Balatonaliga – Nagykanizsa – Zagreb.
- E 73 Budapest – Szekszárd – Mohács – Osijek –
Djakovo – Samak – Zenica – Mostar –
Metković.
- E 77 Püspökladány – Nyiregyháza.
- E 79 Oradea – Beius – Deva – Petrosani –
Tirgu Jiu – Craiova – Calafat . . . Vidin –
Vraca – Botevgrad – Sofia – Blagojev-
grad – Serai – Thessaloniki.
- E 81 Halmeu – Satu Mare – Zalău – Cluj –
Turda – Sebeş – Sibiu – Piteşti.
- E 83 Bjala – Pleven – Jablanica – Botevgrad –
Sofia.
- E 87 Tulcea – Constanţa – Varna – Burgas –
Mičurin – Malco Tyrnovo – Kirklareli –
Babaeski.
- E 89 Trabzon – Gümuşane – Aşkale – Mutu –
Tunceli – Elâziğ – Malatya – Maras –
Kömürlü – Iskenderun – Antakya –
Frontière syrienne.
- E 93 Orel – Kiev – Odessa.

B. Routes d'embranchement, de rocade ou de liaison

- E 130 Vejle – Middelfart.
- E 135 Haugesund – Haukeli – Kongsberg –
Drammen.
- E 136 Bergen – Gudvangen . . . Laerdalsøyri –
Fagernes – Hønefoss – Oslo.
- E 137 Alessund – Andalsnes – Dombas.
- E 140 Trondheim – Storlien – Østersund –
Sundsvall.
- E 160 Turku – Tampere – Jyväskylä – Kuopio.
- E 200 Cork – Portlaoise.
- E 230 Amsterdam – Amersfoort.
- E 231 Amersfoort – Groningen.
- E 232 Oldenzall – Bremen.
- E 233 Bremerhaven – Bremen – Walsrode.
- E 250 Stralsund – Neubrandenburg – Berlin.
- E 267 Gdańsk – Świecie – Poznań – Wrocław.
- E 269 Świecie – Łódź – Piotrków.
- E 312 Breda – Gorinchem – Utrecht.
- E 313 Antwerpen – Liège.
- E 314 Hasselt – Heerlen – Aachen.
- E 330 Unna – Soest – Kassel – Herleshausen.
- E 410 Bruxelles – Namur – Arlon.
- E 420 Aachen – St. Vith – Luxembourg.
- E 440 Karlovy Vary – Teplice – Turnov –
Hradec Králové – Olomouc – Žilina.
- E 460 Brno – Olomouc – Český Těšín – Kraków.

- E 67 Warszawa – Łowicz – Wrocław –
Kłodzko – Běloves – Náchod – Hradec
Králové – Praha.
- E 69 Warszawa – Piotrków – Katowice –
Český Těšín – Žilina – Trenčín – Piešťany –
Bratislava – Wiener Neustadt.
- E 71 Košice – Miskolc – Budapest –
Balatonaliga – Nagykanizsa – Zagreb.
- E 73 Budapest – Szekszárd – Mohács – Osijek –
Djakovo – Samak – Zenica – Mostar –
Metković.
- E 77 Püspökladány – Nyiregyháza.
- E 79 Oradea – Beius – Deva – Petrosani –
Tirgu Jiu – Craiova – Calafat . . . Vidin –
Vraca – Botevgrad – Sofia – Blagojev-
grad – Serai – Thessaloniki.
- E 81 Halmeu – Satu Mare – Zalău – Cluj –
Turda – Sebeş – Sibiu – Piteşti.
- E 83 Bjala – Pleven – Jablanica – Botevgrad –
Sofia.
- E 87 Tulcea – Constanţa – Varna – Burgas –
Mičurin – Malco Tyrnovo – Kirklareli –
Babaeski.
- E 89 Trabzon – Gümuşane – Aşkale – Mutu –
Tunceli – Elâziğ – Malatya – Maras –
Kömürlü – Iskenderun – Antakya –
syrische Grenze.
- E 93 Orel – Kiev – Odessa.

**B. Abzweigungen,
Zubringer und Verbindungsstraßen**

- E 130 Vejle – Middelfart.
- E 135 Haugesund – Haukeli – Kongsberg –
Drammen.
- E 136 Bergen – Gudvangen . . . Laerdalsøyri –
Fagernes – Hønefoss – Oslo.
- E 137 Alessund – Andalsnes – Dombas.
- E 140 Trondheim – Storlien – Østersund –
Sundsvall.
- E 160 Turku – Tampere – Jyväskylä – Kuopio.
- E 200 Cork – Portlaoise.
- E 230 Amsterdam – Amersfoort.
- E 231 Amersfoort – Groningen.
- E 232 Oldenzall – Bremen.
- E 233 Bremerhaven – Bremen – Walsrode.
- E 250 Stralsund – Neubrandenburg – Berlin.
- E 267 Gdańsk – Świecie – Poznań – Wrocław.
- E 269 Świecie – Łódź – Piotrków.
- E 312 Breda – Gorinchem – Utrecht.
- E 313 Antwerpen – Liège.
- E 314 Hasselt – Heerlen – Aachen.
- E 330 Unna – Soest – Kassel – Herleshausen.
- E 410 Bruxelles – Namur – Arlon.
- E 420 Aachen – St. Vith – Luxembourg.
- E 440 Karlovy Vary – Teplice – Turnov –
Hradec Králové – Olomouc – Žilina.
- E 460 Brno – Olomouc – Český Těšín – Kraków

- E 461 Hradec Králové – Brno – Wien.
 E 470 Mukačevo – Lvov.
 E 530 Offenburg – Donaueschingen.
 E 532 München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Seefeld – Innsbruck.
 E 550 České Budějovice – Jihlava.
 E 562 Bratislava – Zvolen – Košice.
 E 571 Cluj – Dej – Bistrița – Suceava.
 E 572 Bacău – Brașov – Pitești.
 E 573 Nyiregyháza – Tchop – Užgorod.
 E 580 Mărășești – Tecuci – Albița – Leucheni – Kishinev – Odessa.
 E 650 Altenmarkt – Liezen.
 E 651 Villach – Podkoren – Naklo.
 E 660 Subotica – Sombor – Osijek.
 E 661 Balatonkeresztúr – Nagyatád – Barcs – Virovitica – Okučani – Banja Luka – Jajce – Donji Vakuf – Zenica.
 E 671 Timișoara – Arad – Oradea.
 E 717 Torino – Savona.
 E 751 Rijeka – Pula – Koper.
 E 752 Turnu Severin – Negotin – Zaječar – Niš – Pristina – Prizren – (Albania) – Petrovac.
 E 760 Beograd – Cacak – Nova Varos – Bijelo Polje.
 E 761 Bihać – Jajce – Donji Vakuf – Zenica – Sarajevo – Titovo Užice – Čačak – Kraljevo – Kruševac – Pojate – Paraćin – Zaječar.
 E 762 Sarajevo – Titograd – Albanian Border.
 E 771 Jablanica – Velico Tirново – Choumen.
 E 772 Popovica – Stara Zagora – Burgas.
 E 800 Albergaria a Velha – Celorico da Beira.
 E 801 Vila Franca de Xira – Pegoes.
 E 804 Salamanca – Badajoz – Sevilla.
 E 805 Bilbao – Logroño – Zaragoza.
 E 841 Avellino – Salerno.
 E 842 Napoli – Avellino – Benevento – Canosa.
 E 843 Bari – Taranto.
 E 844 Spezzano – Albanese – Sibari.
 E 846 Cosenza – Crotone.
 E 847 Sicignano – Potenza – Metaponto.
 E 848 S. Eufemia – Catanzaro.
 E 850 Ohrid – Albanian Border.
 E 851 Joannina – Albanian Border.
 E 870 Sofia – Kjustendil – Kumanovo.
 E 880 Izmir – Ankara.
 E 881 Ankara – Adana.
 E 901 Jaén – Granada – Málaga.
 E 902 Madrid – Valencia.
 E 931 Mazara del Vallo – Gela.
 E 950 Joannina – Trikala – Larissa – Volos.
 E 951 Lamia – Karpenissi – Amfilochia.
 E 952 Tripolos – Megalopolis – Tsakona.
 E 957 Joannina – Arta – Agrinion – Messologi.
 E 980 Cizre – Iraq.
- E 461 Hradec Králové – Brno – Wien.
 E 470 Mukačevo – Lvov.
 E 530 Offenburg – Donaueschingen.
 E 532 München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Seefeld – Innsbruck.
 E 550 České Budějovice – Jihlava.
 E 562 Bratislava – Zvolen – Košice.
 E 571 Cluj – Dej – Bistrița – Suceava.
 E 572 Bacău – Brașov – Pitești.
 E 573 Nyiregyháza – Tchop – Užgorod.
 E 580 Mărășești – Tecuci – Albița – Leucheni – Kishinev – Odessa.
 E 650 Altenmarkt – Liezen.
 E 651 Villach – Podkoren – Naklo.
 E 660 Subotica – Sombor – Osijek.
 E 661 Balatonkeresztúr – Nagyatád – Barcs – Virovitica – Okučani – Banja Luka – Jajce – Donji Vakuf – Zenica.
 E 671 Timișoara – Arad – Oradea.
 E 717 Torino – Savona.
 E 751 Rijeka – Pula – Koper.
 E 752 Turnu Severin – Negotin – Zaječar – Niš – Pristina – Prizren – (Albania) – Petrovac.
 E 760 Beograd – Cacak – Nova Varos – Bijelo Polje.
 E 761 Bihać – Jajce – Donji Vakuf – Zenica – Sarajevo – Titovo Užice – Čačak – Kraljevo – Kruševac – Pojate – Paraćin – Zaječar.
 E 762 Sarajevo – Titograd – Frontière albanaise.
 E 771 Jablanica – Velico Tirново – Choumen.
 E 772 Popovica – Stara Zagora – Burgas.
 E 800 Albergaria a Velha – Celorico da Beira.
 E 801 Vila Franca de Xira – Pegoes.
 E 804 Salamanca – Badajoz – Sevilla.
 E 805 Bilbao – Logroño – Zaragoza.
 E 841 Avellino – Salerno.
 E 842 Napoli – Avellino – Benevento – Canosa.
 E 843 Bari – Taranto.
 E 844 Spezzano – Albanese – Sibari.
 E 846 Cosenza – Crotone.
 E 847 Sicignano – Potenza – Metaponto.
 E 848 S. Eufemia – Catanzaro.
 E 850 Ohrid – Frontière albanaise.
 E 851 Joannina – Frontière albanaise.
 E 870 Sofia – Kjustendil – Kumanovo.
 E 880 Izmir – Ankara.
 E 881 Ankara – Adana.
 E 901 Jaén – Granada – Málaga.
 E 902 Madrid – Valencia.
 E 931 Mazara del Vallo – Gela.
 E 950 Joannina – Trikala – Larissa – Volos.
 E 951 Lamia – Karpenissi – Amfilochia.
 E 952 Tripolos – Megalopolis – Tsakona.
 E 957 Joannina – Arta – Agrinion – Messologi.
 E 980 Cizre – Iraq.

- E 461 Hradec Králové – Brno – Wien.
- E 470 Mukačevo – Lvov.
- E 530 Offenburg – Donaueschingen.
- E 532 München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Seefeld – Innsbruck.
- E 550 České Budějovice – Jihlava.
- E 562 Bratislava – Zvolen – Košice.
- E 571 Cluj – Dej – Bistrița – Suceava.
- E 572 Bacău – Brașov – Pitești.
- E 573 Nyiregyháza – Tchop – Užgorod.
- E 580 Mărășești – Tecuci – Albița – Leucheni – Kishinev – Odessa.
- E 650 Altenmarkt – Liezen.
- E 651 Villach – Podkoren – Naklo.
- E 660 Subotica – Sombor – Osijek.
- E 661 Balatonkeresztúr – Nagyatád – Barcs – Virovitica – Okučani – Banja Luka – Jajce – Donji Vakuf – Zenica.
- E 671 Timișoara – Arad – Oradea.
- E 717 Torino – Savona.
- E 751 Rijeka – Pula – Koper.
- E 752 Turnu Severin – Negotin – Zaječar – Niš – Pristina – Prizren – (Albania) – Petrovac.
- E 760 Beograd – Cacak – Nova Varos – Bijelo Polje.
- E 761 Bihać – Jajce – Donji Vakuf – Zenica – Sarajevo – Titovo Užice – Čačak – Kraljevo – Kruševac – Pojate – Paraćin – Zaječar.
- E 762 Sarajevo – Titograd – albanische Grenze.
- E 771 Jablanica – Velico Tirново – Choumen.
- E 772 Popovica – Stara Zagora – Burgas.
- E 800 Albergaria a Velha – Celorico da Beira.
- E 801 Vila Franca de Xira – Pegoes.
- E 804 Salamanca – Badajoz – Sevilla.
- E 805 Bilbao – Logroño – Zaragoza.
- E 841 Avellino – Salerno.
- E 842 Napoli – Avellino – Benevento – Canosa.
- E 843 Bari – Taranto.
- E 844 Spezzano – Albanese – Sibari.
- E 846 Cosenza – Crotona.
- E 847 Sicignano – Potenza – Metaponto.
- E 848 S. Eufemia – Catanzaro.
- E 850 Ohrid – albanische Grenze.
- E 851 Joannina – albanische Grenze.
- E 870 Sofia – Kjustendil – Kumanovo.
- E 880 Izmir – Ankara.
- E 881 Ankara – Adana.
- E 901 Jaén – Granada – Málaga.
- E 902 Madrid – Valencia.
- E 931 Mazara del Vallo – Gelá.
- E 950 Joannina – Trikala – Larissa – Volos.
- E 951 Lamia – Karpenissi – Amfilochia.
- E 952 Tripolos – Megalopolis – Tsakona.
- E 957 Joannina – Arta – Agrinion – Messologi.
- E 980 Cizre – Iraq.

Annex II

Conditions to which the main international
traffic arteries should conform

Summary

- I. General**
- II. Categories of international roads**
 - II. 1. All-purpose roads
 - II. 2. Motorways
 - II. 3. Express roads
- III. Standards for sections between junctions**
 - III. 1. Cross-section
 - III. 1.1. Carriageways
 - III. 1.2. Shoulders and central reserve
 - III. 1.3. Special paths
 - III. 2. Horizontal and vertical alignment
 - III. 2.1. Homogeneity and co-ordination of horizontal and vertical alignment
 - III. 2.2. Geometric characteristics
 - III. 3. Traffic flows
- IV. Standards for intersections**
 - IV. 1. Definitions
 - IV. 2. Intersections on all-purpose roads
 - IV. 2.1. Level junctions
 - IV. 2.2. Grade-separated junctions
 - IV. 3. Interchanges
 - IV. 3.1. Definitions
 - IV. 3.2. Flow on the carriageways of interchanges
 - IV. 3.3. Principles for the alignment of interchanges
 - IV. 3.4. Geometric characteristics of interchanges
 - IV. 4. Railway intersections
- V. Structures**
 - V. 1. Alignment and cross-sections
 - V. 2. Overhead clearance
- VI. Safety equipment**
 - VI. 1. Lighting
 - VI. 2. Anti-glare devices
 - VI. 3. Safety barriers
- VII. Landscaping**
- VIII. Ancillary services**
 - VIII. 1. Installations at frontiers
 - VIII. 2. Miscellaneous installations
 - VIII. 3. First-aid posts
 - VIII. 4. Telecommunications

Annexe II

Conditions auxquelles doivent répondre
les grandes routes de trafic international

Sommaire

- I. Généralités**
- II. Catégories de routes internationales**
 - II. 1. Routes ordinaires
 - II. 2. Autoroutes
 - II. 3. Routes express
- III. Normes en section courante**
 - III. 1. Profils en travers
 - III. 1.1. Chaussées
 - III. 1.2. Accotements et terre-plein central
 - III. 1.3. Pistes spéciales
 - III. 2. Profil en long et tracé en plan
 - III. 2.1. Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan
 - III. 2.2. Caractéristiques géométriques
 - III. 3. Débits de service
- IV. Normes des intersections**
 - IV. 1. Définitions
 - IV. 2. Intersections de routes ordinaires
 - IV. 2.1. Les carrefours à niveau
 - IV. 2.2. Les carrefours dénivelés
 - IV. 3. Les échangeurs
 - IV. 3.1. Définitions
 - IV. 3.2. Circulation sur les chaussées des échangeurs
 - IV. 3.3. Principes du tracé des échangeurs
 - IV. 3.4. Caractéristiques géométriques des échangeurs
 - IV. 4. Intersections de voies ferrées
- V. Ouvrages d'art**
 - V. 1. Profils en travers
 - V. 2. Hauteur libre
- VI. Équipements de sécurité**
 - VI. 1. Éclairage
 - VI. 2. Dispositifs contre l'éblouissement
 - VI. 3. Glissières de sécurité
- VII. Aménagement paysager**
- VIII. Services auxiliaires**
 - VIII. 1. Installations aux frontières
 - VIII. 2. Installations diverses
 - VIII. 3. Services de secours routiers
 - VIII. 4. Télécommunications

Anlage II
Bedingungen für die Hauptstraßen
des internationalen Verkehrs

Inhaltsverzeichnis

- I. Allgemeines**
- II. Kategorien der internationalen Straßen**
 - II. 1. Gewöhnliche Straßen
 - II. 2. Autobahnen
 - II. 3. Schnellstraßen
- III. Normen für durchgehende Strecken**
 - III. 1. Querschnitt
 - III. 1.1. Fahrbahnen
 - III. 1.2. Seiten- und Mittelstreifen
 - III. 1.3. Besondere Wege
 - III. 2. Linienführung in Grund- und Aufriß
 - III. 2.1. Gleichartigkeit und Koordinierung der Linienführung in Grund- und Aufriß
 - III. 2.2. Ausbauelemente
 - III. 3. Leistungsfähigkeit
- IV. Normen für Kreuzungen**
 - IV. 1. Begriffsbestimmungen
 - IV. 2. Kreuzungen gewöhnlicher Straßen
 - IV. 2.1. Höhengleiche Kreuzungen
 - IV. 2.2. Höhenfreie Kreuzungen
 - IV. 3. Anschlußstellen
 - IV. 3.1. Begriffsbestimmungen
 - IV. 3.2. Verkehr auf den Fahrbahnen der Anschlußstellen
 - IV. 3.3. Grundsätze für die Linienführung bei Anschlußstellen
 - IV. 3.4. Ausbauelemente der Anschlußstellen
 - IV. 4. Kreuzungen mit Schienenwegen
- V. Kunstbauten**
 - V. 1. Querschnitt
 - V. 2. Lichte Höhe
- VI. Sicherheitsanlagen**
 - VI. 1. Beleuchtung
 - VI. 2. Blendschutz
 - VI. 3. Schutzplanken
- VII. Landschaftsgestaltung**
- VIII. Zusätzliche Anlagen**
 - VIII. 1. Grenzübergangsstellen
 - VIII. 2. Verschiedene Einrichtungen
 - VIII. 3. Erste-Hilfe-Stellen
 - VIII. 4. Fernmeldeeinrichtungen

I. General

- I. 1. The fundamental characteristics of the construction or improvement of the main international traffic arteries, hereafter designated "international roads", are dealt with in the following provisions, which are based on modern concepts of road construction technology. They do not apply in built-up areas. The latter shall be by-passed if they constitute a hindrance or a danger.
- I. 2. The values of the characteristics indicated below are the absolute minima or maxima. They shall be increased or diminished respectively when this is possible without extra cost or when justified economically.
- I. 3. All the provisions of this annex shall be taken into account in the light of a comparison of the costs and the benefits realized and in particular of safety considerations. For vehicular traffic the assessment shall be made for the various possibilities, according to the different assumptions made, in particular with regard to the design speed *) and taking into account the estimated volume of traffic, its composition and the annual distribution of hourly flows.
- I. 4. The protection of the environment shall be taken into account in the surveying and construction of a new international road.

II. Categories of international roads

International roads are classified into one of the following categories:

II. 1. All-purpose roads

Category I. Roads with two lanes (single carriageway)

Category II. Roads with more than two lanes (one or several carriageways)

II. 2. Motorways

"Motorway" means a road specially designed and built for motor traffic, which does not serve properties bordering on it, and which

(i) is provided, except at special points or temporarily, with separate carriageways for the two directions of traffic, separated from each other either by a dividing strip not intended for traffic or, exceptionally, by other means

(ii) does not cross at level with any road, railway or tramway track, or footpath and

(iii) is specially sign-posted as a motorway.

II. 3. Express Roads

Roads reserved for automobile traffic, accessible only from interchanges or controlled junctions and on which, in particular, stopping and parking are prohibited.

*) The design speed is that which, in a scheme for the improvement or construction of a road, is chosen to determine the minimum geometric characteristics permitting isolated vehicles to travel at this speed in safety.

I. Généralités

- I. 1. Les caractéristiques fondamentales à adopter pour la construction ou l'aménagement des grandes routes de trafic international, désignées ci-après «routes internationales», font l'objet des dispositions suivantes qui tiennent compte des conceptions actuelles en matière de technique de construction routière. Elles ne s'appliquent pas aux agglomérations. Celles-ci doivent être contournées si elles constituent une gêne ou un danger.
- I. 2. Les valeurs des caractéristiques indiquées ci-après sont des minimums ou des maximums. Il y a lieu de les majorer ou de les diminuer quand il est possible de le faire sans dépenses supplémentaires ou quand celles-ci sont rentables.
- I. 3. Toutes les dispositions de la présente annexe sont prises en considération compte tenu de la comparaison des coûts et des avantages actualisés et notamment de la sécurité. En ce qui concerne la circulation des véhicules, l'évaluation est faite pour différentes variantes, établies dans différentes hypothèses relatives notamment à la vitesse de base *) et en fonction de la prévision du volume de la circulation, de sa composition et de la distribution annuelle des débits horaires.
- I. 4. La protection de l'environnement doit être prise en considération lors de l'étude et de la construction d'une nouvelle route internationale.

II. Catégories de routes internationales

Les routes internationales sont classées dans l'une des catégories suivantes:

II. 1. Routes ordinaires

Catégorie I: routes à deux voies (chaussée unique).

Catégorie II: routes à plus de deux voies (une ou plusieurs chaussées).

II. 2. Autoroutes

Le terme «autoroute» désigne une route qui est spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:

i) Sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;

ii) Ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;

iii) Est spécialement signalée comme étant une autoroute.

II. 3. Routes express

Routes réservées à la circulation automobile accessibles seulement par des échangeurs ou des carrefours réglementés et sur lesquelles notamment l'arrêt et le stationnement sont interdits.

*) La vitesse de base, dans un projet d'aménagement ou de construction d'une route, est la vitesse choisie pour déterminer les caractéristiques géométriques minimales permettant la circulation des véhicules isolés à cette vitesse avec sécurité.

I. Allgemeines

- I. 1. Die nachfolgenden Bestimmungen beziehen sich auf die grundlegenden Merkmale für den Bau und Ausbau der im folgenden „Internationale Straßen“ genannten Hauptstraßen des internationalen Verkehrs, und entsprechen dem gegenwärtigen Stand der Straßenbautechnik. Diese Bestimmungen gelten nicht für bebaute Gebiete. Diese sind, wenn sie ein Hindernis oder eine Gefahr darstellen, zu umgehen.
- I. 2. Diese Merkmale sind Mindest- oder Höchstwerte. Sie sind zu erhöhen beziehungsweise herabzusetzen, wenn dadurch keine zusätzlichen Kosten entstehen oder diese wirtschaftlich gerechtfertigt sind.
- I. 3. Alle Bestimmungen dieses Anhangs sind unter Berücksichtigung einer vergleichenden Kosten-Nutzen-Rechnung und besonders im Hinblick auf die Sicherheit anzuwenden. Mit Bezug auf den Fahrzeugverkehr sind mehrere Varianten zu bewerten, denen verschiedene Annahmen, insbesondere solche hinsichtlich der Entwurfsgeschwindigkeit *), des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens, seiner Zusammensetzung und der Verteilung der Stundenleistungen auf das Jahr, zugrunde liegen.
- I. 4. Bei der Planung und dem Bau einer neuen internationalen Straße ist dem Umweltschutz Rechnung zu tragen.

II. Kategorien der internationalen Straßen

Die internationalen Straßen werden in einer der folgenden Kategorien eingereiht:

II. 1. Gewöhnliche Straßen

Kategorie I: Straßen mit zwei Fahrstreifen
(eine Fahrbahn)

Kategorie II: Straßen mit mehr als zwei Fahrstreifen (eine oder mehrere Fahrbahnen)

II. 2. Autobahnen

„Autobahn“ ist eine Straße, die für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen besonders bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die:

- i) — außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend — für beide Verkehrsrichtungen besondere Fahrbahnen hat, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen durch andere Mittel voneinander getrennt sind;
- ii) keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen oder Gehwegen hat;
- iii) als Autobahn besonders gekennzeichnet ist.

II. 3. Schnellstraßen

Dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehalten, nur über Anschlußstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Straßen, auf denen insbesondere das Halten und das Parken verboten sind.

*) Die Entwurfsgeschwindigkeit für den Bau oder Ausbau einer Straße ist die Geschwindigkeit, die für die Festlegung der minimalen Ausbauelemente gewählt wird und den Einzelfahrzeugen ein sicheres Fahren bei dieser Geschwindigkeit ermöglicht.

III. Standards for sections between junctions**III. 1. Cross-section**

The formation of international roads shall comprise, in addition to the carriageway or carriageways, verges and possibly a central reserve and special paths for pedestrians and cyclists. Such special paths shall not be permitted within the formation of motorways. They shall not be permitted along an express road unless they are separated from it by a sufficiently wide space.

Trams and railways are excluded from the carriageways of all-purpose roads and from within the formation of motorways and express roads. *)

III. 1.1. Carriageways**III. 1.1.1. Width**

The traffic lanes on the carriageways shall have, on a straight alignment, a minimum width of 3.50 m.

In curves of radius less than 200 m, extra width shall be provided to ensure that the largest authorized vehicles can travel at normal speeds without hindrance.

For design speeds equal to or greater than 100 km/h the longitudinal edge markings shall not be included in the above width.

However, the width of a supplementary lane for slow vehicles on a gradient can be reduced to 3 m.

III. 1.1.2. Crossfall

In straight alignment, the cross-section of the carriageway shall consist of one or two planes with a cross-fall between 2 and 3 per cent.

In curves, the maximum superelevation shall be 7 per cent. The minimum radius without modification of the cross-section of the straight alignment is given (in metres) in the following table as a function of the design speed (in km/h):

Design speed	140	120	100	80	60
All-purpose roads	—	1,800	1,300	800	450
Motorways and express roads	3,900	2,800	2,000	1,300	—

III. 1.2. Shoulders and central reserve

III. 1.2.1. The recommended minimum width of the shoulder shall be 3.25 m for all-purpose and express roads and 3.75 m for motorways.

III. 1.2.2. The shoulders of motorways and express roads shall include on the right side of the carriageway a continuous stopping strip, paved or stabilized, with a minimum width of 2.50 m to permit stopping in an emergency.

*) This provision shall not apply to motorways which have been specially designed to allow the installation of a railway.

III. Normes en section courante**III. 1. Profils en travers**

La plate-forme des routes internationales comporte, outre la ou les chaussées, des accotements latéraux et éventuellement un terre-plein central et des pistes spéciales pour piétons et cyclistes. Ces pistes spéciales ne sont pas admises dans la plate-forme des autoroutes. Elles ne sont admises le long des routes express que si elles en sont séparées par un espace suffisamment large.

Les voies ferrées ne sont pas admises dans les chaussées des routes ordinaires ni dans la plate-forme des autoroutes et des routes express. *)

III. 1.1. Chaussées**III. 1.1.1. Largeur**

Les voies de circulation des chaussées ont, en alignement droit, une largeur minimale de 3,50 m.

Dans les courbes de rayon inférieur à 200 m, une surlargeur est prévue pour assurer sans entraves la circulation à vitesse normale des véhicules des plus grandes dimensions autorisées.

Pour les vitesses de base supérieures ou égales à 100 km/h, les marquages latéraux ne sont pas compris dans la largeur précitée.

Toutefois, la largeur d'une voie supplémentaire pour véhicules lents dans une section en rampe peut être ramenée à 3 m.

III. 1.1.2. Déclivité transversale

En alignement droit, le profil en travers de la chaussée est constitué par un ou deux plans, dont la déclivité transversale est comprise entre 2 et 3 ‰.

En courbe, le dévers maximal est de 7 ‰. Le plus petit rayon admissible sans modification du profil transversal de l'alignement droit est donné (en mètres) dans le tableau suivant, en fonction de la vitesse de base (en km/h):

Vitesse de base	140	120	100	80	60
Routes ordinaires	—	1 800	1 300	800	450
Autoroutes et routes express	3 900	2 800	2 000	1 300	—

III. 1.2. Accotements et terre-plein central

III. 1.2.1. La largeur minimale recommandée de l'accotement est de 3,25 m pour les routes ordinaires et les routes express, et de 3,75 m pour les autoroutes.

III. 1.2.2. Les accotements des autoroutes et des routes express comportent du côté droit de la chaussée une bande d'arrêt continue, revêtue ou stabilisée, d'une largeur minimale de 2,50 m permettant le stationnement en cas d'urgence.

*) Cette disposition ne s'applique pas aux autoroutes qui ont été conçues a priori pour permettre l'implantation d'une voie ferrée.

III. Normen für durchgehende Strecken

III. 1. Querschnitt

Die internationalen Straßen umfassen in ihrer Breite außer der oder den Fahrbahnen, Seitenstreifen und gegebenenfalls einen Mittelstreifen sowie besondere Rad- und Gehwege. Diese Rad- und Gehwege sind an Autobahnen nicht zugelassen. An Schnellstraßen sind sie nur dann zugelassen, wenn sie durch einen genügend großen Zwischenraum von diesen getrennt sind.

Schienenwege sind weder auf den Fahrbahnen der gewöhnlichen Straßen noch bei Autobahnen und Schnellstraßen zugelassen. *)

III. 1.1. Fahrbahnen

III. 1.1.1. Breite

Die minimale Fahrstreifenbreite hat in der Geraden 3,50 m zu betragen.

Bei Kurvenradien von weniger als 200 m ist eine Mehrbreite vorzusehen, damit Fahrzeuge mit den größten zulässigen Abmessungen ungehindert die normale Verkehrsgeschwindigkeit einhalten können.

Die seitlichen Straßenmarkierungen sind bei Entwurfsgeschwindigkeiten von 100 km/h oder darüber in der obengenannten Breite nicht eingeschlossen.

Auf Steigungsstrecken darf jedoch die Breite eines zusätzlichen Streifens für langsame Fahrzeuge auf 3 m herabgesetzt werden.

III. 1.1.2. Quergefälle

In der Geraden wird der Straßenquerschnitt durch eine oder zwei Ebenen gebildet, deren Quergefälle zwischen 2 und 3‰ zu betragen hat.

In der Kurve hat die maximale Überhöhung 7‰ zu betragen. Der ohne Änderung des Quergefälles der geraden Strecke zulässige kleinste Radius ist in Abhängigkeit von der Entwurfsgeschwindigkeit (in km/h) aus nachstehender Tabelle ersichtlich (in Metern):

Entwurfsgeschwindigkeit	140	120	100	80	60
Gewöhnliche Straßen	—	1 800	1 300	800	450
Autobahnen und Schnellstraßen	3 900	2 800	2 000	1 300	—

III. 1.2. Seiten- und Mittelstreifen

III. 1.2.1. Die für den Seitenstreifen empfohlene Mindestbreite beträgt 3,25 m für die Schnellstraßen sowie die gewöhnlichen Straßen und 3,75 m für Autobahnen.

III. 1.2.2. Die Seitenstreifen der Autobahnen und Schnellstraßen haben rechts von der Fahrbahn einen durchgehenden mit Belag versehenen oder befestigten Standstreifen von 2,50 m Mindestbreite zu enthalten, der das Halten im Notfall erlaubt.

*) Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Autobahnen, bei denen ein Schienenweg eingeplant wurde.

Such a strip is recommended for all-purpose roads. If it is not provided or if it does not have a width of 2.50 m, laybys shall be provided at intervals.

If need be, draw-ins for buses shall also be provided outside the carriageways.

In all cases, surfaced or stabilized lateral strips, 1 m in width, shall be provided on the shoulder along the carriageway. For safety reasons, wider strips, free of all obstacles, shall be provided along motorways and express roads.

- III. 1.2.3. Where a central reserve is provided, its recommended minimum width shall be 4 m between motorway carriageways. It is recommended that this width shall be increased particularly on curves, if visibility so requires.

It is recommended that the central reserve shall include at the edge of the carriageways marginal guidance and safety strips, paved or stabilized, with a minimum width of 1 m.

III. 1.3. Special paths

On the verge of all-purpose roads, where motor traffic reaches at least 2,000 vehicles per day, special paths reserved for pedestrians, cyclists or similar traffic shall be provided whenever their number reaches 200 units per peak half-hour in one direction or 1,000 units per day in one direction.

Cycle tracks shall normally be one-way and shall have a minimum width of 2.20 m.

A separating strip with a minimum width of 1 m shall be provided between the carriageway and the special paths.

III. 2. Horizontal and vertical alignment

III. 2.1. Homogeneity and co-ordination of horizontal and vertical alignment

International roads shall present homogeneous characteristics over sufficiently long sections. Changes in characteristics shall be made at points where they are normally obvious to a driver (such as passage through a built-up area or a change in topography). If this is not possible, they shall be introduced progressively.

The horizontal and vertical alignment shall be co-ordinated in such a way that the road appears to the driver without undue discontinuities of alignment, permits him to anticipate his manoeuvres and to see clearly the critical points, in particular junctions and entrances and exits of interchanges.

III. 2.2. Geometric characteristics

- III. 2.2.1. The paving of international roads shall everywhere have an even surface. The difference in level per 3 m run shall not exceed 4 mm.

Une telle bande est recommandée pour les routes ordinaires. Si elle n'est pas prévue ou si elle n'a pas la largeur de 2,50 m, des aires de stationnement doivent être établies de place en place.

Le cas échéant, il y a lieu également de prévoir en dehors des chaussées des aires d'arrêt pour les autobus.

Dans tous les cas, des bandes latérales, revêtues ou stabilisées de 1 m de largeur, doivent être réservées dans l'accotement le long de la chaussée. Pour des raisons de sécurité, des bandes plus larges, dégagées de tout obstacle, doivent être prévues le long des autoroutes ou des routes express.

- III. 1.2.3. Quand un terre-plein central est prévu, sa largeur minimale recommandée est de 4 m entre chaussées pour les autoroutes. Il est recommandé d'augmenter cette largeur, notamment dans les courbes, si la visibilité l'exige.

Il est recommandé que le terre-plein central comporte en bordure des chaussées des bandes de guidage et de sécurité, revêtues ou stabilisées, de 1 m de largeur au moins.

III. 1.3. Pistes spéciales

Sur l'accotement des routes ordinaires où le trafic motorisé atteint au moins 2 000 véhicules par jour, des pistes spéciales, réservées à la circulation des piétons, cyclistes ou assimilés, sont prévues chaque fois que leur nombre atteint 200 unités par demi-heure de pointe dans un sens, ou 1 000 unités par jour dans un sens.

Les pistes cyclables sont normalement à sens unique et ont une largeur minimale de 2,20 m.

Une bande séparative de 1 m de largeur minimum doit être prévue entre la chaussée et les pistes spéciales.

III. 2. Profil en long et tracé en plan

III. 2.1. Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan

Les routes internationales présentent des caractéristiques homogènes sur des sections de longueur suffisante. Les changements de caractéristiques se font en des points tels qu'ils puissent être normalement prévus par l'utilisateur (traversée d'une agglomération, modification du relief du terrain). A défaut, ils sont réalisés progressivement.

Le profil en long et le tracé en plan sont coordonnés de telle manière que la route apparaisse à l'utilisateur sans discontinuité gênante de tracé, lui permette de prévoir son évolution et de distinguer clairement les dispositions des points singuliers, notamment les carrefours, les entrées et les sorties dans les échangeurs.

III. 2.2. Caractéristiques géométriques

- III. 2.2.1. Les revêtements des routes internationales présentent partout une surface unie. Les dénivellations maximales mesurées à la règle de 3 mètres ne peuvent dépasser 4 mm.

Für gewöhnliche Straßen wird ein solcher Standstreifen empfohlen. Ist keiner vorgesehen, oder hat er nicht die Breite von 2,50 m, sind in Abständen Abstellflächen anzulegen.

Gegebenenfalls sind auch Haltebuchten für Autobusse vorzusehen.

In allen Fällen sind im Seitenstreifen längs der Fahrbahn mindestens 1 m breite, mit Belag versehene oder befestigte Streifen vorzusehen. Längs der Autobahnen und Schnellstraßen sind aus Sicherheitsgründen breitere hindernisfreie Streifen anzulegen.

- III. 1.2.3. Ist ein Mittelstreifen vorgesehen, hat seine Mindestbreite auf Autobahnen zwischen den Fahrbahnen 4 m zu betragen. Wenn die Sichtweite es erfordert, ist eine größere Breite zu empfehlen, und zwar insbesondere in den Kurven.

Es wird empfohlen, entlang den Fahrbahnen auf dem Mittelstreifen mindestens 1 m breite mit Belag versehene oder befestigte Leit- und Sicherheitsstreifen anzubringen.

III. 1.3. Besondere Wege

Erreicht bei gewöhnlichen Straßen der Kraftfahrzeugverkehr wenigstens 2 000 Fahrzeuge pro Tag, so sind auf den Seitenstreifen besondere Streifen für den Fußgänger-, Radfahrer- oder ähnlichen Verkehr vorzusehen, sobald darauf 200 Einheiten in der Spitzenzeit halbstündlich oder 1 000 Einheiten pro Tag im Richtungsverkehr gezählt werden.

Die Radwege sind normalerweise in einer Richtung befahrbar mit einer Mindestbreite von 2,20 m vorzusehen.

Zwischen der Fahrbahn und den besonderen Streifen ist ein mindestens 1 m breiter Trennstreifen vorzusehen.

III. 2. Linienführung in Grund- und Aufriß

III. 2.1. Gleichartigkeit und Koordinierung der Linienführung in Grund- und Aufriß

Auf genügend langen Abschnitten haben die internationalen Straßen gleichartige Merkmale aufzuweisen. Diese sind dort zu ändern, wo der Verkehrsteilnehmer dies normalerweise voraussehen kann (Durchquerung eines bebauten Gebietes, Veränderung der Geländeform). Ist dies nicht möglich, sind Änderungen stufenweise vorzunehmen.

Grund- und Aufriß sind so zu koordinieren, daß die Linienführung der Straße dem Verkehrsteilnehmer ohne störende Unterbrechung erscheint und es ihm ermöglicht, den Verlauf der Straße vor auszusehen, kritische Stellen, insbesondere Kreuzungen und Ein- und Ausfahrten der Anschlußstellen, klar zu erkennen und sein Fahrverhalten darauf einzustellen.

III. 2.2. Ausbauelemente

- III. 2.2.1. Die Beläge der internationalen Straßen haben stets eine ebene Oberfläche aufzuweisen. Der Höhenunterschied auf 3 m Länge darf 4 mm nicht übersteigen.

III. 2.2.2. The principal geometric characteristics of international roads are summarized in the following table: they are based on a coefficient of longitudinal friction (locked wheels, smooth tyres) of 0.4 at 50 km/h; they shall be regarded as minimum values to be observed.

Design speed (in km/h)	140	120	100	80	60	
Gradient (% not to be exceeded)	4	5	6	7	8	
Minimum radii in convex vertical curves (in metres) *)	One-way carriage-way	27,000	12,000	6,000	3,000	1,500
	Two-way carriage-way	—	—	10,000	4,500	1,600
Minimum radii in plane corresponding to maximum superelevation	1,000	650	450	240	120	

*) The convex vertical curves shown in the table correspond to transition curves with terminal slopes sensibly equal but in opposite directions. A difference in slopes is sufficient to limit visibility.

The design speed of 120 km/h shall be chosen only if the carriageways are separated and if most of the intersections are designed as interchanges (see IV below). The design speed of 140 km/h is applicable only to motorways.

Concave curves shall be such that, for a given design speed, the vertical acceleration shall not exceed 0.25 m/sec².

The values for horizontal curves are the minima corresponding to a superelevation of 7 per cent. They are sufficient for the stability of the vehicle and comfort of the driver under average conditions.

The gradient resulting from longitudinal slope and superelevation shall not exceed 10 per cent.

III. 2.2.3. The circular and straight sections of the horizontal alignment shall be joined by curves with a progressive curvature.

III. 2.2.4. The horizontal and vertical visibility provided shall be such as to give the same degree of safety, taking any gradients into account.

The minimum visibility distances necessary for overtaking on two-way carriageways are given in the following table:

design speed (in km/h)	100	80	60
minimum overtaking visibility distance (in metres)	400	325	250

These visibility distances shall be provided on as great a percentage of the length of the road and, as uniformly distributed, as possible.

III. 2.2.2. Les caractéristiques géométriques principales des routes internationales sont rassemblées dans le tableau suivant; elles sont basées sur un coefficient de frottement longitudinal (roues bloquées, pneus lisses) de 0,4 à la vitesse de 50 km/h; elles doivent être considérées comme des valeurs minimales à respecter:

Vitesse de base (en km/h)	140	120	100	80	60	
déclivités (% à ne pas dépasser)	4	5	6	7	8	
Rayons convexes minimaux en profil en long (en m) *)	chaussée à sens unique	27 000	12 000	6 000	3 000	1 500
	chaussée à double sens de circulation	—	—	10 000	4 500	1 600
Rayons minimaux en plan correspondant au dévers maximum	1 000	650	450	240	120	

*) Les rayons convexes en profil en long indiqués dans le tableau correspondent à des courbes de raccordement de déclivités terminales sensiblement égales et de sens contraires, la différence des déclivités étant en outre suffisante pour limiter la visibilité.

La vitesse de base de 120 km/h n'est choisie que si les chaussées sont séparées et si la plupart des intersections sont aménagées en échangeurs (voir IV ci-après). Celle de 140 km/h n'est applicable qu'aux autoroutes.

Les rayons concaves sont tels que, pour la vitesse de base, l'accélération verticale ne puisse dépasser 0,25 m/sec².

Les valeurs des rayons en plan sont des minima correspondant au dévers maximum de 7%. Elles sont suffisantes pour la stabilité et le confort de conduite du véhicule dans des conditions moyennes.

La résultante de la déclivité longitudinale et du dévers ne doit pas dépasser 10%.

III. 2.2.3. Les sections circulaires et rectilignes du tracé en plan sont raccordées par des courbes à courbure progressive.

III. 2.2.4. La visibilité en plan et la visibilité en profil en long sont réalisées dans des conditions de sécurité égales, compte tenu éventuellement des déclivités.

Les distances de visibilité minimales nécessaires au dépassement sur les chaussées bidirectionnelles sont données au tableau suivant:

vitesse de base (en km/h)	100	80	60
distance de visibilité de dépassement minimale (en m)	400	325	250

Ces distances doivent être assurées sur un pourcentage de la longueur de la route aussi élevé et aussi uniformément réparti que possible.

III. 2.2.2. Die grundlegenden Ausbauelemente der internationalen Straßen sind in nachstehender Tabelle zusammengefaßt; sie basieren auf einem Reibungskoeffizienten von 0,4 in der Längsrichtung (blockierte Räder, abgefahrene Reifen), bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h; sie sind Mindestwerte, die zu beachten sind.

Entwurfsgeschwindigkeit (in km/h)	140	120	100	80	60	
Längsgefälle (in ‰, nicht zu überschreiten)	4	5	6	7	8	
Mindestradien für Kuppenausrundungen im Aufriß (in m *)	Fahrbahn mit Richtungsverkehr	27 000	12 000	6 000	3 000	1 500
	Fahrbahn mit Gegenverkehr	—	—	10 000	4 500	1 600
Mindestradien im Grundriß entsprechend der maximalen Überhöhung	1 000	650	450	240	120	

*) Die in der Tabelle angegebenen Kuppenradien im Aufriß entsprechen Ausrundungsbögen von annähernd gleichen im entgegengesetzten Sinn verlaufenden Endgefällen. Unterschiedliche Gefälle begrenzen die Sichtweite.

Die Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h ist dann zu wählen, wenn die Fahrbahnen getrennt und die meisten Kreuzungen als Anschlußstellen ausgebildet sind (siehe Ziffer IV). Die Entwurfsgeschwindigkeit von 140 km/h gilt nur für Autobahnen.

Die Radien für Wannenausrundungen sind so zu bemessen, daß die Vertikalbeschleunigung für die Entwurfsgeschwindigkeit 0,25 m/Sek.² nicht übersteigen darf.

Die Radien im Grundriß sind Mindestwerte, die einer maximalen Überhöhung von 7 ‰ entsprechen. Sie genügen für die Standsicherheit des Fahrzeugs und den Fahrkomfort unter durchschnittlichen Bedingungen.

Die Resultierende aus Längsgefälle und Überhöhung darf 10 ‰ nicht übersteigen.

III. 2.2.3. Die kreisförmigen und geraden Abschnitte der Linienführung im Grundriß sind durch Übergangsbögen mit zunehmender Krümmung zu verbinden.

III. 2.2.4. Sowohl im Grundriß wie im Aufriß hat die Sichtweite unter Berücksichtigung der jeweiligen Längsgefälle gleichen Sicherheitsbedingungen zu unterliegen.

Die für das Überholen auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr nötigen Mindestsichtweiten sind in der folgenden Aufstellung angegeben:

Entwurfsgeschwindigkeit (in km/h)	100	80	60
Mindestüberholsichtweite (in m)	400	325	250

Diese Sichtweiten sind für einen möglichst großen und gleichmäßig verteilten Prozentsatz der Straßenlänge zu gewährleisten.

III. 2.2.5. When the visibility is insufficient, doubling of the carriageway is recommended at summits and in curves on all-purpose roads with two and three traffic lanes.

III. 3. Traffic flows

Roads of the various categories shall permit normally, i.e. with a quality or level of service judged necessary for international roads, and in conformity with the standards laid down in III. 2, the flows *) indicated in column 1 of the following table expressed in passenger car units (pcu). per hour. **)

Category of road	1 Normal flow pcu/hrs	2 Maximum admissible flow pcu/hrs	Remarks
Category I	900	1,500	both ways
Category II 3-lane	1,500	2,000	both ways
4-lane	1,500	2,000	one way
for each additional lane	750	1,000	one way
Motorways and express roads with 2 x 2 lanes	2,000	3,000	one way
for each additional lane	1,200	1,500	one way

For a given category of road, it is recommended that the flows indicated in column 1 shall not be exceeded during more than 50 hours per year, unless there is no economic justification for a supplementary lane or improvement to a higher category.

When the flow exceeds the values in column 2 during more than 50 hours per year, it is recommended that consideration be given to the construction of an additional lane or improvement to a higher category taking into account construction and environmental costs.

These values imply a continuous flow on condition:

- (i) that level junctions are not too numerous and do not create too many traffic incidents;
- (ii) that for two and three-lane roads, the overtaking visibility distances are provided over the whole of the route.

*) Outside urban areas.

**) A passenger car unit corresponds to a private car. For other vehicles a pcu. equivalent shall be applied.

III. 2.2.5. Lorsque la visibilité est insuffisante, il est recommandé de dédoubler la chaussée aux sommets et dans les virages des routes ordinaires à deux voies et à trois voies de circulation.

III. 3. Débits de service

Les routes des diverses catégories peuvent écouler normalement, c'est-à-dire avec une qualité ou un niveau de service jugé nécessaire pour les routes internationales et moyennant le respect des normes précisées au III. 2., les débits *) indiqués à la colonne 1 du tableau suivant exprimés en unités de trafic (UT) par heure. **)

Catégorie de routes	1 débit normal UT/h	2 débit maximum admissible UT/h	Observations
Catégorie I	900	1 500	2 sens
Catégorie II à 3 voies	1 500	2 000	2 sens
à 4 voies	1 500	2 000	par sens
par voie supplémentaire	750	1 000	par sens
autoroutes et routes express à 2 x 2 voies	2 000	3 000	par sens
par voie supplémentaire	1 200	1 500	par sens

Pour une catégorie de routes déterminée, il est recommandé de ne pas dépasser les débits de la colonne 1 pendant plus de 50 heures par an, à moins que la rentabilité d'une voie supplémentaire ou de l'aménagement dans une catégorie supérieure ne soit assurée.

Quand le débit dépasse les valeurs de la colonne 2 pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé que soit prise en considération la construction d'une voie supplémentaire ou l'aménagement dans une catégorie supérieure compte tenu des coûts de construction et de l'environnement.

Ces valeurs s'entendent en débit continu et à condition:

- i) que les carrefours à niveau ne soient pas trop nombreux et ne créent pas un nombre trop élevé d'incidents de trafic;
- ii) que pour les routes à deux et trois voies, la distance de visibilité de dépassement soit assurée sur la totalité de l'itinéraire.

*) En dehors des zones urbaines.

**) Une unité de trafic correspond à une voiture particulière. Pour les autres véhicules un coefficient d'équivalence doit être appliqué.

III. 2.2.5. Bei ungenügender Sichtweite wird empfohlen, für die Fahrbahn im Bereich von Kuppen und Kurven gewöhnlicher Straßen mit zwei und drei Fahrstreifen eine Richtungstrennung vorzusehen.

III. 3. Leistungsfähigkeit

Mit der für internationale Straßen als nötig erachteten Qualität oder Leistungsstufe und bei Einhaltung der in III. 2. festgelegten Normen können normalerweise die in Spalte 1 der folgenden Tabelle in Verkehrseinheiten (VE) pro Stunde *) angegebenen Verkehrsmengen **) auf den Straßen der verschiedenen Kategorien erbracht werden.

Straßen- kategorie	1	2	Bemer- kungen
	Normale Verkehrs- menge VE/h	Maximal zulässige Verkehrs- menge VE/h	
Kategorie I	900	1 500	in beiden Richtungen
Kategorie II mit 3 Fahr- streifen	1 500	2 000	in beiden Richtungen
mit 4 Fahr- streifen	1 500	2 000	in einer Richtung
für jeden zusätzlichen Fahrstreifen	750	1 000	in einer Richtung
Autobahnen und Schnellstraßen mit 2 + 2 Streifen	2 000	3 000	in einer Richtung
für jeden zusätzlichen Fahrstreifen	1 200	1 500	in einer Richtung

Es wird empfohlen, darauf zu achten, daß die Verkehrsmengen der Spalte 1 nicht während mehr als 50 Stunden jährlich überschritten werden, es sei denn, die Wirtschaftlichkeit eines zusätzlichen Fahrstreifens oder der Ausbau der Straße zu einer höheren Kategorie wären nicht gewährleistet.

Übersteigt die Verkehrsmenge die Werte in Spalte 2 während mehr als 50 Stunden jährlich, wird empfohlen, den Bau eines zusätzlichen Fahrstreifens oder den Ausbau zu einer höheren Kategorie unter Berücksichtigung der Kosten für Bau und Umweltschutz in Betracht zu ziehen.

Diese Werte verstehen sich für kontinuierliche Verkehrsmengen und unter der Voraussetzung, daß

- i) die höhengleichen Kreuzungen nicht zu zahlreich sind und nicht zu viele Verkehrsstörungen schaffen;
- ii) die Überholsichtweite auf den Straßen mit zwei und drei Fahrstreifen insgesamt gewährleistet ist.

*) Außerhalb der Stadtgebiete.

**) Eine Verkehrseinheit entspricht einem Personenkraftfahrzeug. Für die anderen Fahrzeuge ist ein Äquivalenzwert anzuwenden.

Three-lane roads are not recommended when the normal flow, indicated in column 1 of the above table, is exceeded.

For four-lane roads, when the peak flow in the heavier direction exceeds 1,500 pcu/hr during more than 50 hours per year, separate one-way carriageways are recommended for safety.

IV. Standards for intersections *)

IV. 1. Definitions

International roads, where they meet each other, or where they meet other roads or other ways of communication, form "intersections".

The different arrangements for road intersections are as follows:

Intersections of all-purpose roads

- level junctions in which the branches are situated on the same level or grade;
- grade-separated junctions or junctions on separate levels in which at least one of the branches crosses one or several other branches at a different level.

Intersections between motorways or express roads and roads of the same category

A Interchanges

in which the joinings do not involve any cuts in traffic flows.

Intersections between motorways and all-purpose roads

B Interchanges

not involving any traffic cuts on the motorway carriageway.

Intersections between express roads and all-purpose roads

For major intersections:

B Interchanges

not involving any traffic cuts on the carriageway(s) of the express road.

For intersections of secondary importance for which an interchange is not economically justified:

Level or grade-separated junctions possibly controlled by light signals.

IV. 2. Intersections on all-purpose roads

IV. 2.1. Level junctions

IV. 2.1.1. Level junctions shall be avoided on international roads whenever this measure is economically justified.

IV. 2.1.2. Level junctions comprising more than four branches shall be simplified by grouping certain traffic streams according to their volume.

Les routes à trois voies ne sont pas recommandées quand le débit normal indiqué à la colonne 1 du tableau précité est dépassé.

Pour les routes à quatre voies, dès que le débit de pointe dans le sens le plus chargé dépasse 1 500 UT/h pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé, pour la sécurité, d'établir des chaussées séparées à sens unique.

IV. Normes des intersections *)

IV. 1. Définitions

Les routes internationales forment, à leur rencontre entre elles ou avec d'autres routes ou d'autres voies de communication, des «intersections».

Les différents types d'aménagement des intersections routières sont les suivants:

Intersections de routes ordinaires:

- carrefours plans ou à niveau, dont les branches sont situées dans un même plan;
- carrefours dénivelés ou à niveau séparés, dont l'une au moins des branches franchit à un niveau différent une ou plusieurs autres branches.

Intersections d'autoroutes ou de routes express avec des routes de même catégorie:

Échangeurs A

dont les liaisons ne comportent aucun cisaillement de courants de circulation.

Intersections d'autoroutes avec des routes ordinaires:

Échangeurs B

ne comportant aucun cisaillement de courant de circulation sur les chaussées des autoroutes.

Intersections de routes express avec des routes ordinaires:

Pour les intersections importantes:

Échangeurs B

ne comportant aucun cisaillement de courants de circulation sur la ou les chaussées de la route express.

Pour les intersections d'importance secondaire pour lesquelles la rentabilité d'un échangeur n'est pas assurée:

Carrefours plans ou dénivelés contrôlés éventuellement par signalisation lumineuse.

IV. 2. Intersections de routes ordinaires

IV. 2.1. Les carrefours à niveau

IV. 2.1.1. Les carrefours à niveau doivent être supprimés sur les routes internationales quand cette mesure est rentable.

IV. 2.1.2. Les carrefours à niveau comportant plus de quatre branches doivent être simplifiés par regroupement de certains courants de circulation suivant une hiérarchie de l'importance de ces courants.

*) This text is drafted on the assumption that traffic drives on the right.

*) Les textes sont rédigés dans l'hypothèse de la circulation à droite.

Straßen mit drei Fahrstreifen werden nicht empfohlen, wenn die in der erwähnten Tabelle in Spalte 1 angegebene normale Verkehrsmenge überschritten wird.

Für Straßen mit vier Fahrstreifen wird aus Sicherheitsgründen empfohlen, getrennte Fahrbahnen mit Richtungsverkehr anzulegen, sobald die Spitzenverkehrsmenge in der am stärksten befahrenen Richtung 1 500 VE/h während mehr als 50 Stunden jährlich übersteigt.

IV. Normen für Kreuzungen *)

IV.1. Begriffsbestimmungen

Internationale Straßen bilden, wenn sie aufeinander treffen oder mit anderen Straßen oder anderen Verkehrswegen zusammentreffen, „Kreuzungen“.

Die verschiedenen Arten von Straßenkreuzungen sind:

Kreuzungen zwischen gewöhnlichen Straßen:

- höhengleiche Kreuzungen, deren Äste in derselben Ebene bzw. Höhe liegen;
- höhenfreie Kreuzungen oder Kreuzungen in verschiedenen Ebenen, wo mindestens ein Ast einen oder mehrere Äste in anderer Ebene kreuzt.

Kreuzungen zwischen Autobahnen oder Schnellstraßen und Straßen dieser Kategorien:

A n s c h l u ß s t e l l e T y p A ,

bei der die Anschlüsse keine Kreuzungsvorgänge mit anderen Verkehrsströmen zulassen.

Kreuzungen zwischen Autobahnen und gewöhnlichen Straßen:

A n s c h l u ß s t e l l e T y p B ,

die auf den Fahrbahnen der Autobahnen keine Kreuzungsvorgänge mit Verkehrsströmen zuläßt.

Kreuzungen zwischen Schnellstraßen und gewöhnlichen Straßen:

Für wichtige Kreuzungen:

A n s c h l u ß s t e l l e T y p B ,

die keine Kreuzungsvorgänge mit Verkehrsströmen auf der oder den Fahrbahnen der Schnellstraßen zuläßt.

Für Kreuzungen von zweitrangiger Bedeutung, bei denen eine Anschlußstelle wirtschaftlich nicht gerechtfertigt ist:

Höhengleiche oder -freie Kreuzungen, nach Möglichkeit mit Lichtsignalanlage

IV.2. Kreuzungen zwischen gewöhnlichen Straßen

IV.2.1. Höhengleiche Kreuzungen

IV.2.1.1. Auf den internationalen Straßen sind höhengleiche Kreuzungen aufzuheben, sofern diese Maßnahme wirtschaftlich gerechtfertigt ist.

IV.2.1.2. Höhengleiche Kreuzungen mit mehr als vier Ästen sind zu vereinfachen, indem einzelne Verkehrsströme ihrer Bedeutung entsprechend zusammengefaßt werden.

*) Dem vorliegenden Text wurde Rechtsverkehr zugrunde gelegt.

- IV. 2.1.3. Roundabouts and light signals shall be used only if other arrangements avoiding weaving flows and cuts are not economically justified.
- IV. 2.1.4. At the approaches to a junction, visibility of the junction shall be provided over a sufficient distance to ensure that drivers have enough time to take the decisions imposed by the type of control and the traffic conditions of the moment. This visibility is improved if carriageways, especially those on which drivers must give way, slope slightly down towards the junction.
- IV. 2.1.5. The international road shall have priority over other roads. The priority between international roads shall be fixed according to the relative volumes of traffic.
- IV. 2.1.6. Through traffic on the priority international road shall not be slowed down. For this purpose, waiting zones of sufficient length shall be provided between the two lines of traffic, for vehicles about to turn left.
- IV. 2.1.7. Acceleration and deceleration lanes shall be provided at the entrance to and exit from the carriageway of the priority international road at important junctions where they are economically justified.
- IV. 2.1.8. The junction shall include, on the non-priority carriageways, directional islands to channel the traffic streams. The directional islands shall satisfy the following criteria:
- (a) the geometry of the set of traffic lanes shall be as simple as possible, so as to be immediately comprehensible to drivers;
 - (b) non-priority traffic streams shall be slowed down, and the diversion of the corresponding lanes shall be adapted to the volume of traffic they carry;
 - (c) intersecting lanes shall intersect one another as nearly at right angles as possible;
 - (d) the points of intersection shall be spaced (and not merged) in such a way that drivers can reach them separately via intermediate waiting zones;
 - (e) the most direct path shall be reserved for pedestrians;
 - (f) if cycle paths exist, cyclists shall be diverted from the junction proper in such a way that they cross the vehicle lanes as nearly at right angles as possible;
 - (g) directional islands shall be bordered by a slightly raised kerb in white material. When economically justified, they shall be lit at night. If not lit, the kerbs shall be reflectorized.
- IV. 2.2. **Grade-separated junctions**
- When the necessary improvement has been shown to be economically justified, certain important traffic streams shall be separated to eliminate traffic cuts with other streams using the same junction.
- IV. 2.1.3. Les carrefours giratoires et les signaux lumineux ne doivent être utilisés que si d'autres aménagements supprimant les cisaillements et les entrecroisements de courants de circulation ne sont pas rentables.
- IV. 2.1.4. La visibilité du carrefour doit être assurée à son approche sur une distance suffisante pour permettre aux conducteurs de prendre en temps voulu les décisions qu'imposent le type de régulation et les conditions instantanées de la circulation. Cette visibilité est améliorée si les chaussées, spécialement celles dont les usagers doivent céder le passage, sont en légère descente vers le carrefour.
- IV. 2.1.5. La route internationale est prioritaire par rapport aux autres routes; la priorité entre routes internationales doit être fixée en fonction de l'importance relative des volumes de la circulation.
- IV. 2.1.6. La circulation directe sur la route internationale prioritaire ne doit pas être ralentie. A cet effet, des zones d'attente de longueur suffisante doivent être réservées entre les deux sens de circulation pour les véhicules effectuant une manœuvre de «tourne gauche».
- IV. 2.1.7. Des voies d'accélération et de décélération respectivement à l'entrée et à la sortie de la chaussée de la route internationale prioritaire sont prévues aux carrefours importants pour autant qu'elles soient rentables.
- IV. 2.1.8. Le carrefour doit comporter sur les chaussées non prioritaires des flots directionnels canalisant les courants de circulation et satisfaisant aux critères suivants:
- a) la géométrie de l'ensemble des couloirs de circulation doit être aussi simple que possible afin d'être immédiatement compréhensible pour les usagers;
 - b) les circulations non prioritaires doivent être ralenties, les déviations des voies correspondantes étant adaptées à l'importance des circulations qu'elles supportent;
 - c) les trajectoires sécantes doivent se couper aussi orthogonalement que possible;
 - d) les points d'intersection doivent être espacés (et non confondus) de telle manière que les usagers puissent les aborder séparément et disposer de zones intermédiaires d'attente;
 - e) le chemin le plus direct doit être réservé aux piétons;
 - f) les cyclistes, s'il existe des pistes cyclables, doivent être déviés du carrefour proprement dit, de manière à recouper aussi orthogonalement que possible les trajectoires des véhicules;
 - g) les flots directionnels sont limités par des bordures légèrement saillantes en matériaux blancs. Quand la rentabilité le justifie, ils sont éclairés la nuit. A défaut d'éclairage, les bordures sont réflectorisées.
- IV. 2.2. **Les carrefours dénivelés**
- Il convient, quand la rentabilité de l'aménagement correspondant est établie, de déniveliser certains courants importants de circulation pour éliminer les conflits de cisaillement avec d'autres courants empruntant le carrefour.

- IV. 2.1.3. Kreisverkehr und Lichtsignalanlagen sind nur zulässig, wenn andere Anlagen, bei denen Verkehrsströme sich weder kreuzen noch verflechten, wirtschaftlich nicht gerechtfertigt sind.
- IV. 2.1.4. Bei Annäherung an die Kreuzung ist eine ausreichende Sichtweite zu gewährleisten, damit Verkehrsteilnehmer im richtigen Zeitpunkt die Entscheidungen treffen können, die entsprechend der Verkehrsregelung und den gegebenen Verkehrsbedingungen erforderlich sind. Diese Sichtweite wird verbessert, wenn die Fahrbahnen, insbesondere jene, auf denen die Verkehrsteilnehmer Vorfahrt gewähren müssen, zur Kreuzung hin geringes Gefälle haben.
- IV. 2.1.5. Auf der internationalen Straße besteht gegenüber den anderen Straßen Vorfahrt. Die Vorfahrt auf internationalen Straßen untereinander ist dem Verhältnis ihrer Verkehrsmengen entsprechend festzulegen.
- IV. 2.1.6. Der durchgehende Verkehr darf auf der internationalen Straße mit Vorfahrt nicht verlangsamt werden. Zu diesem Zweck sind für linksabbiegende Fahrzeuge genügend große Stauräume zwischen den beiden Verkehrsrichtungen vorzusehen.
- IV. 2.1.7. An den wichtigen Kreuzungen sind, sofern es wirtschaftlich gerechtfertigt ist, für Ein- und Ausfahrten von der Fahrbahn der vorfahrtberechtigten internationalen Straße Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen vorzusehen.
- IV. 2.1.8. Die Kreuzung hat auf den Fahrbahnen ohne Vorfahrt Verkehrsinseln aufzuweisen, welche die Verkehrsströme kanalisieren und folgende Kriterien zu erfüllen haben:
- a) die Gestaltung aller Fahrstreifen hat möglichst übersichtlich zu sein, damit sie den Verkehrsteilnehmern sofort verständlich ist;
 - b) die Verkehrsströme ohne Vorfahrt sind zu verlangsamen und die zum Abbiegen bestimmten Fahrstreifen ihrer Verkehrsmenge anzupassen;
 - c) die Fahrstreifen haben sich möglichst rechtwinklig zu schneiden;
 - d) die Kreuzungspunkte dürfen nicht ineinander übergehen und haben so weit auseinanderzuliegen, daß die Verkehrsteilnehmer jeden von ihnen getrennt über Zwischenstauräume erreichen können;
 - e) der kürzeste Weg ist den Fußgängern vorzubehalten;
 - f) die Radfahrer sind, falls Radwege bestehen, von der eigentlichen Kreuzung so wegzuführen, daß die Radwege die Fahrstreifen der Kraftfahrzeuge möglichst rechtwinklig kreuzen;
 - g) die Verkehrsinseln sind mit leicht erhöhten Begrenzungssteinen aus weißem Material einzufassen. Sofern wirtschaftlich gerechtfertigt, sind sie nachts zu beleuchten. Fehlt eine Beleuchtung, sind die Begrenzungssteine rückstrahlend zu gestalten.

IV. 2.2. Höhenfreie Kreuzungen

Wenn ein Ausbau wirtschaftlich gerechtfertigt ist, sind bestimmte wichtige Verkehrsströme in verschiedenen Ebenen zu verlegen, um Überschneidungen mit anderen, die Kreuzung benutzenden Verkehrsströmen zu vermeiden.

- The horizontal and vertical alignments of the slip roads shall conform to the principles and standards of the interchanges which are applicable to them (see IV. 3.).
- Slip roads which are not grade-separated shall at their intersections form junctions corresponding to the conditions set forth above (see IV. 2.1.).
- IV. 3. Interchanges**
- IV. 3.1. Definitions**
- The carriageways of interchanges are classed as principal carriageways and slip roads joining the principal carriageways.
- The principal carriageways are those which carry the largest volumes of traffic (allowing, where appropriate for their hourly variation), and for which no significant reduction in design speed shall be tolerated.
- IV. 3.2. Flow on the carriageways of interchanges**
- The carriageways of an A interchange shall be one-way. In a B interchange, certain slip roads may be two-way for part of their length; however, the entries to or exits from a motorway or express road shall always be one-way.
- IV. 3.3. Principles for the alignment of interchanges**
- The alignment of interchanges shall satisfy the following principles:
- IV. 3.3.1. Principle A. — Type of interchange**
- In the choice of a type of interchange and of its principal carriageways and slip roads due account shall be taken of the absolute and relative volume of the traffic streams which pass through it.
- IV. 3.3.2. Principle B. — Divergence of traffic streams**
- When a carriageway divides into two other carriageways, the separation of the two traffic streams shall be effected in such a way as not to entail any significant reduction in the speeds of vehicles.
- To this end the driver shall have time to place himself in the lane most favourable for the direction he wishes to take, and shall have sufficient visibility of the point of divergence. In an A interchange, a carriageway which divides into two others shall be widened before the separation, and shall comprise a number of lanes equal to the total number of lanes on the two carriageways over a distance which will allow the streams to separate before the point of divergence. The widening shall preferably be made to the right.
- The less important traffic stream shall be required to leave by the right-hand carriageway in order to reduce the number of vehicles slowing down whilst changing lanes. If the speed of this stream has to be reduced, a deceleration lane shall be provided. This right-hand carriage-
- Les tracés et les profils en long des liaisons dénivelées doivent respecter les principes et les normes des échangeurs qui leur sont applicables (voir IV.3.).
- Les liaisons non dénivelées doivent former à leur intersection des carrefours répondant aux conditions ci-dessus (voir IV. 2.1.).
- IV. 3. Les échangeurs**
- IV. 3.1. Définitions**
- Les chaussées des échangeurs sont classées en chaussées principales et en chaussées de raccordement qui relient entre elles les chaussées principales.
- Les chaussées principales sont celles qui supportent les volumes de circulation les plus importants (compte tenu, le cas échéant, de leur variation horaire) et pour lesquelles on ne peut tolérer une réduction importante de la vitesse de base.
- IV. 3.2. Circulation sur les chaussées des échangeurs**
- Les chaussées d'un échangeur A sont à sens unique. Dans un échangeur B certaines chaussées de raccordement peuvent être à double sens sur une partie de leur parcours; toutefois, les entrées et les sorties d'autoroute ou de route express sont toujours à sens unique.
- IV. 3.3. Principes du tracé des échangeurs**
- Le tracé des échangeurs satisfait aux principes suivants:
- IV. 3.3.1. Principe A. Type d'échangeur**
- Le choix d'un type d'échangeur et celui corolaire de ses chaussées principales et de raccordement doivent tenir compte de l'importance absolue et relative des courants de circulation qui les traversent.
- IV. 3.3.2. Principe B. Divergence des courants de circulation**
- Lorsqu'une chaussée se divise en deux autres chaussées, la séparation des deux courants de circulation doit se faire de manière à ne pas entraîner de réduction importante de la vitesse des véhicules.
- À cet effet, l'usager doit avoir le temps de se placer dans la voie la plus favorable à la direction qu'il doit prendre, et avoir une visibilité suffisante du point de divergence. Dans un échangeur A, la chaussée qui se divise en deux autres doit être élargie avant la séparation et comporter un nombre de voies égal au nombre total de voies des deux chaussées, sur une distance permettant la séparation des courants avant le point de divergence. L'élargissement doit se faire de préférence vers la droite.
- Le courant de circulation le moins important doit être écoulé par la chaussée de droite afin de réduire le nombre de véhicules ralentis lors du changement de file. Si la vitesse de ce courant doit être réduite, il y a lieu de prévoir une voie de décélération. Cette chaussée de

Für die Linienführung kreuzungsfreier Verbindungsfahrbahnen im Grund- und Aufriß gelten die Grundsätze und Normen der entsprechenden Kreuzungen (siehe Ziffer IV. 3.).

Höhengleiche Anschlußäste sind an ihren Kreuzungen entsprechend den vorstehenden Bedingungen auszubilden (siehe Ziffer IV. 2.1.).

IV. 3. Anschlußstellen

IV. 3.1. Begriffsbestimmungen

Die Fahrbahnen der Anschlußstellen sind in Hauptfahrbahnen und diese untereinander verbindende Verbindungsfahrbahnen eingeteilt.

Hauptfahrbahnen weisen das größte Verkehrsaufkommen auf (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der stündlichen Schwankungen), für die eine wesentliche Herabsetzung der Entwurfsgeschwindigkeit nicht erfolgen darf.

IV. 3.2. Verkehr auf den Fahrbahnen der Anschlußstellen

Die Fahrbahnen der Anschlußstellen Typ A sind als Richtungsfahrbahnen anzulegen. Bei Anschlußstellen Typ B dürfen einzelne Verbindungsfahrbahnen streckenweise Verkehr in beiden Richtungen zulassen; Ein- und Ausfahrten von Autobahnen und Schnellstraßen sind jedoch immer für Richtungsverkehr anzulegen.

IV. 3.3. Grundsätze für die Linienführung bei Anschlußstellen

Die Linienführung bei Anschlußstellen hat folgenden Grundsätzen zu entsprechen:

IV. 3.3.1. Grundsatz A: Typ der Anschlußstelle

Bei der Wahl des Typs einer Anschlußstelle und seiner Hauptfahrbahnen und Verbindungsfahrbahnen ist die absolute und relative Größe der sich auf ihnen abwickelnden Verkehrsströme zu berücksichtigen.

IV. 3.3.2. Grundsatz B: Trennung der Verkehrsströme

Wird eine Fahrbahn in zwei Fahrbahnen geteilt, darf die Trennung der beiden Verkehrsströme keine wesentliche Herabsetzung der Fahrzeuggeschwindigkeit verursachen.

Dem Verkehrsteilnehmer ist deshalb für das Einordnen in die für seine Richtung günstigere Fahrbahn genügend Zeit sowie ausreichende Sichtbarkeit des Ausfädelungspunkts zu gewährleisten. Bei Anschlußstelle Typ A ist die sich teilende Fahrbahn vor der Trennung zu verbreitern und auf eine Entfernung, welche die Trennung der Verkehrsströme vor dem Ausfädelungspunkt ermöglicht, eine der Gesamtzahl der Fahrstreifen beider Fahrbahnen entsprechende Anzahl von Fahrstreifen anzulegen. Die Verbreiterung ist vorzugsweise rechts vorzunehmen.

Der geringere Verkehrsstrom hat die Fahrbahn nach rechts zu verlassen, damit beim Fahrstreifenwechsel möglichst wenige Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit verringern müssen. Muß die Geschwindigkeit dieses Verkehrsstroms herabgesetzt werden, ist ein Verzögerungstreifen

way shall, if possible, be raised progressively with respect to the principal carriageway to facilitate possible deceleration and provide better visibility of the point of divergence.

In a B interchange the exit carriageway leaving the motorway or express road carriageway shall diverge towards the right and include a deceleration lane.

IV. 3.3.3. Principle C. — Convergence of traffic streams

When two carriageways converge to form one single carriageway, the integration of the two traffic streams shall be effected in safe conditions and shall not entail any significant reduction in the speeds of vehicles.

To this end:

- (a) the drivers in the less important traffic stream shall merge from the right into the more important traffic stream;
- (b) the driver who has to merge shall have good visibility of the other carriageway before and beyond the point of convergence.

The merging manoeuvre, where appropriate via an acceleration lane, shall not entail any appreciable reduction in the speed of the principal stream. Visibility is improved and the merging manoeuvre simplified if the carriageway carrying the merging stream slopes slightly down towards the other carriageway.

- (c) It is desirable also to ensure good visibility from the principal carriageway on to the other carriageway;
- (d) when two principal carriageways converge to form one single carriageway, and if there is a reduction in the total number of traffic lanes, this reduction shall be made at a sufficient distance from the point of convergence.

In a B interchange, the entry carriageway on to a motorway or express road carriageway shall converge from the right and include an acceleration lane.

IV. 3.3.4. Principle D. — Weaving sections

Weaving sections shall be avoided on principal carriageways. A weaving section shall be tolerated on them only if the volumes of vehicles weaving are low; if possible at least one supplementary lane shall be provided on the right of the principal carriageway.

In all cases, the geometric characteristics of the weaving section and of the carriageways before and beyond it shall be such that the speeds of the weaving vehicles do not differ greatly from one another, and they shall not entail too great a reduction in the speeds at which traffic can move on these carriageways.

IV. 3.3.5. Principle E. — Points of divergence and convergence

Within the limits of an interchange, each principal carriageway shall include only one point of divergence and one point of convergence.

droite est si possible surélevée progressivement par rapport à la chaussée principale pour faciliter la décélération éventuelle et assurer une meilleure visibilité du point de divergence.

Dans un échangeur B, la chaussée de sortie à partir d'une chaussée d'autoroute ou d'une chaussée de route express diverge vers la droite et comporte une voie de décélération.

IV. 3.3.3. Principe C. Convergence des courants de circulation

Lorsque deux chaussées convergent pour n'en former qu'une seule, l'intégration des deux courants de circulation doit se faire en toute sécurité et ne pas entraîner de réduction importante de la vitesse des véhicules.

À cet effet:

- a) les usagers du courant de circulation le moins important doivent s'insérer par la droite dans le courant le plus important;
- b) l'usager qui doit s'insérer doit avoir une bonne visibilité sur l'autre chaussée, en amont et en aval du point de convergence.

La manoeuvre d'insertion, le cas échéant par l'intermédiaire d'une voie d'accélération, ne doit pas entraîner une diminution notable de la vitesse du courant principal. La visibilité est améliorée et la manoeuvre d'insertion facilitée si la chaussée du courant qui doit s'insérer est en légère descente vers l'autre chaussée;

- c) il est souhaitable d'assurer également une bonne visibilité de la chaussée principale sur l'autre chaussée;
- d) lorsque deux chaussées principales convergent pour n'en former qu'une seule, et s'il y a réduction du nombre total des voies de circulation, cette réduction ne doit être réalisée qu'à une distance suffisante du point de convergence.

Dans un échangeur B, la chaussée d'entrée sur une chaussée d'autoroute ou sur une chaussée de route express converge par la droite et comporte une voie d'accélération.

IV. 3.3.4. Principe D. Sections d'entrecroisement

Les sections d'entrecroisement doivent être évitées sur les chaussées principales. Une section d'entrecroisement ne peut y être tolérée que si les volumes qui s'entrecroisent sont faibles; si possible, une voie supplémentaire au moins doit être prévue du côté droit de la chaussée principale.

Dans tous les cas, les caractéristiques géométriques de la section d'entrecroisement et des chaussées amont et aval doivent être telles que les vitesses des véhicules qui s'entrecroisent ne soient pas trop différentes et qu'elles n'entraînent pas de réduction trop importante des vitesses praticables sur ces chaussées.

IV. 3.3.5. Principe E. Points de divergence et de convergence

Dans les limites de l'échangeur, chaque chaussée principale ne devrait comporter qu'un point de divergence et qu'un point de convergence.

vorzusehen. Wenn möglich ist diese rechte Fahrbahn gegenüber der Hauptfahrbahn allmählich steigend anzulegen, um gegebenenfalls die Verlangsamung zu erleichtern und einen besseren Überblick über den Ausfädelungspunkt zu gewährleisten.

Bei Anschlußstellen Typ B ist die Ausfahrt von einer Autobahn oder einer Schnellstraße nach rechts über einen Verzögerungstreifen vorzusehen.

IV. 3.3.3. Grundsatz C: Vereinigung von Verkehrsströmen

Bei der Vereinigung zweier Fahrbahnen auf eine Fahrbahn sind bei beiden Verkehrsströmen sicher und ohne wesentliche Herabsetzung der Fahrzeuggeschwindigkeit zusammenzuführen.

Zu diesem Zweck:

- a) sind die Verkehrsteilnehmer des geringeren Verkehrsstroms von rechts her in den stärkeren zu führen;
- b) ist dem Verkehrsteilnehmer, der sich einzufädeln hat, vor und hinter dem Einfädelungspunkt gute Sicht auf die andere Fahrbahn zu ermöglichen.

Die gegebenenfalls über einen Beschleunigungstreifen vorzunehmende Einfädelung darf zu keiner spürbaren Herabsetzung der Geschwindigkeit des Hauptverkehrsstroms führen. Die Sichtweite wird verbessert und die Einfädelung erleichtert, wenn die Fahrbahn des Verkehrsstroms, der sich einzufädeln hat, leicht zur anderen Fahrbahn hin abfällt;

- c) ist es auch wünschenswert, gute Sicht von der Hauptfahrbahn auf die andere Fahrbahn sicherzustellen;
- d) darf bei der Vereinigung zweier Hauptfahrbahnen und der Verminderung der Gesamtzahl der Fahrstreifen diese Verminderung nur in genügendem Abstand vom Einfädelungspunkt erfolgen.

Bei Anschlußstellen Typ B ist der Zufahrtstreifen auf die Autobahn oder Schnellstraße von rechts über einen Beschleunigungstreifen vorzusehen.

IV. 3.3.4. Grundsatz D: Verflechtungsstrecken

Auf den Hauptfahrbahnen sind Verflechtungsstrecken zu vermeiden. Solche sind nur zulässig, wenn die sich verflechtenden Verkehrsmengen gering sind; wenn möglich ist mindestens ein zusätzlicher Streifen auf der rechten Seite der Hauptfahrbahn vorzusehen.

In allen Fällen sind Verflechtungsstrecke und Fahrbahn so zu gestalten, daß die Geschwindigkeiten der sich verflechtenden Fahrzeuge nicht zu unterschiedlich sind und keine wesentliche Herabsetzung der auf diesen Fahrbahnen zulässigen Geschwindigkeiten zur Folge haben.

IV. 3.3.5. Grundsatz E: Aus- und Einfädelungspunkte

In einer Anschlußstelle darf jede Hauptfahrbahn nur je einen Aus- und Einfädelungspunkt haben.

In every case where there are several points of divergence or convergence on the same carriageway, measures shall be taken to ensure ease of manoeuvre and there shall be separate signs for the successive points of divergence or convergence.

IV. 3.4. Geometric characteristics of interchanges

IV. 3.4.1. Design speed for principal carriageways

The principal carriageways of an interchange shall be conceived with a design speed as close as possible to that of the carriageways into which they lead beyond the interchange, and in every case at least equal to three-quarters of it. In B interchanges, however, no reduction in the design speed shall be tolerated on the motorway carriageways or on the carriageways of express roads.

IV. 3.4.2. Radius of slip roads

On a level section, the minimum radius of the inner edge of the carriageway shall be 50 m. This value corresponds theoretically to a level carriageway with the maximum permissible superelevation.

In all cases, curves of small radius shall be joined progressively by transition curves (with a continuous variation of curvature), of sufficient length to permit the driver to adapt his speed easily.

IV. 3.4.3. Width of slip roads

It shall be possible to overtake a stationary vehicle at any point. On slip roads of a certain length, it is desirable also to provide for the possibility of overtaking a moving vehicle.

To this end:

— single-lane carriageways shall have a total width of at least 6 m, including the stabilized shoulder not normally used by traffic.

— two-lane carriageways shall have a width of at least 7 m. The stabilized shoulder is optional in this case. These carriageways shall be reduced to single-lane carriageways near the point of entry on to (or exit from) a principal carriageway, if the total number of lanes on the principal carriageway is not increased after the point of entry (or reduced after the point of exit).

IV. 3.4.4. Weaving sections

It is recommended that weaving sections shall have a minimum length of $0.2 Q$ (in metres), Q being the total weaving traffic in pcu/hr. The number of lanes necessary on this hypothesis is calculated by multiplying the smaller weaving flow by a factor of 3.

If, exceptionally, a weaving section cannot be avoided on a principal carriageway, its length shall be Q metres with a minimum of 500 m.

Dans tous les cas, s'il existe plusieurs points de divergence ou de convergence sur une même chaussée, des mesures doivent être prises pour assurer des manœuvres aisées et une signalisation indépendante des points de divergence ou de convergence successifs.

IV. 3.4. Caractéristiques géométriques des échangeurs

IV. 3.4.1. Vitesse de base sur les chaussées principales

Les chaussées principales d'un échangeur doivent être conçues avec une vitesse de base aussi voisine que possible de celle des chaussées qui les prolongent en dehors de l'échangeur, et en tout cas au moins égale aux $3/4$ de celles-ci. Dans les échangeurs du type B, toutefois, aucune réduction de vitesse de base n'est tolérée sur les chaussées d'autoroutes ni sur les chaussées de routes express.

IV. 3.4.2. Rayons des chaussées de raccordement

En palier, le rayon minimum du bord intérieur de la chaussée est de 50 m. Cette valeur correspond théoriquement à une chaussée en palier avec le dévers maximal admis.

Dans tous les cas, les courbes à faible rayon sont raccordées progressivement par des courbes de transition à variation continue de courbure, de longueur différente pour permettre à l'utilisateur d'adapter aisément sa vitesse.

IV. 3.4.3. Largeur des chaussées de raccordement

La possibilité de dépasser un véhicule arrêté doit être assurée en tous points. Sur les chaussées de raccordement d'une certaine longueur, il convient de prévoir également la possibilité de dépasser un véhicule en mouvement.

À cet effet:

— Les chaussées à simple voie auront une largeur totale de 6 m au moins, compte tenu de l'accotement stabilisé non utilisé normalement par la circulation;

— Les chaussées à double voie auront une largeur de 7 m au moins. L'accotement stabilisé est facultatif dans ce cas. Ces chaussées doivent être ramenées à une seule voie, au voisinage du point d'entrée (ou de sortie) sur une chaussée principale, si le nombre total de voies de la chaussée principale n'est pas augmenté après le point d'entrée (ou diminué après le point de sortie).

IV. 3.4.4. Sections d'entrecroisement

Il est recommandé que les sections d'entrecroisement aient une longueur minimale de $0,2 Q$ (en mètres), Q étant le trafic total horaire entrecroisant exprimé en UT/h. Le calcul du nombre de voies nécessaires dans cette hypothèse est effectué en affectant le débit entrecroisant le plus faible du coefficient 3.

Si exceptionnellement, une section d'entrecroisement ne peut être évitée sur une chaussée principale, la longueur doit être de Q mètres, avec un minimum de 500 m.

Wo auf derselben Fahrbahn mehrere Aus- und Einfädelpunkte bestehen, sind in jedem Fall Maßnahmen zu treffen, um die Fahrvorgänge zu erleichtern und eine getrennte Beschilderung für die aufeinanderfolgenden Aus- und Einfädungen zu gewährleisten.

IV. 3.4. Ausbauelemente der Anschlußstellen

IV. 3.4.1. Entwurfsgeschwindigkeit für Hauptfahrbahnen

Die Hauptfahrbahnen einer Anschlußstelle sind mit einer Entwurfsgeschwindigkeit zu entwerfen, welche der der weiterführenden Fahrbahnen so nahe wie möglich kommt; sie hat mindestens dreiviertel dieser Geschwindigkeit zu betragen. Bei Anschlußstellen Typ B ist jedoch für die Fahrstreifen der Autobahnen oder Schnellstraßen eine Herabsetzung der Entwurfsgeschwindigkeit nicht zulässig.

IV. 3.4.2. Radius der Verbindungsfahrbahnen

Auf ebener Strecke hat der Mindestradius des Fahrbahninnenrandes 50 m zu betragen. Dieser Wert entspricht theoretisch einer Fahrbahn auf ebener Strecke mit zulässiger Überhöhung.

In allen Fällen sind in Kurven Kreisbögen mit kleinem Radius allmählich fortlaufend durch Übergangsbögen mit stetigen Krümmungsänderungen auf eine solche Länge zu verbinden, daß der Verkehrsteilnehmer seine Geschwindigkeit leicht anpassen kann.

IV. 3.4.3. Breite der Verbindungsfahrbahnen

Die Möglichkeit, an einem stehenden Fahrzeug vorbeizufahren, ist an jeder Stelle zu gewährleisten. Auf Verbindungsfahrbahnen mit einer bestimmten Länge ist es wünschenswert, Möglichkeiten zum Überholen eines fahrenden Kraftfahrzeugs zu schaffen.

Zu diesem Zweck:

- haben Fahrbahnen mit einem Fahrstreifen eine Gesamtbreite von mindestens 6 m unter Berücksichtigung des befestigten normalerweise vom Verkehr nicht benutzten Seitenstreifens aufzuweisen;
- haben Fahrbahnen mit zwei Fahrstreifen eine Breite von mindestens 7 m aufzuweisen. Der befestigte Seitenstreifen ist in diesem Fall nicht unbedingt erforderlich. Diese Fahrstreifen sind in der Nähe der Ein- (oder Aus-)fahrten einer Hauptfahrbahn zu einem einzigen Fahrstreifen zu vereinigen, wenn sich die Gesamtstreifenanzahl der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt nicht erhöht oder nach der Ausfahrt nicht verringert.

IV. 3.4.4. Verflechtungsstrecken

Als Mindestlänge der Verflechtungsstrecken werden $0,2 Q$ (in Metern) empfohlen, wobei Q gleich dem gesamten, sich verflechtenden Verkehr, ausgedrückt in VE/h, ist. Die Zahl der nach dieser Annahme notwendigen Fahrstreifen wird ermittelt, indem die geringere sich verflechtende Verkehrsmenge mit 3 multipliziert wird.

Ist eine Verflechtungsstrecke auf einer Hauptfahrbahn ausnahmsweise nicht zu vermeiden, hat ihre Länge Q Meter oder mindestens 500 m zu betragen.

- The interchange shall be so designed that, within its limits, the total weaving traffic is less than 2,000 pcu/hr.
- IV. 3.4.5. Length of acceleration lanes**
- It is recommended that access carriageways shall have an acceleration lane proper followed by a lane of variable width known as a taper.
- When the motorway or express road carriageway and the acceleration lane are on the level and in straight alignment, the total length of the acceleration lane shall be 300 m minimum, and that of the acceleration lane proper 200 m minimum.
- If the horizontal and vertical alignment are different, the length of the acceleration lanes shall be modified accordingly.
- IV. 3.4.6. Length of deceleration lanes**
- Deceleration lanes shall consist of a lane of variable width known as a taper, followed by the deceleration lane proper, of constant width, which may be parallel and adjacent to the motorway carriageway or independent of it.
- The taper shall permit the driver to move gradually out of the principal stream without any appreciable reduction in his speed. The length of the taper is determined by assuming that the time needed to execute this manoeuvre without difficulty is about 3.5 seconds. The length of the deceleration lane proper is determined by assuming that the rate of deceleration of vehicles is not greater than 1.5 m/sec².
- IV. 4. Railway intersections**
- Intersections of railways with international roads shall be separate-level intersections.
- V. Structures**
- V. 1. Alignment and cross-sections**
- Except in special cases (mountainous regions, particularly difficult terrain, etc), no restriction on the characteristics of the carriageway and, if appropriate, of cycle-tracks or footpaths shall be allowed over or under structures. In particular the lateral stopping strip referred to in III. 1.2. shall be maintained on motorways and express roads.
- V. 2. Overhead clearance**
- The minimum overhead clearance shall be 4.5 m.
- VI. Safety equipment**
- VI. 1. Lighting**
- Sections, junctions and interchanges on international roads shall be provided with lighting whenever the volume of night traffic economically justifies the provision and operation of lighting systems. Such lighting shall be uniform and sufficient to enable motorized traffic to travel without driving-lights.
- L'échangeur doit être conçu pour que, dans ses limites, le volume total entrecroisant soit inférieur à 2 000 UT/h.
- IV. 3.4.5. Longueur des voies d'accélération**
- Il est recommandé d'établir des chaussées d'accès avec une voie d'accélération proprement dite, suivie d'une voie de largeur variable, appelée biseau.
- Lorsque la chaussée de l'autoroute ou de la route express et la voie d'accélération sont en palier et en alignement droit, la longueur totale de la voie d'accélération est de 300 m au minimum, celle de la voie d'accélération proprement dite étant de 200 m au minimum.
- Si les conditions de tracé et de profil en long sont différentes, la longueur de la voie d'accélération doit être adaptée en conséquence.
- IV. 3.4.6. Longueur des voies de décélération**
- Les voies de décélération comportent une voie de largeur variable appelée biseau, suivie de la voie de décélération proprement dite, de largeur constante, qui peut être soit parallèle et adjacente à la chaussée de l'autoroute, soit indépendante de celle-ci.
- Le biseau doit permettre à l'utilisateur de se dégager progressivement du courant principal et ce sans réduire notablement sa vitesse: on détermine sa longueur en considérant que la durée confortable pour exécuter cette manoeuvre est d'environ 3,5 secondes. On détermine la longueur de la voie de décélération proprement dite en considérant que le taux de décélération des véhicules est au plus de 1,5 m/sec².
- IV. 4. Intersections de voies ferrées**
- Les intersections de voies ferrées avec les routes internationales doivent être réalisées à niveaux séparés.
- V. Ouvrages d'art**
- V. 1. Profils en travers**
- Sauf cas exceptionnel (région montagneuse, terrain particulièrement difficile, etc.) aucune restriction des caractéristiques de la chaussée et, s'il y a lieu, des pistes cyclables et trottoirs, n'est admise sur et sous les ouvrages d'art. Notamment la bande d'arrêt latérale prévue au III. 1.2. est maintenue sur les autoroutes et les routes express.
- V. 2. Hauteur libre**
- La hauteur libre minimale au-dessus de la chaussée est de 4,5 m.
- VI. Équipements de sécurité**
- VI. 1. Éclairage**
- Les sections, les carrefours et les échangeurs des routes internationales sont dotés d'un éclairage homogène et suffisant pour permettre aux usagers motorisés de circuler sans faire usage des feux-routes quand l'importance de la circulation nocturne en justifie économiquement les installations et leur exploitation.

Die Anschlußstelle ist so zu entwerfen, daß die sich in ihr verflechtende Gesamtverkehrsmenge 2 000 VE/h nicht erreicht.

IV. 3.4.5. Länge der Beschleunigungsstreifen

Es wird empfohlen, die Zufahrten mit einem eigentlichen Beschleunigungsstreifen und einer Verziehungsstrecke von veränderlicher Breite anzulegen.

Wenn die Fahrbahn der Autobahn oder Schnellstraße und der Beschleunigungsstreifen in einer Ebene und einer Geraden verlaufen, hat die Gesamtlänge des Beschleunigungsstreifens mindestens 300 m zu betragen, wovon mindestens 200 m auf den eigentlichen Beschleunigungsstreifen entfallen.

Sind die Bedingungen in Grund- und Aufriß unterschiedlich, so ist die Länge der Beschleunigungsstreifen entsprechend anzupassen.

IV. 3.4.6. Länge der Verzögerungsstreifen

Die Verzögerungsstreifen haben aus einer Verziehungsstrecke von veränderlicher Breite und dem eigentlichen, gleichmäßig breiten Verzögerungsstreifen zu bestehen, der entweder parallel zur Fahrbahn der Autobahn an diese angrenzend, oder aber unabhängig von ihr verläuft.

Die Verziehungsstrecke hat dem Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen, allmählich aus dem Hauptverkehrsstrom auszufädeln, und zwar ohne nennenswerte Herabsetzung der Geschwindigkeit; für die Berechnung der Länge ist zu berücksichtigen, daß etwa 3,5 Sekunden nötig sind, um diesen Vorgang ohne Schwierigkeit auszuführen. Die Länge des eigentlichen Verzögerungsstreifens wird unter Berücksichtigung einer Verzögerung von höchstens 1,5 m/Sek.² für Fahrzeuge bestimmt.

IV. 4. Kreuzungen mit Schienenwegen

Kreuzungen von Schienenwegen und internationalen Straßen haben auf verschiedenen Ebenen zu erfolgen.

V. Kunstbauten

V. 1. Querschnitt

Einschränkungen hinsichtlich der Fahrbahnmerkmale und gegebenenfalls der Rad- und Gehwege sind auf oder unter den Kunstbauten nicht oder nur ausnahmsweise (Gebirge, besonders schwieriges Gelände usw.) zulässig. Insbesondere ist der in Ziffer III. 1.2. vorgesehene seitliche Standstreifen der Autobahnen und Schnellstraßen beizubehalten.

V. 2. Lichte Höhe

Die lichte Höhe über der Fahrbahn hat mindestens 4,5 m zu betragen.

VI. Sicherheitsanlagen

VI. 1. Beleuchtung

Sofern es das nächtliche Verkehrsaufkommen wirtschaftlich rechtfertigt, ist auf durchgehenden Strecken, Kreuzungen und Anschlußstellen der internationalen Straßen eine einheitliche und ausreichende Beleuchtung einzurichten und zu betreiben, so daß die Kraftfahrzeuge ohne Fernlicht fahren können.

VI. 2. Anti-glare devices

When the volume of night traffic justifies it, plantations or screens shall be provided on the central reserve of motorways and express roads and, if necessary, on their shoulders if the driving-lights of vehicles travelling in the opposite direction on the other carriageway or on another road running alongside the international road, create visual discomfort on the latter.

VI. 3. Safety barriers

Safety barriers shall be provided to avoid collisions with obstacles situated on the shoulders or the central reserve, provided however that the risk and the consequences of a collision with the barriers are less than those of collision with the obstacles which they protect.

Barriers may not be necessary for the protection of road sign or lamp posts if these are so designed as to reduce the effects of impact by a vehicle.

It is recommended that the safety barriers shall be sited at the maximum distance from the edge of the carriageway compatible with the presence of vehicles or exterior obstacles.

On motorways and express roads, safety barriers shall be provided in particular:

- (a) On the central reserve when it is less than 6 m wide, if the daily volume reaches 20,000 with 2 × 2 lanes or 30,000 with 2 × 3 lanes, or when it is less than 4.50 m wide whatever the volume.
- (b) On the shoulders:
 - (i) When fixed and rigid obstacles such as bridge abutments and piers, retaining walls, gantry supports, a continuous line of lamp posts etc. are situated less than 3.50 m from the edge of the carriageway;
 - (ii) On embankments when their height or the slope of the banks presents an obvious danger;
 - (iii) On sections bordered by a water course, a road or a railway less than 10 m from the edge of the carriageway.
- (c) On structures, particularly when barriers exist on both sides of the structure.

VII. Landscaping

VII. 1. The co-ordination of the horizontal and vertical alignment shall be studied (III. 2.1.) not only from the point of view of safety but also from that of the harmonious integration of the alignment with the surrounding land.

VII. 2. All the elements of the landscape shall, together with the road signs, contribute to the comfort of the driver and the safety of traffic. It is desirable, in particular, to create good visual guidance by plantations of bushes in harmony with the natural species and to establish, in monotonous flat country, screens of foliage to measure the depth of the field of vision.

VI. 2. Dispositifs contre l'éblouissement

Quand l'importance de la circulation nocturne le justifie, des plantations ou des écrans sont établis dans le terre-plein central des autoroutes et des routes express et, le cas échéant, dans leurs accotements, si les feux-routes des véhicules circulant en sens inverse sur l'autre chaussée ou sur une autre route longeant la route internationale créent une gêne visuelle sur cette dernière.

VI. 3. Glissières de sécurité

Des glissières de sécurité sont à prévoir pour éviter les collisions avec des obstacles situés dans les accotements ou le terre-plein central, à condition que, toutefois, le risque et les conséquences d'une collision avec ces glissières soient moindres qu'avec les obstacles qu'elles protègent.

Des glissières peuvent ne pas être nécessaires pour la protection des supports de signalisation et d'éclairage, si ceux-ci sont conçus pour atténuer les conséquences du choc d'un véhicule.

Il est recommandé d'établir les glissières de sécurité à la distance maximale du bord de la chaussée compatible avec la présence de circulation ou d'obstacles extérieurs.

Pour les autoroutes et les routes express les glissières de sécurité sont à prévoir notamment:

- a) sur le terre-plein central, quand sa largeur est inférieure à 6 m, si le volume journalier atteint 20 000 avec 2 × 2 voies ou 30 000 avec 2 × 3 voies, ou quand sa largeur est inférieure à 4,50 m, quel que soit le volume;
- b) sur les accotements:
 - i) quand des obstacles fixes et rigides tels que culées, piles de ponts, murs de soutènement, supports de portiques, rangée continue de poteaux d'éclairage, etc. sont situés à moins de 3,50 m du bord d'une chaussée;
 - ii) dans les sections en remblai, quand la hauteur de celui-ci ou l'inclinaison des talus présentent un danger évident;
 - iii) dans les sections longées par un cours d'eau, une route ou une voie ferrée à moins de 10 m du bord de la chaussée;
- c) sur les ouvrages d'art, notamment quand les glissières existent de part et d'autre de l'ouvrage.

VII. Aménagement paysager

VII. 1. La coordination du tracé et du profil en long doit être étudiée (III. 2.1.) non seulement du point de vue strict de la sécurité mais aussi de celui de l'intégration harmonieuse du tracé dans le site.

VII. 2. Tous les éléments du paysage doivent concourir, avec la signalisation, au confort et à la sécurité de la circulation. Il convient notamment de créer un bon guidage visuel par des plantations d'arbustes en harmonie avec les essences environnantes et d'établir, en région de plaine monotone, des écrans de verdure jalonnant la profondeur du champ de vision.

VI. 2. Blendschutz

Sofern es das nächtliche Verkehrsaufkommen rechtfertigt, sind auf Mittelstreifen der Autobahnen und Schnellstraßen Bepflanzungen oder Blendschutzzäune anzubringen und gegebenenfalls auf ihren Seitenstreifen, wenn das Fernlicht der Kraftfahrzeuge, die auf der anderen Fahrbahn oder einer Straße parallel zur internationalen Straße entgegenkommen, eine Sichtbehinderung darstellt.

VI. 3. Schutzplanken

Zur Vermeidung des Auffahrens auf Hindernisse in den Seiten- oder im Mittelstreifen sind Schutzplanken vorzusehen, vorausgesetzt jedoch, daß Gefahr und Folgen einer Kollision mit diesen geringer sind als mit den Hindernissen selbst, vor denen sie schützen.

Schutzplanken zur Sicherung von Verkehrszeichen und Beleuchtungsmasten sind nicht erforderlich, wenn diese so beschaffen sind, daß sie die Folgen des Anpralls eines Fahrzeuges mildern.

Es wird empfohlen, Schutzplanken in einem dem Verkehr oder seitlichen Hindernissen entsprechenden Abstand vom Fahrbahnrand zu errichten.

Bei Autobahnen und Schnellstraßen sind Schutzplanken insbesondere vorzusehen:

- a) auf Mittelstreifen, falls deren Breite weniger als 6 m beträgt und die tägliche Verkehrsmenge 20 000 auf 2×2 Fahrstreifen oder 30 000 auf 2×3 Fahrstreifen erreicht, oder bei jeder Verkehrsmenge, wenn die Breite weniger als 4,50 m beträgt;
- b) auf Seitenstreifen:
 - i) wenn unbewegliche und starre Hindernisse wie Widerlager, Brückenpfeiler, Stützmauern, Stützen, Reihen von Beleuchtungsmasten usw. weniger als 3,50 m vom Fahrbahnrand entfernt sind;
 - ii) bei Dämmen, wenn Höhe oder Böschungsneigungen eine offensichtliche Gefahr darstellen;
 - iii) bei Strecken, neben denen ein Wasserlauf, eine Straße oder ein Schienenweg in einer Entfernung von weniger als 10 m vom Fahrbahnrand verläuft;
- c) auf Kunstbauten, insbesondere dann, wenn an der Fahrbahn vor und nach dem Bauwerk Schutzplanken angebracht sind.

VII. Landschaftsgestaltung

VII. 1. Die Koordinierung der Linienführung in Grund- und Aufriß darf nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit untersucht werden (Ziffer III. 2.1.), sondern sie hat auch die harmonische Einfügung der Linienführung in die Landschaft zu berücksichtigen.

VII. 2. Die Landschaftsgestaltung soll zusammen mit der Beschilderung zum angenehmen und sicheren Fahren beitragen. Insbesondere ist durch Bepflanzungen, die mit den örtlich vorhandenen Arten harmonisieren, eine gute optische Führung zu schaffen. In wenig gegliederten Gebieten sind Baumgruppen zur besseren Abgrenzung der Weite des Blickfeldes anzulegen.

VII. 3. Plantations of bushes shall also be provided to protect users against glare, wind and snowdrifts and, where appropriate, to provide persons occupying premises alongside the road with protection from noise and air pollution.

VII. 4. For safety and aesthetic reasons roadside advertising hoardings shall be prohibited on international roads.

VIII. Ancillary services

VIII. 1. Installations at frontiers

Adequate road facilities and, in particular, parking areas, shall be provided at frontiers for the accommodation and clearance of normal traffic. Commercial and tourist traffic shall be separated, and combined frontier posts shall be established.

VIII. 2. Miscellaneous installations

Motorways and possibly express roads shall be provided with service and parking areas off the carriageways and regularly spaced.

Service areas shall include filling stations, parking areas, toilets, first-aid posts and possibly restaurants and motels.

Parking areas are merely to allow vehicles to stop and are not normally provided with all the facilities mentioned above.

Service and parking areas provided on motorways shall be accessible only from the motorway.*) They shall be connected to the latter by entry and exit lanes conforming to criteria similar to those which are applicable for a B interchange.

In less developed areas filling stations and, where necessary, garages, workshops and accommodation for rest and meals shall be provided in the proximity of an international road.

VIII. 3. First-aid posts

First-aid posts shall be provided along international roads to supplement local facilities where necessary. They shall be equipped in accordance with the recommendations of the Standing International Commission on Highway First-Aid and of the League of Red Cross Societies.

VIII. 4. Telecommunications

International roads shall be equipped at regular intervals with emergency telephone or other posts to enable calls to be made to the first-aid post from a position of safety. Their operation shall be simple, easy for users to understand and preferably explained by symbols or ideograms. Arrows placed sufficiently close together shall indicate the location of the nearest post.

*) However, an access from the ordinary road network may be provided for use by tradesmen and service personnel.

VII. 3. Des plantations d'arbustes sont également à établir pour assurer la protection des usagers contre l'éblouissement, le vent, les amas de neige et, le cas échéant, pour protéger les riverains contre le bruit et la pollution de l'air.

VII. 4. Pour des raisons de sécurité et d'esthétique les affichages de publicité commerciale en bordure des routes internationales sont interdits.

VIII. Services auxiliaires

VIII. 1. Installations aux frontières

Des installations routières suffisantes et notamment des aires de stationnement sont prévues aux frontières pour recevoir et écouler le trafic normal. Il y a lieu de séparer les trafics commerciaux et touristiques et d'établir des postes-frontières combinés.

VIII. 2. Installations diverses

Les autoroutes et éventuellement les routes express sont dotées d'aires de service et d'aires de stationnement, distinctes des chaussées et régulièrement espacées.

Les aires de service comportent des stations-service distributrices de carburant, des parcs de stationnement, des toilettes, des postes de secours de première urgence et éventuellement des restaurants et des motels.

Les aires de stationnement ne permettent que le stationnement des véhicules et ne sont pas habituellement dotées de tous les services précités.

Les aires de service et de stationnement desservant les autoroutes*) sont exclusivement accessibles de l'autoroute. Elles sont raccordées à celle-ci par des chaussées d'entrée et de sortie répondant aux critères des chaussées analogues des échangeurs B.

Dans les régions peu développées, des postes de ravitaillement et, le cas échéant, des garages, des ateliers ainsi que des locaux pour le repos et les repas, sont établis à proximité de la route internationale.

VIII. 3. Services de secours routiers

Des postes de premiers secours sont installés le long des routes internationales pour suppléer, s'il y a lieu, l'insuffisance des moyens locaux. Ils possèdent l'équipement nécessaire conformément aux recommandations de la Commission internationale permanente des premiers secours sur route et de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge.

VIII. 4. Télécommunications

Les routes internationales sont munies à intervalles réguliers de postes téléphoniques ou autres, permettant d'appeler en sécurité les services de secours; leur maniement doit être simple, facile à comprendre par les usagers, et expliqué de préférence à l'aide de symboles ou d'idéogrammes. Des flèches, suffisamment rapprochées, indiquent l'emplacement du poste d'appel le plus proche.

*) Un accès à partir du réseau ordinaire peut toutefois être aménagé pour les fournisseurs et le personnel de service.

- VII. 3. Durch Bepflanzungen sind die Verkehrsteilnehmer ferner vor Blendwirkung, Wind und Schneeverwehungen sowie gegebenenfalls die Anlieger vor Lärm und Luftverschmutzung zu schützen.
- VII. 4. Aus Sicherheits- und ästhetischen Gründen ist Reklame längs der internationalen Straßen untersagt.

VIII. Zusätzliche Anlagen

VIII. 1. Grenzübergangsstellen

An den Grenzen sind ausreichende Anlagen für den Straßenverkehr und vor allem Parkflächen zur Aufnahme und Abfertigung des normalen Verkehrs vorzusehen. Güter- und Reiseverkehr sind zu trennen und kombinierte Grenzübergangsstellen einzurichten.

VIII. 2. Verschiedene Einrichtungen

An den Autobahnen und wenn möglich auch an den Schnellstraßen sind in regelmäßigen Abständen abseits der Fahrbahnen Raststätten und Parkplätze einzurichten.

Die Raststätten haben Tankstellen, Parkplätze, Toiletten, Erste-Hilfe-Stellen und gegebenenfalls Gaststätten und Motels zu umfassen.

Die Parkplätze erlauben nur das Parken von Fahrzeugen und sind normalerweise nicht mit allen vorgenannten Einrichtungen versehen.

Die Raststätten und Parkplätze an den Autobahnen *) dürfen nur von diesen her zugänglich sein. Sie sind durch Ein- und Ausfahrten, die den Kriterien für derartige Verbindungen in Anschlußstellen Typ B entsprechen, an die Autobahnen anzuschließen.

In wenig entwickelten Gebieten sind in der Nähe der internationalen Straßen Tankstellen und gegebenenfalls Garagen, Reparaturwerkstätten sowie Möglichkeiten zur Rast und Einnahme von Mahlzeiten vorzusehen.

VIII. 3. Erste-Hilfe-Stellen

Falls die örtlichen Einrichtungen nicht ausreichen, sind Erste-Hilfe-Stellen längs der internationalen Straßen einzurichten. Sie sind gemäß den Empfehlungen der „Ständigen Internationalen Kommission für Erste-Hilfe auf der Straße“ und der „Liga des Roten Kreuzes“ mit der nötigen Ausrüstung zu versehen.

VIII. 4. Fernmeldeeinrichtungen

Die internationalen Straßen sind in regelmäßigen Abständen mit Notrufsäulen oder vergleichbaren Einrichtungen auszurüsten, über die gefahrlos Erste-Hilfe-Stellen angerufen werden können; ihre Handhabung hat für den Benutzer einfach und leicht verständlich zu sein und ist vorzugsweise durch Symbole oder Ideogramme zu erklären. Ausreichend dicht aufeinanderfolgende Pfeile haben den Standort der nächsten Notrufsäule anzuzeigen.

*) Für die Lieferanten und das Dienstpersonal kann jedoch eine Zufahrt vom gewöhnlichen Straßennetz aus angelegt werden.

Anlage III**Kennzeichnung der E-Straßen****Annex III****Identification and signing of E-roads****Annexe III****Identification et signalisation des routes «E»**

- | | | |
|---|---|---|
| <p>1. The sign to be used for identifying and signing E-roads is rectangular in shape.</p> <p>2. This sign consists of the letter E, generally followed by the number in Arabic numerals attributed to the route.</p> <p>3. It has a green ground with white inscription; it may be affixed to or combined with other signs.</p> <p>4. Its size should be such that it can be easily identified and understood by drivers of vehicles travelling at speed.</p> <p>5. The sign to be used for identifying and signing E-roads does not preclude the use of a sign for identifying roads on a national basis.</p> | <p>1. Le signal destiné à identifier et à signaler les routes «E» est de forme rectangulaire.</p> <p>2. Ce signal se compose de la lettre «E», suivie généralement du numéro, en chiffres arabes, attribué à l'itinéraire.</p> <p>3. Il est composé d'une inscription blanche sur fond vert; il peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.</p> <p>4. Ses dimensions devraient être telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent facilement l'identifier et comprendre les indications qu'il donne.</p> <p>5. Le signal destiné à identifier et à signaler les routes «E» n'exclut pas le signal identifiant les routes sur le plan national.</p> | <p>1. Das zur Kennzeichnung der E-Straßen bestimmte Zeichen ist rechteckig.</p> <p>2. Dieses Zeichen enthält den Buchstaben „E“, dem im allgemeinen die dem Straßenzug zugeteilte Nummer in arabischen Ziffern folgt.</p> <p>3. Es hat weiße Beschriftung auf grünem Grund; es kann an anderen Zeichen angebracht oder mit ihnen verbunden werden.</p> <p>4. Die Abmessungen dieses Zeichens sollten so sein, daß der mit hoher Geschwindigkeit fahrende Fahrzeugführer es leicht erkennen und verstehen kann.</p> <p>5. Das zur Kennzeichnung der E-Straßen bestimmte Zeichen schließt die Verwendung von Zeichen zur Kennzeichnung dieser Straßen auf nationaler Ebene nicht aus.</p> |
|---|---|---|
-

**Bekanntmachung
über das Inkrafttreten des Kooperationsabkommens
zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft
und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien**

Vom 5. April 1983

Nach Artikel 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 20. Dezember 1982 zum Kooperationsabkommen vom 2. April 1980 zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien sowie zum Abkommen vom 2. April 1980 zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl einerseits und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien andererseits (BGBl. 1982 II S. 1094) wird hiermit bekanntgemacht, daß das Kooperationsabkommen vom 2. April 1980 zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien nach seinem Artikel 63 Abs. 2 für die Bundesrepublik Deutschland und die übrigen Vertragsparteien

am 1. April 1983

in Kraft getreten ist.

Bonn, den 5. April 1983

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Dr. Bertele

**Bekanntmachung
über das Inkrafttreten des Abkommens
zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl
und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl einerseits
und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien andererseits**

Vom 5. April 1983

Nach Artikel 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 20. Dezember 1982 zum Kooperationsabkommen vom 2. April 1980 zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien sowie zum Abkommen vom 2. April 1980 zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl einerseits und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien andererseits (BGBl. 1982 II S. 1094) wird hiermit bekanntgemacht, daß das Abkommen vom 2. April 1980 zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl einerseits und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien andererseits (BGBl. 1982 II S. 1173) nach seinem Artikel 17 Abs. 2 für die Bundesrepublik Deutschland und die übrigen Vertragsparteien

am 1. April 1983

in Kraft getreten ist.

Bonn, den 5. April 1983

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Dr. Bertele

**Bekanntmachung
des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 6. April 1983

In Sanaa ist am 27. Januar 1983 ein Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik über Finanzielle Zusammenarbeit unterzeichnet worden. Das Abkommen ist nach seinem Artikel 8

am 27. Januar 1983

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 6. April 1983

Der Bundesminister
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Im Auftrag
Dr. Arnolds

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Jemenitischen Arabischen Republik,

in dem Wunsche, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

im Bewußtsein, daß die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Jemenitischen Arabischen Republik beizutragen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, für das Vorhaben „Neue Deckschicht Straße Sanaa-Taiz“, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist, einen Finanzierungsbeitrag bis zu 30,0 Millionen DM (in Worten: Dreißig Millionen Deutsche Mark) zu erhalten.

(2) Das in Absatz 1 bezeichnete Vorhaben kann im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik durch andere Vorhaben ersetzt werden.

Artikel 2

Die Verwendung dieses Finanzierungsbeitrages sowie die Bedingungen, zu denen er gewährt wird, bestimmt der zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und der Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik zu schließende Finanzierungsvertrag, der den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegt.

Artikel 3

Die Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluß und Durchführung des in Artikel 2 erwähnten Finanzierungsvertrages in der Jemenitischen Arabischen Republik erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik überläßt bei den sich aus der Gewährung des Finanzierungsbeitrages ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnah-

men, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in dem deutschen Geltungsbereich dieses Abkommens ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Lieferungen und Leistungen für Vorhaben, die aus dem Finanzierungsbeitrag finanziert werden, sind international öffentlich auszuschreiben, soweit nicht im Einzelfall etwas Abweichendes festgelegt wird.

Artikel 6

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt besonderen Wert darauf, daß bei den sich aus der Gewährung des

Finanzierungsbeitrags ergebenden Lieferungen und Leistungen die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landes Berlin bevorzugt genutzt werden.

Artikel 7

Mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels 4 hinsichtlich des Luftverkehrs gilt dieses Abkommen auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 8

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Sanaa am 27. Januar 1983 in zwei Urschriften, jede in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des arabischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Schilling

Für die Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik
Fuad Kaïd Mohammed

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz - Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. - Druck: Bundesdruckerei Zweigbetrieb Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze, Verordnungen und sonstige Veröffentlichungen von wesentlicher Bedeutung.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Vereinbarungen und Verträge mit der DDR und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
b) Zolltarifvorschriften.

Bezugsbedingungen: Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Abbestellungen müssen bis spätestens 30. 4. bzw. 31. 10. jeden Jahres beim Verlag vorliegen. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben: Bundesgesetzblatt Postfach 13 20, 5300 Bonn 1, Tel. (02 28) 23 80 67 bis 69.

Bezugspreis: Für Teil I und Teil II halbjährlich je 50,40 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,50 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Juli 1982 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postscheckkonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509 oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 8,60 DM (7,50 DM zuzüglich 1,10 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 9,40 DM. Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 6,5%.

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 5300 Bonn 1

Postvertriebsstück · Z 1998 A · Gebühr bezahlt

Fundstellennachweis A

Bundesrecht ohne völkerrechtliche Vereinbarungen und Verträge mit der DDR

Abgeschlossen am 31. Dezember 1982 - Format DIN A4 - Umfang 392 Seiten

Die Neuauflage 1982 weist folgende Vorschriften mit den inzwischen eingetretenen Änderungen nach:

- a) die im Bundesgesetzblatt Teil III enthaltenen,
b) (von völkerrechtlichen Vereinbarungen und Verträgen mit der DDR abgesehen) die nach dem 31. Dezember 1963 im Bundesgesetzblatt Teil I und II sowie im Bundesanzeiger verkündeten,

soweit sie noch gültig sind.

Fundstellennachweis B

Völkerrechtliche Vereinbarungen und Verträge mit der DDR

Abgeschlossen am 31. Dezember 1982 - Format DIN A4 - Umfang 460 Seiten

Der Fundstellennachweis B enthält die von der Bundesrepublik Deutschland und ihren Rechtsvorgängern abgeschlossenen völkerrechtlichen Vereinbarungen sowie die Verträge mit der DDR, die im Bundesgesetzblatt, Bundesanzeiger und deren Vorgängern veröffentlicht wurden und die - soweit ersichtlich - noch in Kraft sind oder sonst noch praktische Bedeutung haben können.

Herausgegeben vom Bundesminister der Justiz

Einzelstücke können zum Preis von 26,50 DM zuzüglich 2,00 DM Porto und Verpackungsspesen gegen Voreinsendung des Betrages auf Postscheckkonto „Bundesgesetzblatt“ Köln 3 99-509 bezogen werden. Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 6,5 %.