

Bundesgesetzblatt ⁹⁷³

Teil II

Z 1998 A

1988

Ausgegeben zu Bonn am 9. November 1988

Nr. 38

Tag	Inhalt	Seite
18. 10. 88	Dritte Verordnung zur Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 2129-12-1, 2129-14	974
28. 10. 88	Dritte Verordnung über die Gewährung von Vorrechten und Befreiungen an die Sonderorganisationen der Vereinten Nationen neu: 180-38	979
12. 8. 88	Bekanntmachung des deutsch-ägyptischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	981
10. 10. 88	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Übereinkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und dem Königreich Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, der Italienischen Republik, dem Königreich der Niederlande und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über Inspektionen in bezug auf den Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Beseitigung ihrer Flugkörper mittlerer und kürzerer Reichweite	986
24. 10. 88	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 100 der Internationalen Arbeitsorganisation über die Gleichheit des Entgelts männlicher und weiblicher Arbeitskräfte für gleichwertige Arbeit	987
26. 10. 88	Bekanntmachung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC)	987

**Dritte Verordnung
zur Inkraftsetzung von Änderungen
des Internationalen Übereinkommens von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
in der Fassung des Protokolls von 1978**

Vom 18. Oktober 1988

Auf Grund des Artikels 2 Nr. 1 und 2 des Gesetzes vom 23. Dezember 1981 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2) und des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 4 und Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Januar 1987 (BGBl. I S. 541) wird verordnet:

Artikel 1

Die in London am 1. Dezember 1987 vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation durch Entschließung MEPC 29 (25) beschlossene Änderung der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (BGBl. 1982 II S. 2), zuletzt geändert durch die in London am 5. Dezember 1985 vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation gefaßten Entschließungen MEPC 16 (22) und MEPC 21 (22) (BGBl. 1986 II S. 942), wird hiermit in Kraft gesetzt. Die Entschließung wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Die Verordnung über Zuwiderhandlungen gegen das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen vom 23. Dezember 1983 (BGBl. I S. 1677), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 19. Juli 1987 (BGBl. I S. 1678), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Der erste Halbsatz erhält folgende Fassung:

„Diese Verordnung regelt die Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (BGBl. 1982 II S. 2; 1984 II S. 230), zuletzt geändert durch die in London am 1. Dezember 1987 vom Ausschuß für den

Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation gefaßten Entschließung MEPC 29 (25) (BGBl. 1988 II S. 974);“.

b) In Nummer 2 wird die Angabe „§§ 2, 3 oder 3a“ durch die Angabe „§§ 2, 3, 3a oder 3b“ ersetzt.

2. Nach § 3a wird folgender neuer § 3b eingefügt:

„§ 3b

Zu widerhandlungen gegen Vorschriften der Anlage V zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe

Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer Vorschrift der Anlage V Regel 3 Abs. 1, Regel 4 Abs. 1 oder Regel 5 Abs. 2 über die Beseitigung von Müll ins Meer zu widerhandelt.“

3. Die bisherigen §§ 3b und 3c werden §§ 3c und 3d.

4. Im neuen § 3c wird die Angabe „§ 3 Abs. 1 und des § 3a Nr. 1“ durch die Angabe „§ 3 Abs. 1, § 3a Nr. 1 und des § 3b“ ersetzt.

5. In Nummer 2 des neuen § 3d wird die Angabe „§§ 3 und 3a Nr. 1 und 2“ durch die Angabe „§§ 3, 3a Nr. 1 und 2 und § 3b“ ersetzt.

Artikel 3

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut der Verordnung über Zuwiderhandlungen gegen das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen in der vom 1. April 1989 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 4

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 5 des in der Eingangsformel genannten Gesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 5

(1) Diese Verordnung tritt, soweit nicht Absatz 2 etwas anderes bestimmt, am 31. Dezember 1988 in Kraft. Am selben Tag treten die §§ 4 und 6 Abs. 1 Nr. 2 der Verordnung über die Verhütung der Verschmutzung der Ostsee durch Schiffe vom 11. Februar 1985 (BGBl. I S. 321), zuletzt geändert durch die Sechste Ostsee-Umweltschutz-

Änderungsverordnung vom 27. März 1987 (BGBl. 1987 II S. 206), außer Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 Satz 1 treten Artikel 1 und 2 Nr. 1 Buchstabe a dieser Verordnung am 1. April 1989 in Kraft.

(3) Am 1. April 1989 tritt die Änderung vom 1. Dezember 1987 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 18. Oktober 1988

Der Bundesminister für Verkehr
Jürgen Warnke

Entschließung MEPC 29 (25)
beschlossen am 1. Dezember 1987

**Annahme von Änderungen der Anlage zu dem Protokoll von 1978
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe**

(Bestimmung des Golfes von Aden zum Sondergebiet)

Resolution MEPC 29 (25)
adopted on 1 December 1987

**Adoption of Amendments to the Annex of the Protocol of 1978
relating to the International Convention
for the Prevention of Pollution from Ships, 1973**

(Designation of the Gulf of Aden as a Special Area)

Résolution MEPC 29 (25)
adoptée le 1^{er} décembre 1987

**Adoption d'amendements à l'Annexe du Protocole de 1978
relatif à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires**

(Désignation du golfe d'Aden en tant que zone spéciale)

(Übersetzung)

The Marine Environment Protection Committee,

Noting the functions which article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and resolution A.297 (VIII) confer on the Marine Environment Protection Committee for the consideration and adoption of amendments to the 1973 Convention,

Noting further article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol"),

Having considered, at its twenty-fifth session, amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16 (2) (a) of the 1973 Convention,

1. Adopts, in accordance with article 16 (2) (d) of the 1973 Convention, amendments to the Annex of the 1978

Le Comité de la protection du milieu marin,

Notant les fonctions que l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée la «Convention de 1973») et la résolution A.297(VIII) confèrent au Comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'examen et l'adoption d'amendements à la Convention de 1973,

Notant en outre les dispositions de l'article VI du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommé le «Protocole de 1978»),

Ayant examiné à sa vingt-cinquième session des amendements au Protocole de 1978 qui ont été proposés et diffusés conformément à l'article 16 2) a) de la Convention de 1973,

1 Adopte, conformément à l'article 16 2) d) de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe du Protocole de

Der Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt –

im Hinblick auf die Aufgaben, die dem Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt durch Artikel 16 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im folgenden als „Übereinkommen von 1973“ bezeichnet) und Entschließung A.297 (VIII) in bezug auf die Prüfung von Änderungen des Übereinkommens von 1973 und die Beschlußfassung darüber übertragen werden,

im Hinblick ferner auf Artikel VI des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im folgenden als „Protokoll von 1978“ bezeichnet),

nach Prüfung der nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a des Übereinkommens von 1973 vorgeschlagenen und weitergeleiteten Änderung des Protokolls von 1978 auf seiner fünfundzwanzigsten Tagung –

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 Änderungen der Anlage zu dem

Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. Determines in accordance with article 16 (2) (f) (iii) of the 1973 Convention that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 October 1988 unless prior to this date one third or more of the Parties, or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. Invites the Parties to note that in accordance with article 16 (2) (g) (ii) of the 1973 Convention the amendments shall enter into force on 1 April 1989 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. Requests the Secretary-General in conformity with article 16 (2) (e) of the 1973 Convention to transmit to all Parties to the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. Further requests the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1978 Protocol copies of the resolution and its Annex.

1978 dont le texte figure dans l'annexe de la présente résolution;

2. Constate que, conformément à l'article 16 2) f) iii) de la Convention de 1973, les amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} octobre 1988 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties ou les Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient communiqué à l'Organisation des objections à ces amendements;
3. Invite les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de la Convention de 1973, les amendements entreront en vigueur le 1^{er} avril 1989 s'ils ont été acceptés de la manière indiquée au paragraphe 2 ci-dessus;
4. Prie le Secrétaire général, en application de l'article 16 2) e) de la Convention de 1973, d'adresser à toutes les Parties au Protocole de 1978 des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements figurant dans l'annexe;
5. Prie en outre le Secrétaire général de transmettre des copies de la résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole de 1978.

Protokoll von 1978, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;

2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, daß die Änderungen als am 1. Oktober 1988 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v. H. des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;
3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, daß die Änderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 am 1. April 1989 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien des Protokolls von 1978 beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Protokolls von 1978 sind, Abschriften der Entschließung und ihrer Anlage zuzuleiten.

Annex

1987 Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973

Annex I

Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

Regulation 10

Methods for the Prevention of Oil Pollution from Ships while operating in Special Areas

The existing text of paragraph (1) is replaced by the following:

“(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the “Gulfs area” and the Gulf of Aden area, which are defined as follows:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the

Annexe

Amendements de 1987 à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires

Annexe I

Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures

Règle 10

Méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales

Remplacer le texte du paragraphe 1) par le suivant:

«(1) Aux fins de la présente Annexe, les zones spéciales sont la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge, la «zone des golfes» et la zone du golfe d'Aden, qui sont définies comme suit:

- a) Par zone de la mer Méditerranée, on entend la mer Méditerranée proprement

Anlage

Änderungen von 1987 der Anlage zu dem Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe

Anlage I

Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl

Regel 10

Methoden der Verhütung der Ölverschmutzung durch in Sondergebieten betriebene Schiffe

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(1) Im Sinne dieser Anlage sind die Sondergebiete das Mittelmeergebiet, das Ostseegebiet, das Gebiet des Schwarzen Meeres, das Gebiet des Roten Meeres, das „Gebiet der Golfe“ und das Gebiet des Golfes von Aden, die wie folgt festgelegt werden:

- a) Das Mittelmeergebiet bezeichnet das eigentliche Mittelmeer einschließlich der

gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.

dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la mer Noire par le parallèle 41° N. et limitée à l'ouest, dans le détroit de Gibraltar, par le méridien 5°36'W.

darin gelegenen Golfe und Meere, wobei die Grenze zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer durch den Breitengrad 41° N und die westliche Grenze durch die Meerenge von Gibraltar beim Längengrad 5°36'W gebildet wird.

(b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.

b) Par zone de la mer Baltique, on entend la mer Baltique proprement dite ainsi que le golfe de Botnie, le golfe de Finlande et l'accès à la mer Baltique délimité par le parallèle de Skagen, dans le Skagerrak (57°44,8'N.).

b) Das Ostseegebiet bezeichnet die eigentliche Ostsee mit dem Bottnischen Meerbusen, dem Finnischen Meerbusen und dem im Skagerrak durch den Breitengrad von Skagen auf 57°44, 8'N begrenzten Eingang zur Ostsee.

(c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.

c) Par zone de la mer Noire, on entend la mer Noire proprement dite ainsi que la mer d'Azov, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41° N.

c) Das Gebiet des Schwarzen Meeres bezeichnet das eigentliche Schwarze Meer, wobei die Grenze zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer durch den Breitengrad 41° N gebildet wird.

(d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).

d) Par zone de la mer Rouge, on entend la mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Akaba, limitée au sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°28,5'N., 43°19,6'E.) et Husn Murad (12°40,4'N., 43°30,2'E.).

d) Das Gebiet des Roten Meeres bezeichnet das eigentliche Rote Meer einschließlich der Golfe von Sues und Akaba; es wird im Süden durch die Loxodrome zwischen Ras Siyan (12°28, 5'N, 43°19, 6'O) und Husn Murad (12°40, 4'N, 43°30, 2'O) begrenzt.

(e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras Al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

e) Par «zone des golfes», on entend la zone maritime située au nord-ouest de la loxodromie reliant Ras el Had (22°30'N., 59°48'E.) et Ras Al Fasteh (25°04'N., 61°25'E.).

e) Das Gebiet der Golfe bezeichnet das Meeresgebiet nordwestlich der Loxodrome zwischen Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'O) und Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'O).

(f) The Gulf of Aden area means that part of the Gulf of Aden between the Red Sea and the Arabian Sea bounded to the west by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E) and to the east by the rhumb line between Ras Asir (11°50'N, 51°16.9'E) and Ras Fartak (15°35'N, 52°13.8'E).

f) Par zone du golfe d'Aden, on entend la partie du golfe d'Aden située entre la mer Rouge et la mer d'Oman, limitée à l'ouest par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°28,5'N., 43°19,6'E.) et Husn Murad (12°40,4'N., 43°30,2'E.), et à l'est par la loxodromie reliant Ras Asir (11°50'N., 51°16,9'E.) et Ras Fartak (15°35'N., 52°13,8'E.).

f) Das Gebiet des Golfes von Aden bezeichnet den Teil des Golfes von Aden zwischen dem Roten Meer und dem Arabischen Meer, der im Westen durch die Loxodrome zwischen Ras Siyan (12°28, 5'N, 43°19, 6'O) und Husn Murad (12°40, 4'N, 43°30, 2'O) und im Osten durch die Loxodrome zwischen Ras Asir (11°50'N, 51°16, 9'O) und Ras Fartak (15°35'N, 52°13, 8'O) begrenzt wird.

The introductory phrase of paragraph (7)(b) is replaced by the following:

Remplacer le membre de phrase liminaire de l'alinéa b) du paragraphe 7) par le texte suivant:

Die Einleitung des Absatzes 7 Buchstabe b) wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

“(b) Red Sea area, Gulfs area and Gulf of Aden area.”.

«b) Zone de la mer Rouge, »zone des golfes» et zone du golfe d'Aden».

„b) Gebiet des Roten Meeres, Gebiet der Golfe und Gebiet des Golfes von Aden.“.

**Dritte Verordnung
über die Gewährung von Vorrechten und Befreiungen
an die Sonderorganisationen der Vereinten Nationen**

Vom 28. Oktober 1988

Auf Grund des Artikels 3 des Gesetzes vom 22. Juni 1954 über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Abkommen vom 21. November 1947 über die Vorrechte und Befreiungen der Sonderorganisationen der Vereinten Nationen und über die Gewährung von Vorrechten und Befreiungen an andere zwischenstaatliche Organisationen (BGBl. 1954 II S. 639), der durch das Gesetz vom 16. August 1980 (BGBl. II S. 941) neu gefaßt wurde, verordnet die Bundesregierung:

§ 1

Für die Gewährung von Vorrechten und Befreiungen an die Sonderorganisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung (UNIDO) gilt das Abkommen über die Vorrechte und Befreiungen der Sonderorganisationen der Vereinten Nationen vom 21. November 1947 mit seiner Anlage XVII. Die Anlage XVII wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 4 des in der Eingangsformel genannten Gesetzes vom 22. Juni 1954, der durch das Gesetz vom 28. Februar 1964 (BGBl. II S. 187) neu gefaßt wurde, auch im Land Berlin.

§ 3

(1) Diese Verordnung tritt an dem Tage in Kraft, an dem die betreffende Anlage gemäß den §§ 43, 44 des Abkommens vom 21. November 1947 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

(2) Diese Verordnung tritt an dem Tage außer Kraft, an dem die in § 1 genannten völkerrechtlichen Vereinbarungen außer Kraft treten.

(3) Der Tag des Inkrafttretens und der Tag des Außerkrafttretens sind im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 28. Oktober 1988

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Hans Klein

Der Bundesminister des Auswärtigen
Genscher

Anlage XVII

Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung

Annex XVII

United Nations Industrial Development Organization

Annexe XVII

Organisation des Nations Unies pour le développement industriel

(Übersetzung)

In their application to the United Nations Industrial Development Organization (hereinafter called "the Organization") the standard clauses shall operate subject to the following modifications:

Les clauses standard s'appliqueront à l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ci-après dénommée «l'Organisation») sous réserve des modifications suivantes apportées à leurs dispositions:

Die allgemeinen Bestimmungen finden auf die Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung (im folgenden als „Organisation“ bezeichnet) mit folgender Maßgabe Anwendung:

1. (a) Experts (other than officials coming within the scope of article VI) serving as committees of, or performing missions for, the Organization shall be accorded the following privileges and immunities so far as is necessary for the effective exercise of their functions, including the time on journeys in connection with service on such committees or missions:

1. a) Les experts (autres que les fonctionnaires visés à l'article VI), lorsqu'ils exerceront des fonctions auprès de commissions de l'Organisation ou lorsqu'ils accompliront des missions pour cette dernière, jouiront des privilèges et immunités ci-après, dans la mesure où ceux-ci leur seront nécessaires pour l'exercice effectif de leurs fonctions, y compris durant les voyages effectués à l'occasion de leurs fonctions auprès de ces commissions ou au cours de ces missions:

(1) a) Sachverständige (mit Ausnahme von Beamten im Sinne des Artikels VI), die in Ausschüssen der Organisation tätig sind oder Aufträge für dieselbe erledigen, genießen folgende Vorrechte und Immunitäten, soweit dies zur wirksamen Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendig ist, und zwar auch auf Reisen, die sie anlässlich ihrer Tätigkeit in Verbindung mit diesen Ausschüssen oder Aufträgen unternehmen:

(i) Immunity from personal arrest or detention and from seizure of their personal baggage;

i) Immunité d'arrestation ou de saisie de leurs bagages personnels;

i) Immunität von persönlicher Festnahme oder Haft und von der Beschlagnahme ihres persönlichen Gepäcks;

(ii) In respect of words spoken or written or acts done by them in the performance of their official functions, immunity from legal process of every kind, such immunity to continue notwithstanding that the person concerned is no longer serving on committees of, or employed on mission for, the Organization;

ii) Immunité de toute juridiction en ce qui concerne les actes accomplis par eux en leur qualité officielle (y compris leurs paroles et écrits), les intéressés continuant à bénéficier de ladite immunité lorsqu'ils n'exercent plus de fonctions auprès de commissions de l'Organisation ou ne sont plus chargés de missions pour le compte de cette dernière;

ii) Immunität von Rechtsverfahren jeder Art in bezug auf die von ihnen in Wahrnehmung ihrer amtlichen Aufgaben vorgenommenen Handlungen einschließlich ihrer mündlichen und schriftlichen Äußerungen, und zwar auch dann, wenn der Betreffende nicht mehr in Ausschüssen der Organisation tätig ist und keine Aufträge mehr für dieselbe erledigt;

(iii) The same facilities in respect of currency and exchange restrictions and in respect of their personal baggage as are accorded to officials of foreign Governments on temporary official missions;

iii) Mêmes facilités en matière de réglementation monétaire, de réglementation des changes et de bagages personnels que celles accordées aux fonctionnaires des gouvernements étrangers en mission temporaire officielle;

iii) in bezug auf Währungs- und Devisenbeschränkungen und auf ihr persönliches Gepäck die gleichen Erleichterungen wie Beamte ausländischer Regierungen in vorübergehender amtlicher Mission;

(iv) Inviolability for all papers and documents;

iv) Inviolabilité de tous leurs papiers et documents;

iv) Unverletzlichkeit aller Papiere und Schriftstücke;

(v) For their communications with the Organization, the

v) Droit, aux fins de communications avec l'Organisation, the

v) das Recht, für ihren Verkehr mit der Organisation Ver-

right to use codes and to receive documents and correspondence by courier or in sealed bags;

d'utiliser des codes et de recevoir des documents et de la correspondance par courrier ou par valises scellées;

schlüsselungen zu verwenden und Schriftstücke durch Kurier oder in versiegelten Behältern zu empfangen.

(b) In connection with subparagraphs (iv) and (v) of paragraph 1(a) above, the principle contained in the last sentence of section 12 of the standard clauses shall be applicable;

b) En ce qui concerne les dispositions figurant aux sous-alinéas iv) et v) de l'alinéa a) du paragraphe 1 ci-dessus, il sera appliqué le principe énoncé dans la dernière phrase de la section 12 des clauses standard;

b) Der in § 12 Absatz 3 der allgemeinen Bestimmungen niedergelegte Grundsatz findet auf Absatz 1 Buchstabe a Ziffern iv und v Anwendung.

(c) Privileges and immunities are granted to experts of the Organization in the interests of the Organization and not for the personal benefit of the individuals themselves. The Organization shall have the right and duty to waive the immunity of any expert in any case where in its opinion the immunity would impede the course of justice, and it can be waived without prejudice to the interests of the Organization;

c) Les privilèges et immunités sont accordés aux experts de l'Organisation dans l'intérêt de celle-ci et non en vue de leur avantage personnel. L'Organisation pourra et devra lever l'immunité accordée à un expert dans tous les cas où elle estimera que cette immunité gênerait l'action de la justice et qu'elle peut être levée sans nuire aux intérêts de l'Organisation.

c) Die Vorrechte und Immunitäten werden den Sachverständigen im Interesse der Organisation und nicht zu ihrem persönlichen Vorteil gewährt. Die Organisation ist berechtigt und verpflichtet, die Immunität eines Sachverständigen in allen Fällen aufzuheben, in denen nach Auffassung der Organisation die Immunität verhindern würde, daß der Gerechtigkeit Genüge geschieht, und in denen die Immunität ohne Schädigung der Interessen der Organisation aufgehoben werden kann.

2. The privileges, immunities, exemptions and facilities referred to in section 21 of the standard clauses shall also be accorded to any Deputy Director-General of the Organization.

2. Les privilèges, immunités, exemptions et facilités mentionnés à la section 21 des clauses standard seront également accordés à tout directeur général adjoint de l'Organisation.

(2) Die in § 21 der allgemeinen Bestimmungen bezeichneten Vorrechte, Immunitäten, Befreiungen und Erleichterungen werden auch den stellvertretenden Generaldirektoren der Organisation gewährt.

Bekanntmachung des deutsch-ägyptischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit

Vom 12. August 1988

Das in Kairo am 5. Mai 1988 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Arabischen Republik Ägypten über Finanzielle Zusammenarbeit ist nach seinem Artikel 9

am 17. Juli 1988

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 12. August 1988

**Der Bundesminister
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Im Auftrag
Zahn**

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

Agreement
between the Government of the Federal Republic of Germany
and the Government of the Arab Republic of Egypt
concerning Financial Co-operation

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Arabischen Republik Ägypten –

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

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 Arabischen Republik Ägypten beizutragen,

unter Bezugnahme auf das Verhandlungsprotokoll vom 14. April 1988 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Arabischen Republik Ägypten oder anderen, von beiden Regierungen gemeinsam zu bestimmenden Darlehensnehmern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, für die in Artikel 2 genannten Vorhaben Darlehen und – zur Vorbereitung sowie für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der Vorhaben – erforderlichenfalls Finanzierungsbeiträge bis zu insgesamt DM 235 Millionen (in Worten: zweihundertfünfunddreißig Millionen Deutsche Mark) zu erhalten.

Artikel 2

(1) Die Darlehen und – zur Vorbereitung sowie für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der Vorhaben – erforderlichenfalls Finanzierungsbeiträge bis zu insgesamt DM 200 Millionen (in Worten: zweihundert Millionen Deutsche Mark) werden für folgende Vorhaben verwendet, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist:

- (a) Industriesektor-bezogenes Programm II
- (b) Förderung von Investitionen auf dem Privatsektor durch Geschäfts- und Entwicklungsbanken
- (c) Lieferung von sechs Lokomotiven und Ersatzteilen
- (d) Wasserversorgungssystem Giza, Phase II
- (e) Rehabilitation von Umspannanlagen und Kraftwerken
- (f) Kraftwerk-Station Suez II

The Government of the Federal Republic of Germany

and

the Government of the Arab Republic of Egypt,

in the spirit of the friendly relations existing between the Federal Republic of Germany and the Arab Republic of Egypt,

desiring to strengthen and intensify those friendly relations through financial co-operation in a spirit of partnership,

aware that the maintenance of those relations constitutes the basis of this Agreement,

intending to contribute to social and economic development in the Arab Republic of Egypt,

with reference to the Summary Record of Discussions of 14 April 1988, have agreed as follows:

Article 1

The Government of the Federal Republic of Germany shall enable the Government of the Arab Republic of Egypt or other borrowers to be determined jointly by the two Governments to obtain from the Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt/Main, for the projects referred to in Article 2 of this Agreement, loans and, as necessary, financial contributions for preparatory and attendant implementation and support measures for the projects up to a total amount of DM 235 million (two hundred and thirty-five million Deutsche Mark).

Article 2

(1) The loans and, as necessary, financial contributions for preparatory and attendant implementation and support measures for the projects totalling up to DM 200 million (two hundred million Deutsche Mark) shall be used for the following projects if, after examination, the projects have been found eligible for promotion:

- (a) Industrial Sector-Related Programme II
- (b) Promotion of Private Sector Investments by commercial and development banks
- (c) Six Locomotives and Spare Parts
- (d) Water Supply System Giza, Phase II
- (e) Rehabilitation of Power and/or Transformer Stations
- (f) Operation and Maintenance Assistance Power Station Suez II

(2) Ein Darlehen bis zu DM 35 Millionen (in Worten: fünfund-dreißig Millionen Deutsche Mark) wird zur Finanzierung der Devisenkosten für den Bezug von Waren und Leistungen zur Deckung des laufenden notwendigen zivilen Bedarfs und der im Zusammenhang mit der finanzierten Wareneinfuhr anfallenden Devisen- und Inlandskosten für Transport, Versicherung und Montage verwendet. Es muß sich hierbei um Lieferungen und Leistungen gemäß der diesem Abkommen als Anlage beigefügten Liste handeln, für die die Liefer- bzw. Leistungsverträge nach dem 14. April 1988 abgeschlossen worden sind. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland geht davon aus, daß die Regierung der Arabischen Republik Ägypten die aus dem Verkauf der als Darlehen gewährten Deutschen Mark anfallenden Gegenwerte in Ägyptischen Pfunden für Entwicklungsvorhaben verwendet.

(3) Die in Absatz (1) bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Arabischen Republik Ägypten durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(4) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Arabischen Republik Ägypten zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, weitere Darlehen oder Finanzierungsbeiträge zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

(5) Die Auszahlung der Darlehen, die für die in Absatz (1) bezeichneten Vorhaben bestimmt sind, ist davon abhängig, daß die in dem zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Arabischen Republik Ägypten vereinbarten Protokoll vom 8. Februar 1973 und dem Abkommen vom 8. Dezember 1987 übernommenen sowie die aufgrund dieses Abkommens zu übernehmenden Zahlungsverpflichtungen fristgerecht erfüllt werden.

Artikel 3

(1) Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrags, die Bedingungen, zu denen er gewährt wird – einschließlich angemessener Gebühren sowie anderer Finanzierungskosten entsprechend banküblichen, zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und der Zentralbank von Ägypten als Vertreterin der Regierung der Arabischen Republik Ägypten vereinbarten Grundsätzen – sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen den Empfängern der Darlehen und Finanzierungsbeiträge und der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen, ohne jedoch die Empfänger mit weiteren Finanzierungskosten außer den vorgenannten zu belasten.

(2) Die Regierung der Arabischen Republik Ägypten, soweit sie nicht selbst Darlehensnehmerin ist, wird gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau alle Zahlungen in Deutscher Mark in Erfüllung von Verbindlichkeiten der Darlehensnehmer aufgrund der nach Absatz (1) zu schließenden Verträge garantieren.

Artikel 4

Die Kreditanstalt für Wiederaufbau wird mit keinen Steuern oder sonstigen öffentlichen Abgaben belastet, die im Zusammenhang mit Abschluß und Durchführung der in Artikel 3 erwähnten Verträge in der Arabischen Republik Ägypten erhoben werden.

Artikel 5

Die Regierung der Arabischen Republik Ägypten überläßt bei den sich aus der Gewährung der Darlehen und der Finanzierungsbeiträge ergebenden Transporten von Personen und Gütern im Land-, See- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz im deutschen Geltungsbereich dieses Abkommens ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen

(2) A loan of up to DM 35 million (thirty-five million Deutsche Mark) shall be used to meet foreign exchange costs resulting from the purchase of goods and services to cover current civilian requirements, and to meet foreign exchange and local currency costs of transport, insurance and assembly arising in connection with the importation of goods financed under this Agreement. The supplies and services must be such as are covered by the list annexed to this Agreement and for which supply or service contracts have been concluded after 14 April 1988. The Government of the Federal Republic of Germany proceeds on the understanding that the Government of the Arab Republic of Egypt will use the counterpart Egyptian pounds accruing from the sale of the loaned Deutsche Mark for development projects.

(3) The projects referred to in paragraph 1 above may be replaced by other projects if the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Arab Republic of Egypt so agree.

(4) This Agreement shall also apply if, at a later date, the Government of the Federal Republic of Germany enables the Government of the Arab Republic of Egypt to obtain from the Kreditanstalt für Wiederaufbau further loans or financial contributions.

(5) The disbursement of the loans earmarked for the projects referred to in paragraph 1 above shall be subject to the fulfilment on time of the payment liabilities assumed under the Agreed Protocol of 8 February 1973 and the Agreement of 8 December 1987 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Arab Republic of Egypt.

Article 3

(1) The utilization of the amount referred to in Article 1 of this Agreement, the terms and conditions on which it is made available—including appropriate fees and other financing costs in accordance with adopted banking practices agreed upon between the Central Bank of Egypt, representing the Government of the Arab Republic of Egypt, and the Kreditanstalt für Wiederaufbau—as well as the procedure to be followed in awarding the contracts, shall be governed by the provisions of the agreements to be concluded between the recipients of the loans and financial contributions and the Kreditanstalt für Wiederaufbau, which shall be subject to the laws and regulations applicable in the Federal Republic of Germany, without, however, any other financing costs being charged to the recipients beyond the financing costs referred to above.

(2) The Government of the Arab Republic of Egypt, in so far as it is not itself the borrower, shall guarantee to the Kreditanstalt für Wiederaufbau all payments in Deutsche Mark to be made in fulfilment of the borrowers' liabilities under the agreements to be concluded pursuant to paragraph 1 above.

Article 4

No taxes or other public charges levied in the Arab Republic of Egypt in connection with the conclusion and implementation of the agreements referred to in Article 3 of the present Agreement shall be incurred by the Kreditanstalt für Wiederaufbau.

Article 5

The Government of the Arab Republic of Egypt shall allow passengers and suppliers free choice of transport enterprises for such transportation by land, sea or air of persons and goods as results from the granting of the loans and the financial contributions, abstain from taking any measures that might exclude or impair the fair and equal participation of transport enterprises having their place of business in the German area of application of this Agreement, and grant any necessary permits for the participation of such enterprises. Transportation by sea shall be effected

Genehmigungen. Seetransporte erfolgen mit Schiffen der regulären Linienreedereien der Bundesrepublik Deutschland und der Arabischen Republik Ägypten in Übereinstimmung mit dem am 25. Januar 1973 zwischen den Linienreedereien geschlossenen Abkommen.

Artikel 6

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt besonderen Wert darauf, daß bei den sich aus der Gewährung der Darlehen und der Finanzierungsbeiträge ergebenden Lieferungen und Leistungen die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landes Berlin bevorzugt genutzt werden.

Artikel 7

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

Artikel 8

(1) Die aus den Vorhaben Trockendock Alexandria und Kläranlage Suez und Port Tewfik sowie aus der 1980 gewährten Zinsverbilligung verbleibenden Beträge, ferner die in Artikel 1 Absatz (1) Buchstaben (c) und (f) des zwischen beiden Regierungen am 26. April 1983 geschlossenen und das in Artikel 2 Absatz (2) Buchstabe (b) des zwischen beiden Regierungen am 7. August 1987 geschlossenen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit genannten Vorhaben werden durch die in Artikel 2 Absatz (1) Buchstabe (a) und in Artikel 2 Absatz (2) dieses Abkommens genannten Vorhaben sowie durch die Vorhaben

(a) Abwasserbeseitigung El Arish

(b) Ausbau des Fernmeldewesens, Phase III

ersetzt, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist.

(2) Für diese Vorhaben gelten die Bestimmungen dieses Abkommens.

Artikel 9

Dieses Abkommen tritt an dem Tage in Kraft, an dem die Regierung der Arabischen Republik Ägypten der Regierung der Bundesrepublik Deutschland mitgeteilt hat, daß die für das Inkrafttreten des Abkommens erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen auf Seiten der Arabischen Republik Ägypten erfüllt sind.

Geschehen zu Kairo am 5. Mai 1988 in zwei Urschriften, jede in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und arabischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
For the Government of the Federal Republic of Germany
Martin Elsaesser

Für die Regierung der Arabischen Republik Ägypten
For the Government of the Arab Republic of Egypt
Abdel Aziz Zahwy

on vessels of Germany and the Arab Republic of Egypt in accordance with the Agreement of 25 January 1973 concluded between these shipping lines.

Article 6

With regard to supplies and services resulting from the granting of the loans and the financial contributions, the Government of the Federal Republic of Germany attaches particular importance to preferential use being made of the economic potential of Land Berlin.

Article 7

This Agreement shall also apply to Land Berlin, provided that the Government of the Federal Republic of Germany does not make a contrary declaration to the Government of the Arab Republic of Egypt within three months of the date of entry into force of this Agreement.

Article 8

(1) The balance of funds from the projects Dry Dock Alexandria and Sewage Treatment Plant Suez and Port Tewfik, as well as from interest-rate subsidies granted in 1980, and the projects referred to in Article 1 (1) (c) and (f) of the Agreement of 26 April 1983, and in Article 2 (2) (b) of the Agreement of 7 August 1987 between our two Governments concerning Financial Co-operation shall be replaced by the projects referred to in Article 2 (1) (a) and Article 2 (2) above, as well as the projects

(a) Sewerage System El Arish

(b) Extension of Telecommunication System, Phase III

if, after examination, the projects have been found eligible for promotion.

(2) The provisions of the present Agreement shall apply to these projects.

Article 9

This Agreement shall enter into force on the date on which the Government of the Arab Republic of Egypt has informed the Government of the Federal Republic of Germany that the national requirements on the side of the Arab Republic of Egypt for the entry into force of the Agreement have been fulfilled.

Done at Cairo on 5 May 1988 in duplicate in the German, Arabic and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German and Arabic texts, the English text shall prevail.

Anlage
zum Abkommen vom 5. Mai 1988
zwischen
der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Arabischen Republik Ägypten
über Finanzielle Zusammenarbeit

1. Liste der Waren und Dienstleistungen, die gemäß Artikel 2 Absatz (2) des Abkommens vom 5. Mai 1988 aus dem Darlehen finanziert werden können:
 - a) Industrielle Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Halbfabrikate,
 - b) industrielle Ausrüstungen sowie landwirtschaftliche Maschinen und Geräte,
 - c) Ersatz- und Zubehörteile aller Art,
 - d) Erzeugnisse der chemischen Industrie, insbesondere Düngemittel, Pflanzenschutz- und Schädlingsbekämpfungsmittel, Arzneimittel,
 - e) sonstige gewerbliche Erzeugnisse, die für die Entwicklung Ägyptens von Bedeutung sind,
 - f) Beratungsleistungen, Patente und Lizenzgebühren.
2. Einfuhrgüter, die in dieser Liste nicht enthalten sind, können nur finanziert werden, wenn die vorherige Zustimmung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland dafür vorliegt.
3. Die Einfuhr von Luxusgütern und von Verbrauchsgütern für den privaten Bedarf sowie von Gütern und Anlagen, die militärischen Zwecken dienen, ist von der Finanzierung aus dem Darlehen ausgeschlossen.

Annex
to the Agreement of 1988
between
the Government of the Federal Republic of Germany
and the Government of the Arab Republic of Egypt
concerning Financial Co-operation

1. List of goods and services eligible for financing from the loan under Article 2 (2) of the Agreement of 1988:
 - (a) industrial raw, auxiliary and operating materials as well as semi-manufactures,
 - (b) industrial equipment as well as agricultural machinery and implements,
 - (c) spare parts and accessories of all kinds,
 - (d) chemical products, in particular fertilizers, plant protection agents, pesticides, medicaments,
 - (e) other industrial products of importance for the development of Egypt,
 - (f) advisory services, patents and licence fees.
2. Imports not included in the above list may only be financed with prior approval of the Government of the Federal Republic of Germany.
3. The importation of luxury and consumer goods for personal needs as well as any goods and facilities serving military purposes may not be financed from the loan.

**Bekanntmachung
über das Inkrafttreten des Übereinkommens
zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika
und dem Königreich Belgien, der Bundesrepublik Deutschland,
der Italienischen Republik, dem Königreich der Niederlande
und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland
über Inspektionen in bezug auf den Vertrag
zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika
und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
über die Beseitigung ihrer Flugkörper mittlerer und kürzerer Reichweite**

Vom 10. Oktober 1988

Nach Artikel 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 29. April 1988 zu dem Übereinkommen vom 11. Dezember 1987 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und dem Königreich Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, der Italienischen Republik, dem Königreich der Niederlande und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über Inspektionen in bezug auf den Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Beseitigung ihrer Flugkörper mittlerer und kürzerer Reichweite (BGBl. 1988 II S. 429) wird bekanntgemacht, daß das Übereinkommen nach seinem Artikel VII in Verbindung mit Artikel XVII des Vertrags vom 8. Dezember 1987 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Beseitigung ihrer Flugkörper mittlerer und kürzerer Reichweite für die Bundesrepublik Deutschland und die übrigen Vertragsparteien

am 1. Juni 1988

in Kraft getreten ist.

Die Ratifikationsurkunden zu dem Vertrag sind am 1. Juni 1988 in Moskau ausgetauscht worden; der Vertrag ist damit nach seinem Artikel XVII am selben Tag in Kraft getreten.

Bonn, den 10. Oktober 1988

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Dr. Hans Werner Lautenschlager

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 100
der Internationalen Arbeitsorganisation
über die Gleichheit des Entgelts männlicher und weiblicher Arbeitskräfte
für gleichwertige Arbeit**

Vom 24. Oktober 1988

Das Übereinkommen Nr. 100 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 29. Juni 1951 über die Gleichheit des Entgelts männlicher und weiblicher Arbeitskräfte für gleichwertige Arbeit (BGBl. 1956 II S. 23) wird nach seinem Artikel 6 Abs. 3 für

Zypern am 19. November 1988
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 14. Februar 1986 (BGBl. II S. 499).

Bonn, den 24. Oktober 1988

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Dr. Oesterhelt

**Bekanntmachung
des Europäischen Übereinkommens über die
Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC)**

Vom 26. Oktober 1988

Das Europäische Übereinkommen vom 31. Mai 1985 über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC) ist von der Bundesrepublik Deutschland in Genf am 29. August 1986 unterzeichnet worden; die Ratifikationsurkunde ist am 23. Oktober 1987 bei dem Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt worden. Das Übereinkommen wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 6 Abs. 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, wird im Bundesgesetzblatt bekanntgegeben.

Bonn, den 26. Oktober 1988

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Reinhardt

**Europäisches Übereinkommen
über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs
(AGC)**

**European Agreement
on Main International Railway Lines
(AGC)**

**Accord européen
sur les grandes lignes internationales de chemin de fer
(AGC)**

(Übersetzung)

The Contracting Parties,

conscious of the need to facilitate and develop international railway traffic in Europe,

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

have agreed as follows:

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

Article 1

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

Article 2

The international E-railway network consists of a system of main lines and supplementary lines. The main lines are the "major railway axes" already carrying very heavy international traffic or traffic expected to become very heavy in the near future; the supplementary lines are those which, while already completing the network of main lines, will carry very heavy international rail traffic only in the more distant future.

Les Parties contractantes,

conscientes de la nécessité de faciliter et de développer en Europe le trafic ferroviaire international,

considérant que, pour renforcer les relations entre pays européens, il est essentiel de prévoir un plan coordonné d'aménagement et de construction de lignes de chemin de fer adaptées aux besoins futurs du trafic international,

sont convenues de ce qui suit:

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

Article premier

Les Parties contractantes adoptent le projet de réseau ferroviaire, ci-après dénommé «réseau ferroviaire international «E»» et décrit à l'annexe I du présent Accord, à titre de plan coordonné d'aménagement et de construction de lignes de chemin de fer présentant un grand intérêt international, qu'elles se proposent d'entreprendre dans le cadre des programmes nationaux conformément à leurs législations respectives.

Article 2

Le réseau ferroviaire international «E» est constitué d'un système de lignes principales et de lignes complémentaires, les lignes principales étant les «grandes magistrales» ferroviaires qui assurent un trafic international déjà très important ou qui devrait le devenir prochainement et les lignes complémentaires celles qui, tout en complétant dès à présent le réseau des lignes principales, n'assureront un trafic ferroviaire international très important que dans un avenir plus lointain.

Die Vertragsparteien –

im Bewußtsein der Notwendigkeit, den internationalen Eisenbahnverkehr in Europa zu erleichtern und zu entwickeln,

in der Erwägung, daß es zur Verstärkung der Beziehungen zwischen den europäischen Ländern wichtig ist, einen koordinierten Plan für den Ausbau und den Bau von Eisenbahnlinien vorzusehen, die den zukünftigen Erfordernissen des internationalen Verkehrs entsprechen –

haben folgendes vereinbart:

**Begriffsbestimmung und Billigung
des internationalen „E“-Eisenbahnnetzes**

Artikel 1

Die Vertragsparteien billigen das vorgeschlagene Eisenbahnnetz, im folgenden als „Internationales „E“-Eisenbahnnetz“ bezeichnet und in Anlage I beschrieben, als koordinierten Plan für den Ausbau und Bau von Eisenbahnlinien von großer internationaler Bedeutung; sie beabsichtigen, diesen Plan im Rahmen ihrer nationalen Programme entsprechend ihren jeweiligen Rechtsvorschriften zu verwirklichen.

Artikel 2

Das internationale „E“-Eisenbahnnetz besteht aus einem System von Haupt- und Ergänzungslinien. Hauptlinien sind die „großen Magistralen des Eisenbahnverkehrs“, die schon jetzt einen sehr umfangreichen internationalen Verkehr abwickeln oder in Kürze übernehmen sollen; Ergänzungslinien sind solche, die bereits jetzt das Netz der Hauptlinien ergänzen, aber erst in fernerer Zukunft einen sehr umfangreichen internationalen Schienenverkehr aufnehmen sollen.

**Construction and development of lines
of the international E-railway network****Article 3**

The international E-railway network of main lines referred to in article 2 conforms to the characteristics set out in annex II to this Agreement or will be brought into conformity with the provisions of this annex in future improvement work to be carried out in conformity with national programmes.

Designation of the depositary**Article 4**

The Secretary-General of the United Nations shall be the depositary of this Agreement.

**Procedure for the signature of, and for
becoming Party to, the Agreement****Article 5**

1. This Agreement shall be open at Geneva 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, from 1 September 1985 to 1 September 1986.

2. Those States may become Parties to this Agreement by

(a) Signature, followed by ratification, acceptance or approval; or

(b) 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.

Entry into force of the Agreement**Article 6**

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

2. For each State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the commencement of the period of 90 days specified in

**Construction et aménagement
des lignes du réseau ferroviaire
international «E»****Article 3**

Le réseau ferroviaire international «E» de grandes magistrales visé à l'article 2 est conforme aux caractéristiques techniques énoncées à l'annexe II du présent Accord ou sera rendu conforme aux dispositions de cette annexe lors de travaux d'amélioration exécutés en application de programmes nationaux.

Désignation du dépositaire**Article 4**

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de l'Accord.

**Procédure pour la signature de l'Accord
et pour devenir partie****Article 5**

1. Le présent Accord sera ouvert à la signature des Etats 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 la Commission, à Genève du 1^{er} septembre 1985 au 1^{er} septembre 1986.

2. Ces Etats pourront devenir parties au présent Accord par

a) signature, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

b) 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.

Entrée en vigueur de l'Accord**Article 6**

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

2. Pour chaque Etat qui déposera un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours

**Bau und Ausbau der Linien
des internationalen „E“-Eisenbahnnetzes****Artikel 3**

Das in Artikel 2 genannte internationale „E“-Eisenbahnnetz der großen Magistralen entspricht den in Anlage II aufgeführten technischen Merkmalen oder wird den Bestimmungen dieser Anlage bei den im Rahmen der nationalen Programme durchgeführten Baumaßnahmen angepaßt.

Bezeichnung des Verwahrers**Artikel 4**

Verwahrer des Übereinkommens ist der Generalsekretär der Vereinten Nationen.

**Verfahren zur Unterzeichnung
des Übereinkommens
und um Vertragspartei zu werden****Artikel 5**

(1) Dieses Übereinkommen liegt vom 1. September 1985 bis zum 1. September 1986 in Genf für Staaten zur Unterzeichnung auf, die entweder Mitglied der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa oder nach Absatz 8 der Satzung der Kommission in beratender Eigenschaft in die Kommission aufgenommen sind.

(2) Diese Staaten können Vertragsparteien des Übereinkommens werden,

a) indem sie es unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder

b) indem sie ihm beitreten.

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

Inkrafttreten des Übereinkommens**Artikel 6**

(1) Dieses Übereinkommen tritt 90 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Regierungen von acht Staaten eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, vorausgesetzt, daß eine oder mehrere Linien des internationalen „E“-Eisenbahnnetzes die Hoheitsgebiete von mindestens vier dieser Staaten durchgehend verbinden. Wird diese Bedingung nicht erfüllt, so tritt das Übereinkommen 90 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem eine diese Bedingung erfüllende Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde erfolgt ist.

(2) Für jeden Staat, der eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde nach dem Zeitpunkt hinterlegt, zu dem die in Absatz 1 genannte Frist

paragraph 1 of this article, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of deposit of the said instrument.

spécifié au paragraphe 1 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

von 90 Tagen beginnt, tritt das Übereinkommen 90 Tage nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung in Kraft.

Limits to the application of the Agreement

Article 7

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 for its external or internal security. Such measures, which must be temporary, shall be notified immediately to the depositary and their nature specified.

Limites à l'application de l'Accord

Article 7

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. Ces mesures, qui doivent être temporaires, seront immédiatement notifiées au dépositaire en précisant leur nature.

Grenzen der Anwendung des Übereinkommens

Artikel 7

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. Solche Maßnahmen, die zeitlich begrenzt sein müssen, sind dem Verwahrer unter Angabe ihrer Art umgehend zu notifizieren.

Settlement of disputes

Article 8

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 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.

Règlement de différends

Article 8

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.

Beilegung von Streitigkeiten

Artikel 8

(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 Einzelschiedsrichter zu ernennen, dem die Streitigkeit zur Entscheidung unterbreitet wird.

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.

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

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

Declaration concerning article 8

Article 9

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 8 of this Agreement.

Déclaration relative à l'article 8

Article 9

Tout Etat 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 son article 8.

Erklärung zu Artikel 8

Artikel 9

Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde erklären, daß er sich durch Artikel 8 nicht als gebunden betrachtet.

Procedure for amending the main text

Article 10

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 Agreement shall be considered by the Working Party on Rail Transport of the Economic Commission for Europe.

Procédure d'amendement du texte principal

Article 10

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

2. a) A la demande d'une Partie contractante, tout amendement du texte principal du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission économique pour l'Europe.

Verfahren zur Änderung des Hauptwortlauts

Artikel 10

(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 dieses Übereinkommens von der Arbeitsgruppe Schienenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa geprüft.

4. Any proposed amendment 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 notifies the Secretary-General of its 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 18 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 be deemed not accepted.

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

Procedure for amending annex II

Article 12

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

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annex II to this Agreement shall be considered by the Working Party on Rail Transport of the Economic Commission for Europe.

3. If it is adopted by the majority of the members present and voting, and if this 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 the Contracting Parties for acceptance.

4. The amendment shall be accepted if, within a period of six months following 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 the Contracting Parties and shall come into force three months after the date of its notification.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus 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 une autorisation spéciale ou à l'approbation d'un organe législatif, son consentement à l'amendement de l'annexe I du présent Accord ne sera considéré comme donné, et la proposition d'amendement ne sera acceptée, qu'au moment où elle 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 lui a été communiquée, 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 sera réputé ne pas être 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 notification.

Procédure d'amendement de l'annexe II

Article 12

1. L'annexe II du présent Accord pourra être amendée suivant la procédure définie dans le présent article.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement de l'annexe II du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission économique pour l'Europe.

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

4. L'amendement sera accepté si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, moins du tiers des administrations compétentes des Parties contractantes notifient 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 notification.

(4) Jeder nach Absatz 3 übermittelte Änderungsvorschlag gilt als 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 sie 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 zuständigen Verwaltung der Änderungsvorschlag 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 gilt diese als nicht angenommen.

(5) Jede angenommene Änderung wird vom Generalsekretär aller Vertragsparteien mitgeteilt und tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt ihrer Notifikation für alle Vertragsparteien in Kraft.

Verfahren zur Änderung der Anlage II

Artikel 12

(1) Anlage II kann nach dem in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.

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

(3) Wird die Änderung von der Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder beschlossen 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 gilt als angenommen, wenn binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt der Mitteilung weniger als ein Drittel der zuständigen Verwaltungen der Vertragsparteien 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 ihrer Notifikation in Kraft.

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

Article 13

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 11 and 12 above.

Notification de l'adresse de l'administration à laquelle doivent être communiquées les propositions d'amendement des annexes de l'Accord

Article 13

Au moment où il signera, ratifiera, acceptera ou approuvera le présent Accord ou y adhérera, chaque Etat notifiera au Secrétaire général le nom et l'adresse de son administration à laquelle doivent être communiquées, conformément aux dispositions des articles 11 et 12 ci-dessus, les propositions d'amendement des annexes de l'Accord.

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

Artikel 13

Jeder Staat teilt bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung dieses Übereinkommens oder dem Beitritt zu diesem dem Generalsekretär den Namen und die Anschrift der Verwaltung mit, der nach den Artikeln 11 und 12 die Vorschläge zur Änderung der Anlagen des Übereinkommens zu übermitteln sind.

Denunciation and suspension of the validity of the Agreement

Article 14

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.

Dénonciation de l'Accord et suspension de sa validité

Article 14

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de cette notification par le Secrétaire général.

Kündigung und Aussetzen der Anwendung des Übereinkommens

Artikel 14

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.

Article 15

The application of this Agreement shall be suspended if the number of Contracting Parties is less than eight for any period of 12 consecutive months.

Article 15

L'application du présent Accord sera suspendue si le nombre des Parties contractantes est inférieur à huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Artikel 15

Die Anwendung dieses Übereinkommens wird ausgesetzt, wenn die Zahl der Vertragsparteien während zwölf aufeinanderfolgender Monate weniger als acht beträgt.

In witness whereof, the plenipotentiaries, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Geneva, this thirty-first day of May one thousand nine hundred and eighty-five, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

En foi de quoi les plenipotentiaires dûment autorisés à cet effet ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, le trente et unième jour de mai mil neuf cent quatre-vingt-cinq, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Genf am 31. Mai 1985 in einer Urschrift in englischer, französischer und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Annex I

Railway Lines of Major International Importance

Numbering of lines of major international importance

1. Principal lines, comprising reference lines and intermediate lines, called class-A lines, have two-digit numbers; supplementary lines, called class-B lines, have three-digit numbers.

2. North-south oriented reference lines have two-digit odd numbers ending in 5 and increasing from west to east. West-east oriented reference lines have two-digit even numbers ending in 0 and increasing from north to south. Intermediate lines have respectively two-digit odd and two-digit even numbers falling within the numbers of the reference lines between which they are located.

3. Class-B lines have three-digit numbers, the first digit being that of the nearest reference line to the north of the B-line concerned, the second being that of the nearest reference line to the west of the B-line concerned and the third being a serial number.

List of Railway Lines

I. Numbering of lines at the European level

North-South

- | | | | |
|-------|--|-------|---|
| E 03 | Glasgow – Stranraer – Larne – Belfast – Dublin – Holyhead – Crewe – London – Folkestone – Dover | E 45 | Oslo – Kornsjo – Göteborg – Helsingborg – Helsingør – København – Nykøbing – Rødby – Puttgarden – Hamburg – Hannover – Bebra – Gemünden – Nürnberg – Augsburg – München – Kufstein – Wörgl – Innsbruck – Brennero – Verona – Bologna – Ancona – Foggia – Bari |
| E 05 | Lisboa – Coimbra – Vilar Formoso – Fuentes de Oñoro – Medina del Campo – Burgos – Irún – Bordeaux – Paris | E 451 | Nürnberg – Passau – Wels |
| E 07 | Paris – Bordeaux – Hendaye – Irún – Burgos – Avila – Madrid
Aranda de Duero | E 51 | Gedser – Rostock – Berlin/Seddin – Leipzig – Plauen – Gutenfürst – Hof – Nürnberg |
| E 051 | Calais – Paris | E 53 | Helsingborg – Hässleholm |
| E 053 | Madrid – Córdoba – Bobadilla – Algeciras | E 530 | Nykøbing – Gedser |
| E 15 | Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Roosendaal – Antwerpen – Bruxelles – Quévy – Feignies – Aulnoye – Paris – Dijon – Lyon – Avignon – Tarascon – Le Creusot
Marseille | E 55 | Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg – Sassnitz Hafen – Stralsund – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau – Děčín – Praha
Linz – Salzburg – Schwarzach St. Veit – Villach – Arnoldstein – Tarvisio – Udine – Venezia – Bologna |
| E 23 | Dunkerque – Aulnoye – Thionville – Metz – Frouard – Toul – Culmont – Chalindrey – Dijon – Vallorbe – Lausanne – Brig | E 551 | Praha – Horní Dvořiště – Summerau – Linz – Selzthal – St. Michael |
| E 25 | Bruxelles – Arlon – Sterpenich – Kleinbettingen – Luxembourg – Bettembourg – Thionville – Metz – Strasbourg – Mulhouse – Basel – Olten – Bern – Brig – Domodossola – Rho – Milano – Genova | E 59 | Malmö – Ystad – Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Góra – Wrocław – Chalupki |
| E 27 | Liège – Gouvvy – Troisvierges – Luxembourg | E 61 | Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg – Sassnitz Hafen – Stralsund – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau – Děčín – Nymburk – Kolín – Brno – Břeclav – Bratislava – Komárno – Komárom – Budapest |
| E 35 | Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Emmerich – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Mainz – Mannheim – Karlsruhe – Basel – Olten – Chiasso – Milano – Bologna – Firenze – Roma – Napoli – Salerno – Messina | E 63 | Žilina – Bratislava |
| E 43 | Frankfurt (M) – Heidelberg – Bruchsal – Stuttgart – Ulm – Mannheim
Augsburg – München – Freilassing – Salzburg | E 65 | Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrydowice – Petrovice u Karviné – Ostrava – Břeclav – Bernhardsthal – Wien – Semmering – Bruck a. d. Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach – Jesenice – Ljubljana – Pivka – Rijeka |
| | | E 67 | Bruck a. d. Mur – Graz – Spielfeld Strass – Maribor – Zidani most |
| | | E 69 | Budapest – Murakeresztúr – Kotoriba – Pragersko – Zidani most – Ljubljana – Divača – Koper |
| | | E 71 | Budapest – Murakeresztúr – Gyékényes – Botovo – Koprivnica – Zagreb – Karlovac – Rijeka |
| | | E 751 | Zagreb – Sunja – Knin – Perković – Split
Šibenik |
| | | E 771 | Subotica – Vinkovci – Strizivojna – Vrpolje – Sarajevo – Kardeljevo |
| | | E 79 | Beograd – Bar |
| | | E 85 | Budapest – Kelebia – Subotica – Beograd – Niš – Kraljevo
Skopje – Gevgelija – Idomeni – Thessaloniki – Athina |
| | | E 851 | Lvov – Vadul Siret – Vicșani – Pașcani |
| | | E 853 | Larissa – Volos |
| | | E 855 | Sofia – Kulata – Promachon – Thessaloniki |
| | | E 95 | Moskva – Kiev – Bender – Ungeny – Iași – Pașcani – Buzău – Ploiești – București – Videle – Giurgiu – Ruse – Gorna – Dimitrovgrad |
| | | E 951 | Sindel – Karnobat |

West-East

- E 10 Oostende – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Lübeck – Hanko – Helsinki – Riihimäki – Kouvola – Vainikkala – Lužanka – Leningrad – Moskva
- E 16 London – Harwich – Hoek van Holland – Rotterdam – Utrecht
- E 18 Hamburg – Büchen – Schwanheide – Berlin/Seddin
- E 20 Oostende – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Duisburg – Dortmund – Hannover – Helmstedt – Marienborn – Berlin/Seddin – Frankfurt (O) – Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol – Brest – Moskva
- E 22 Zeebrugge – Brugge
- E 30 Dresden – Görlitz – Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl – Medyka – Mostiska – Lvov – Kiev – Moskva
- E 32 Frankfurt – Hanau – Fliesen – Bebra – Gerstungen – Leipzig
- E 40 Le Havre – Paris – Lérerville – Onville – Metz – Remilly – Forbach – Saarbrücken – Ludwigshafen – Mannheim – Frankfurt (M)
Gemünden – Nürnberg – Schirnding – Cheb – Plzeň – Praha – Kolin – Ostrava – Žilina – Poprad Tatry – Košice – Čierna n.T. – Čop – Lvov
- E 400 Frankfurt (M) – Gemünden
- E 42 Paris – Lérerville – Nancy – Sarrebourg – Réding – Strasbourg – Kehl – Appenweier – Karlsruhe – Offenburg
Mühlacker – Stuttgart
- E 46 Mainz – Frankfurt (M)
- E 50 Paris – Culoz – Genève – Lausanne – Bern – Zürich – Buchs – Innsbruck – Wörgl – Kufstein – Rosenheim – Freilassing – Salzburg – Schwarzach St. Veit
Linz – Wien – Hegyeshalom – Budapest – Miskolc – Nyiregyháza – Zahony – Čop – Lvov – Kiev – Moskva
- E 502 Bischofshofen – Selzthal
- E 52 Bratislava – N. Zámky – Štúrovo – Szob – Budapest – Cegléd – Szolnok – Debrecen – Nyiregyháza
- E 54 Arad – Deva – Teiuş – Vinători – Braşov – Bucureşti
- E 56 Budapest – Rákóc – Ujszász – Szolnok – Lökösháza – Curtici – Arad – Timişoara – Craiova – Bucureşti
- E 560 Buzău – Galaţi – Reni – Bender
- E 562 Bucureşti – Constanţa
- E 66 Beograd – Vršac – Stamora Moraviţa – Timişoara
- E 660 Ruse – Kaspichan
- E 680 Sofia – Mezdra – Gorna – Kaspichan – Sindel – Varna
- E 70 Paris – Mâcon – Ambérieu – Culoz – Modane – Torino – Rho – Milano – Verona – Trieste – Villa Opicina – Sežana – Ljubljana – Zidani most – Zagreb – Beograd – Niš – Dimitrovgrad – Dragoman – Sofia – Plovdiv – Dimitrovgrad – Svilengrad – Kapikule – Istanbul – Haydarpaşa – Ankara
- E 700 Lyon – Ambérieu
- E 702 Ankara – Kapıköy [– Razi (Iran)]
- E 704 Ankara – Nusaybin [– Kamichli (Syrian Arab Republic) – Tel Kotchek (Iraq)]
- E 72 Torino – Genova
- E 720 Plovdiv – Zimnitsa – Karnobat – Burgas
- E 90 Lisboa – Entroncamento – Valencia de Alcántara – Madrid – Barcelona – Port Bou – Cerbère – Narbonne – Tarascon – Marseille – Menton – Ventimiglia – Genova – Pisa – Livorno – Roma

II. Numbering of lines at the national level *)**(1) Portugal**

- E 05 (Fuentes de Oñoro –) Vilar Formoso – Coimbra – Lisboa
- E 90 Lisboa – Entroncamento – Marvão (– Valencia de Alcántara)

(2) Spain

- E 05 (Hendaye –) Irún – Burgos – Medina del Campo – Fuentes de Oñoro (– Vilar Formoso)
- E 07 (Hendaye –) Irún – Burgos – Avila – Madrid
Aranda de Duero
- E 053 Madrid – Córdoba – Bobadilla – Algeciras
- E 90 (Marvão –) Valencia de Alcántara – Madrid – Barcelona – Port Bou (– Cerbère)

(3) Ireland

- E 03 (Larne – Belfast –) Dublin

(4) United Kingdom

- E 03 Glasgow – Stranraer – Larne – Belfast
Holyhead – Crewe – London – Folkestone – Dover
- E 16 London – Harwich (– Hoek van Holland)

(5) France

- E 05 Paris – Bordeaux – Hendaye (– Irún)
- E 051 Calais – Paris
- E 07 Paris – Bordeaux – Hendaye (– Irún)
- E 15 (Quévry –) Feignies – Aulnoye – Paris – Dijon – Le Creusot
Lyon – Avignon – Tarascon – Marseille
- E 23 Dunkerque – Aulnoye – Thionville – Metz – Frouard – Toul – Culmont – Chalindrey – Dijon (– Vallorbe)
- E 25 (Bettembourg –) Thionville – Metz – Strasbourg – Mulhouse (– Basel)
- E 40 Le Havre – Paris – Lérerville – Onville – Metz – Remilly – Forbach (– Saarbrücken)
- E 42 Paris – Lérerville – Nancy – Sarrebourg – Réding – Strasbourg (– Kehl)
- E 50 Paris – Culoz (– Genève)
- E 70 Paris – Mâcon – Ambérieu – Culoz – Modane (– Torino)
- E 700 Lyon – Ambérieu
- E 90 (Port Bou –) Cerbère – Narbonne – Tarascon – Marseille – Menton (– Ventimiglia)

(6) Netherlands

- E 15 Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Roosendaal (– Antwerpen)
- E 35 Amsterdam – Utrecht – Arnhem (– Emmerich)
- E 16 (Harwich –) Hoek van Holland – Rotterdam – Utrecht

(7) Belgium

- E 10 Oostende – Bruxelles – Liège (– Aachen)
- E 15 (Roosendaal –) Antwerpen – Bruxelles – Quévry (– Feignies)
- E 25 Bruxelles – Arlon – Sterpenich (– Kleinbettingen)

*) In the list of towns given below, it should be noted that the stations shown in brackets are located on other routes or outside the country concerned.

E 27 Liège – Gouvy (– Troisvierges)

E 20 Oostende – Bruxelles – Liège (– Aachen)

E 22 Zeebrugge – Brugge

(8) Luxembourg

E 25 (Sterpenich –) Kleinbettingen – Luxembourg – Bettembourg (– Thionville)

E 27 (Gouvy –) Troisvierges – Luxembourg

(9) Federal Republic of Germany

E 35 (Arnhem –) Emmerich – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Mainz – Mannheim – Karlsruhe (– Basel)

E 43 Frankfurt (M) – Heidelberg – Bruchsal – Stuttgart – Ulm – Mannheim

Augsburg – München – Freilassing (– Salzburg)

E 45 (Rødby –) Puttgarden – Hamburg – Hannover – Bebra – Gemünden – Nürnberg – Augsburg – München – Kufstein (– Wörgl)

E 451 Nürnberg – Passau (– Wels)

E 51 (Gutenfürst –) Hof – Nürnberg

E 10 Liège – Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Lübeck (– Hanko)

E 18 Hamburg – Büchen (– Schwanheide)

E 20 (Liège –) Aachen – Köln – Duisburg – Dortmund – Hannover – Helmstedt (– Marienborn)

E 32 Frankfurt – Hanau – Flieden – Bebra (– Gerstungen)

E 40 (Forbach –) Saarbrücken – Ludwigshafen – Mannheim – Frankfurt (M) – Gemünden – Nürnberg – Schirnding (– Cheb)

E 400 Frankfurt (M) – Gemünden

E 42 (Strasbourg –) Kehl – Appenweier – Karlsruhe – Mühlacker – Stuttgart
Offenburg

E 46 Mainz – Frankfurt (M)

(10) Switzerland

E 23 (Dijon –) Vallorbe – Lausanne – Brig

E 25 (Mulhouse –) Basel – Olten – Bern – Brig
(– Domodossola)

E 35 (Karlsruhe –) Basel – Olten – Chiasso (– Milano)

E 50 (Culoz –) Genève – Lausanne – Bern – Zürich – Buchs
(– Innsbruck)

(11) Italy

E 25 (Brig –) Domodossola – Rho – Milano – Genova

E 35 (Chiasso –) Milano – Bologna – Firenze – Roma – Napoli
– Salerno – Messina

E 45 (Innsbruck –) Brennero – Verona – Bologna – Ancona –
Foggia – Bari

E 55 (Arnoldstein –) Tarvisio – Udine – Venezia – Bologna

E 70 (Modane –) Torino – Rho – Milano – Verona – Trieste –
Villa Opicina (– Sežana)

E 72 Torino – Genova

E 90 (Menton –) Ventimiglia – Genova – Pisa – Livorno –
Roma

(12) Norway

E 45 Oslo (– Kornsjø)

(13) Sweden

E 45 (Kornsjø –) Göteborg – Helsingborg (– Helsingør)

E 53 Helsingborg – Hässleholm

E 55 Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg
(– Sassnitz Hafen)

E 59 Malmö – Ystad (– Szczecin)

E 61 Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg
(– Sassnitz Hafen)

(14) Denmark

E 45 (Helsingborg –) Helsingør – København – Nykøbing –
Rødby (– Puttgarden)

E 530 Nykøbing – Gedser (– Rostock)

(15) Austria

E 43 (Freilassing –) Salzburg

E 45 (München –) Kufstein – Wörgl – Innsbruck (– Brennero)

E 451 (Nürnberg –) Passau (–) Wels

E 55 Linz – Salzburg – Schwarzach St. Veit – Villach –
Arnoldstein (– Tarvisio)

E 551 (Horní Dvořiště –) Summerau – Linz – Selzthal –
St. Michael

E 65 (Břeclav –) Bernhardsthal – Wien – Semmering – Bruck
a. d. Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach (– Jesenice)

E 67 Bruck a. d. Mur – Graz – Spielfeld Strass (– Šentilj)

E 50 (Buchs –) Innsbruck – Wörgl –
Kufstein (– Rosenheim – Freilassing) – Salzburg –
Schwarzach St. Veit
Linz – Wien (– Hegyeshalom)

E 502 Bischofshofen – Selzthal

(16) German Democratic Republic

E 51 (Gedser –) Rostock – Berlin/Seddin – Leipzig –
Plauen – Gutenfürst (– Hof)

E 55 (Trelleborg –) Sassnitz Hafen – Stralsund –
Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau (– Děčín)

E 61 (Trelleborg –) Sassnitz Hafen – Stralsund –
Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau (– Děčín)

E 18 (Büchen –) Schwanheide – Berlin/Seddin

E 20 (Helmstedt –) Marienborn – Berlin/Seddin – Frankfurt (O)
(– Kunowice)

E 30 Dresden – Görlitz (– Zgorzelec)

E 32 (Bebra –) Gerstungen – Leipzig

(17) Poland

E 59 Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra –
Wrocław – Opole – Chalupki

E 65 Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice –
Zebrzydowice (– Petrovice u Karviné)

E 20 [Frankfurt (O) –] Kunowice – Poznań – Warszawa –
Terespol (– Brest)

E 30 (Görlitz –) Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków –
Przemysł – Medyka (– Mostiska)

(18) Czechoslovakia

E 55 (Bad Schandau –) Děčín – Praha

E 551 Praha – Horní Dvořiště (– Summerau)

E 61 (Bad Schandau –) Děčín – Nymburk – Kolín – Brno –
Břeclav – Bratislava – Komárno (– Komárom)

- E 63 Žilina – Bratislava
 E 65 (Zebrzydowice –) Petrovice u Karviné – Ostrava –
 Břeclav (– Bernhardsthal)
 E 40 (Schirmding –) Cheb – Plzeň – Praha – Kolin – Ostrava –
 Žilina – Poprad Tatry – Košice – Čierna n. Tis. (– Čop)
 E 52 Bratislava – N. Zámky – Štúrovo (– Szob)

(19) Hungary

- E 61 (Komárno –) Komárom – Budapest
 E 69 Budapest – Murakeresztúr (– Kotoriba)
 E 71 Budapest – Murakeresztúr – Gyékényes (– Botovo –
 Koprivnica)
 E 85 Budapest – Kelebia (– Subotica)
 E 50 (Wien –) Hegyeshalom – Budapest – Miskolc – Nyiregy-
 háza – Záhony (– Čop)
 E 52 (Štúrovo –) Szob – Budapest – Cegléd – Szolnok –
 Debrecen – Nyiregyháza
 E 56 Budapest – Rákóc – Ujszász – Szolnok – Lökösháza
 (– Curtici)

(20) Yugoslavia

- E 65 (Rosenbach –) Jesenice – Ljubljana – Pivka – Rijeka
 E 67 (Spielfeld Strass –) Šentilj – Maribor – Zidani most
 E 69 (Murakeresztúr –) Kotoriba – Pragersko – Zidani most –
 Ljubljana – Divača – Koper
 E 71 (Gyékényes –) Botovo – Koprivnica – Zagreb –
 Karlovac – Rijeka
 E 751 Zagreb – Sunja – Knin – Perković – Split
 Šibenik
 E 771 Subotica – Vinkovci – Strizivojna – Vrpolje – Sarajevo –
 Kardeljevo
 E 79 Beograd – Bar
 E 85 (Kelebia –) Subotica – Beograd – Niš – Skopje –
 Kraljevo
 Gevgelija (– Idomeni)
 E 66 Beograd – Vršac (– Stamora Moravița)
 E 70 (Villa Opicina –) Sežana – Ljubljana – Zidani most –
 Zagreb – Beograd – Niš – Dimitrovgrad (– Dragoman)

(21) Greece

- E 85 (Gevgelija –) Idomeni – Thessaloniki – Athinai
 E 853 Larissa – Volos
 E 855 (Kulata –) Promachon – Thessaloniki

(22) Romania

- E 851 (Vadul Siret –) Vicșani – Pașcani
 E 95 (Ungeny –) Iași – Pașcani – Buzău – Ploiești – București
 – Videle – Giurgiu (– Ruse)
 E 54 Arad – Deva – Teiuș – Vinători – Brașov – București
 E 56 (Lökösháza –) Curtici – Arad – Timișoara – Craiova –
 București
 E 560 Buzău – Galați (– Reni – Bendery)
 E 562 București – Constanța
 E 66 (Vršac –) Stamora Moravița – Timișoara

(23) Bulgaria

- E 95 (Giurgiu –) Ruse – Gorna – Dimitrovgrad
 E 951 Sindel – Karnobat
 E 660 Ruse – Kaspičan
 E 680 Sofia – Mezdra – Gorna – Kaspičan – Sindel – Varna
 E 70 (Dimitrovgrad –) Dragoman – Sofia – Plovdiv –
 Dimitrovgrad – Svilengrad (– Kapikule)
 E 720 Plovdiv – Zimnitsa – Karnobat – Burgas
 E 855 Sofia – Kulata (– Promachon)

(24) Finland

- E 10 Hanko – Helsinki – Riihimäki – Kouvola – Vainikkala
 (– Lužaiika)

(25) Union of Soviet Socialist Republics

- E 851 Lvov – Vadul Siret (– Vicșani)
 E 95 (Iași –) Ungeny – Kichinev – Bendery – Kiev – Moskva
 E 10 (Vainikkala –) Lužaiika – Leningrad – Moskva
 E 20 (Terespol –) Brest – Moskva
 E 30 (Medyka –) Mostiska – Lvov – Kiev – Moskva
 E 40 (Čierna n. Tis. –) Čop – Lvov
 E 50 (Záhony –) Čop – Lvov – Kiev – Moskva
 E 560 (Galați –) Reni – Bendery

(26) Turkey

- E 70 (Svilengrad –) Kapikule – Istanbul – Haydarpaşa –
 Ankara
 E 702 Ankara – Kapıköy (– Razi (Iran))
 E 704 Ankara – Nusaybin (– Kamichli (Syrian Arab Republic) –
 Tel Kotchek (Iraq))

Annex II

Technical Characteristics of Main International Railway Lines

Preliminary remarks

The parameters are summarized in table 1. The values shown in column A of table 1 are to be regarded as important objectives to be reached in accordance with national railway development plans, and any divergence from these values should be regarded as exceptional.

Lines have been divided into two main categories:

- (a) Existing lines, capable of being improved where appropriate; it is often difficult and sometimes impossible to modify, for instance, their geometrical characteristics, and the requirements have to be eased for such lines;
- (b) New lines to be built: within certain economic limits, the geometrical characteristics in particular may be freely selected; it is necessary to distinguish two subcategories:
 - (i) Lines intended solely for passenger traffic (excluding goods traffic);
 - (ii) Lines for mixed or combined traffic, for both passenger and goods services.

The parameters adopted in no way hinder technical progress: they are minimum requirements. A railway network may adopt more ambitious parameters if it considers this worthwhile.

By analogy, the specifications given in table 1 also apply, where appropriate, to ferry-boat services which are an integral part of the railway network.

Table 1
Infrastructure Parameters for Main
International Railway Lines

	A Existing lines which meet the infrastructure requirements and lines to be improved or reconstructed	B New lines	
		B ₁ For passenger traffic only	B ₂ For passenger and goods traffic
1. Number of tracks	—	2	2
2. Vehicle loading gauge	UIC *) B	UIC C1	UIC C1
3. Minimum distance between track centres	4.0 m	4.2 m	4.2 m
4. Nominal minimum speed	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. Authorized mass per axle:			
Locomotives (≤ 200 km/h)	22.5 t	—	22.5 t
Railcars and rail motor sets (≤ 300 km/h)	17 t	17 t	17 t
Carriages	16 t	—	16 t
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	—	22.5 t
120 km/h	20 t	—	20 t
140 km/h	18 t	—	18 t
6. Authorized mass per linear metre	8 t	—	8 t
7. Test train (bridge design)	UIC 71	—	UIC 71
8. Maximum gradient	—	35 mm/m	12.5 mm/m
9. Minimum platform length in principal stations	400 m	400 m	400 m
10. Minimum useful siding length	750 m	—	750 m
11. Level crossings	None	None	None

*) UIC: International Union of Railways

1. Number of tracks

Main international lines must provide high capacity and allow precision timing of operation.

It is generally possible to meet both requirements only on lines with at least two tracks.

2. Vehicle loading gauge

This is the minimum loading gauge for main international lines.

On new lines, only a small marginal investment cost is normally incurred by adopting a high loading gauge, and the UIC C1 gauge has therefore been chosen.

The C1 gauge allows, for instance:

- The transport of road goods vehicles and road trains (lorry with trailer, articulated vehicle, tractor and semi-trailer) conforming to the European road loading gauge (height 4 m, width 2.5 m) on special wagons with a loading height 60 cm above rail level;
- The transport of ordinary road semi-trailers 2.5 m wide and 4 m high on recess wagons with normal bogies;
- The transport of ISO containers 2.44 m wide and 2.9 m high on ordinary flat wagons;
- The transport of swap-bodies 2.5 m wide on ordinary flat wagons.

The existing lines across mountainous regions (such as the Pyrenees, Massif Central, Alps, Jura, Apennines, Carpathians) have many tunnels conforming to the Technical Unit loading gauge, or gauges of slightly greater height at the centre of the track. Increasing this to conform to the UIC C1 gauge is in almost all cases impossible from the economic and financial standpoints.

The UIC B gauge has therefore been chosen for these lines, as it allows, for instance:

- The transport of ISO containers 2.44 m wide and 2.90 m high on flat container-wagons with a loading height 1.18 m above rail level;
- The transport of swap-bodies 2.5 m wide and 2.6 m high on ordinary flat wagons (loading height 1.246 m);
- The transport of semi-trailers on recess wagons.

Most of the existing main international lines offer at least the UIC B gauge. In the case of the others, improvement to this standard does not normally require major investment.

3. Minimum distance between track centres

This is the minimum distance between track centres for double-track main lines outside stations.

An increase in the distance between track centres presents the following advantages:

- Decrease in the aerodynamic pressure when two trains pass each other, an advantage which increases in proportion to the speed;
- Some relief from the constraints imposed in the transport of out-of-gauge loads;
- Possibility of using high-powered mechanized equipment for track maintenance and renewal.

On existing double-track lines, and outside stations, the distance between track centres varies between 3.5 m and 4 m. When tracks are completely renewed, efforts should be made to increase the distance, with the aim of achieving a minimum distance of 4 m.

On new lines, the choice of a generous between-track distance normally entails only a limited marginal investment, at least outside tunnels and up to 4.2 m. A minimum distance between track centres of 4.2 m has therefore been selected. This is sufficient for high speeds up to 300 km/h (e.g. the new Paris - south-east high-speed line between Paris and Lyon).

4. Nominal minimum speed

The nominal minimum speed determines the geometrical characteristics of the section (radius of curves and cant), the safety installations (braking distances) and the braking coefficient of the rolling stock.

On existing lines, maximum speeds are dependent upon the radius of the curves. The nominal minimum speed selected (160 km/h) is the general practice on sections with straight track or wide-radius curves. In some cases the layout and signalling can be improved, without excessive investment, to allow 160 km/h to be reached on some sections.

On new lines much higher nominal speeds can be adopted. The nominal speeds selected are those for new lines recently completed, under construction or at the planning stage.

The nominal speed is not the same as the commercial speed. The commercial speed is the distance between the origin and destination of a train divided by the total journey time, including intermediate stops.

5. Authorized mass per axle

This is the authorized mass per axle which international main lines should be able to bear.

International main lines should be capable of taking the most modern existing and future vehicle traffic, in particular:

- Locomotives with a mass per axle of 22.5 tonnes; on lines which normally take a mass per axle of 20 tonnes, locomotives with a slightly higher mass per axle are tolerated because the ratio of the number of locomotive axles to the total number of axles is usually very low and the suspension of a locomotive causes less wear than that of a wagon;
- Rail cars and rail motor sets with a mass per axle of 17 tonnes (this is the mass per axle of the French Railways TGV sets);
- Carriages with a mass per axle of 16 tonnes (in existing and planned ordinary carriage stock, no carriage has or will have a mass per axle, when loaded, exceeding 16 tonnes);
- Wagons with a mass per axle of 20 tonnes, which corresponds to UIC class C; for new mixed or combined traffic lines a wagon mass per axle of 22.5 tonnes up to 100 km/h has been adopted, in conformity with recent UIC decisions. The mass per axle limits of 20 tonnes for a speed of 120 km/h and 18 tonnes for a speed of 140 km/h are those set by the UIC regulations.

The mass per axle values shown are for a wheel diameter of not less than 840 mm, in accordance with the UIC regulations.

6. Authorized mass per linear metre

The authorized mass per metre of length over buffers of vehicles which international lines should be capable of accommodating has been set at 8 t, conforming to UIC class C4.

7. Test train (bridge design)

This is the minimum "test train" on which bridge design for international main lines should be based.

On new lines for mixed or combined traffic, the UIC 71 test train is used.

On new lines restricted to passenger traffic, no international standard has been laid down.

8. Maximum gradient

This is the gradient not to be exceeded on main international lines.

On existing lines, the gradient is a factor which it is virtually impossible to alter.

On new lines reserved for passenger traffic, the value 35 mm/m has been adopted (this is the standard used on the Paris - south-east high-speed line between Paris and Lyon).

On new lines for mixed or combined traffic, the value 12.5 mm/m has been adopted. This is the highest in any current national planning.

The gradient depends upon the length of the slope; the longer the slope the smaller the gradient and vice versa.

9. Minimum platform length in principal stations

The length of 400 m adopted by UIC has been chosen. A platform with a length of 400 m will take, for example:

- A train consisting of a locomotive and 13 coaches 27.5 m long, or a locomotive and 14 coaches 26.4 m long;
- A train consisting of two TGV sets as used on the Paris - south-east line.

A principal station platform length exceeding 400 m was not adopted, for two reasons:

- "Passenger resistance" from passengers on foot, especially in dead-end stations;
- Excessive investment costs, especially in modifying existing dead-end stations.

10. Minimum useful siding length

The minimum useful siding length on main international lines is significant only for goods trains.

The length of 750 m adopted by UIC was chosen. This permits the movement and stabling of goods trains of a gross hauled weight exceeding 5,000 tonnes in class C4 (8 gross tonnes per metre of length); moreover, a train of 1,500 hauled gross tonnes to be stabled on a 750 m siding has a mass of little more than 2 tonnes per metre of length.

11. Level crossings

New main international lines should be built without any road level crossings.

On existing main international lines, the systematic replacement of level crossings by over- or under-passes is planned, except in the few cases where such replacement is physically impossible.

Annexe I

Lignes de chemin de fer qui sont très importantes du point de vue international

Numérotation des lignes qui sont très importantes du point de vue international

1. Les lignes principales, comprenant des lignes repères et des lignes intermédiaires, dites de catégorie A, sont numérotées à deux chiffres; les lignes complémentaires, dites de catégorie B, sont numérotées à trois chiffres.

2. Les lignes repères orientées nord-sud reçoivent des numéros impairs à deux chiffres se terminant par 5, croissant de l'ouest vers l'est. Les lignes repères orientées ouest-est reçoivent des numéros pairs à deux chiffres se terminant par 0, croissant du nord au sud. Les lignes intermédiaires reçoivent respectivement des numéros impairs et pairs à deux chiffres compris entre les numéros des lignes repères entre lesquelles elles se trouvent.

3. Les lignes de catégorie B reçoivent des numéros à trois chiffres dont le premier est celui de la ligne repère la plus proche située au nord de la ligne B considérée et le deuxième, celui de la ligne repère la plus proche située à l'ouest de la ligne B considérée, le troisième chiffre étant un numéro d'ordre.

Liste des lignes ferroviaires

I. Numérotation des lignes à l'échelle européenne
Nord-Sud

- | | | | |
|-------|--|-------|---|
| E 03 | Glasgow – Stranraer – Larne – Belfast – Dublin – Holyhead – Crewe – London – Folkestone – Dover | E 45 | Oslo – Kornsjø – Göteborg – Helsingborg – Helsingør – København – Nykøbing – Rødby – Puttgarden – Hamburg – Hannover – Bebra – Gemünden – Nürnberg – Augsburg – München – Kufstein – Wörgl – Innsbruck – Brennero – Verona – Bologna – Ancona – Foggia – Bari |
| E 05 | Lisboa – Coimbra – Vilar Formoso – Fuentes de Oñoro – Medina del Campo – Burgos – Irún – Bordeaux – Paris | E 451 | Nürnberg – Passau – Wels |
| E 07 | Paris – Bordeaux – Hendaye – Irún – Burgos – Avila – Madrid
Aranda de Duero | E 51 | Gedser – Rostock – Berlin/Seddin – Leipzig – Plauen – Gutenfürst – Hof – Nürnberg |
| E 051 | Calais – Paris | E 53 | Helsingborg – Hässleholm |
| E 053 | Madrid – Córdoba – Bobadilla – Algeciras | E 530 | Nykøbing – Gedser |
| E 15 | Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Roosendaal – Antwerpen – Bruxelles – Quévy – Feignies – Aulnoye – Paris – Dijon – Lyon – Avignon – Tarascon – Le Creusot
Marseille | E 55 | Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg – Sassnitz Hafen – Stralsund – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau – Děčín – Praha
Linz – Salzburg – Schwarzach St. Veit – Villach – Arnoldstein – Tarvisio – Udine – Venezia – Bologna |
| E 23 | Dunkerque – Aulnoye – Thionville – Metz – Frouard – Toul – Culmont – Chalindrey – Dijon – Vallorbe – Lausanne – Brig | E 551 | Praha – Horní Dvořiště – Summerau – Linz – Selzthal – St. Michael |
| E 25 | Bruxelles – Arlon – Sterpenich – Kleinbettingen – Luxembourg – Bettembourg – Thionville – Metz – Strasbourg – Mulhouse – Basel – Otten – Bern – Brig – Domodossola – Rho – Milano – Genova | E 59 | Malmö – Ystad – Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Góra – Wrocław – Chalupki |
| E 27 | Liège – Gouvvy – Troisvierges – Luxembourg | E 61 | Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg – Sassnitz Hafen – Stralsund – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau – Děčín – Nymburk – Kolín – Brno – Břeclav – Bratislava – Komárno – Komárom – Budapest |
| E 35 | Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Emmerich – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Mainz – Mannheim – Karlsruhe – Basel – Otten – Chiasso – Milano – Bologna – Firenze – Roma – Napoli – Salerno – Messina | E 63 | Žilina – Bratislava |
| E 43 | Frankfurt (M) – Heidelberg – Bruchsal – Stuttgart – Ulm – Mannheim
Augsburg – München – Freilassing – Salzburg | E 65 | Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrydowice – Petrovice u Karviné – Ostrava – Břeclav – Bernhardsthal – Wien – Semmering – Bruck a. d. Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach – Jesenice – Ljubljana – Pivka – Rijeka |
| | | E 67 | Bruck a. d. Mur – Graz – Spielfeld Strass – Maribor – Zidani most |
| | | E 69 | Budapest – Murakeresztúr – Kotoriba – Pragersko – Zidani most – Ljubljana – Divača – Koper |
| | | E 71 | Budapest – Murakeresztúr – Gyékényes – Botovo – Koprivnica – Zagreb – Karlovac – Rijeka |
| | | E 751 | Zagreb – Sunja – Knin – Perković – Split
Šibenik |
| | | E 771 | Subotica – Vinkovci – Strizivojna – Vrpolje – Sarajevo – Kardeljovo |
| | | E 79 | Beograd – Bar |
| | | E 85 | Budapest – Kelebia – Subotica – Beograd – Niš – Kraljevo
Skopje – Gevgelija – Idomeni – Thessaloniki – Athinaï |
| | | E 851 | Lvov – Vadul Siret – Vicșani – Pașcani |
| | | E 853 | Larissa – Volos |
| | | E 855 | Sofia – Kulata – Promachon – Thessaloniki |
| | | E 95 | Moskva – Kiev – Bender – Ungeny – Iași – Pașcani – Buzău – Ploiești – București – Videle – Giurgiu – Ruse – Gorna – Dimitrovgrad |
| | | E 951 | Sindel – Karnobat |

Ouest-Est

- E 10 Oostende – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Lübeck – Hanko – Helsinki – Riihimäki – Kouvola – Vainikkala – Lužanka – Leningrad – Moskva
- E 16 London – Harwich – Hoek van Holland – Rotterdam – Utrecht
- E 18 Hamburg – Büchen – Schwanheide – Berlin/Seddin
- E 20 Oostende – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Duisburg – Dortmund – Hannover – Helmstedt – Marienborn – Berlin/Seddin – Frankfurt (O) – Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol – Brest – Moskva
- E 22 Zeebrugge – Brugge
- E 30 Dresden – Görlitz – Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl – Medyka – Mostiska – Lvov – Kiev – Moskva
- E 32 Frankfurt – Hanau – Flieden – Bebra – Gerstungen – Leipzig
- E 40 Le Havre – Paris – Lérerville – Onville – Metz – Remilly – Forbach – Saarbrücken – Ludwigshafen – Mannheim – Frankfurt (M)
Gemünden – Nürnberg – Schirnding – Cheb – Plzeň – Praha – Kolín – Ostrava – Žilina – Poprad Tatry – Košice – Čierna n.Tis. – Čop – Lvov
- E 400 Frankfurt (M) – Gemünden
- E 42 Paris – Lérerville – Nancy – Sarrebourg – Réding – Strasbourg – Kehl – Appenweier – Karlsruhe – Mühlacker – Stuttgart Offenbourg
- E 46 Mainz – Frankfurt (M)
- E 50 Paris – Culoz – Genève – Lausanne – Bern – Zürich – Buchs – Innsbruck – Wörgl – Kufstein (– Rosenheim – Freilassing) – Salzburg – Schwarzach St. Veit
Linz – Wien – Hegyeshalom – Budapest – Miskolc – Nyiregyháza – Zahony – Čop – Lvov – Kiev – Moskva
- E 502 Bischofshofen – Selzthal
- E 52 Bratislava – N. Zámky – Štúrovo – Szob – Budapest – Cegléd – Szolnok – Debrecen – Nyiregyháza
- E 54 Arad – Deva – Teiuș – Vinători – Brașov – București
- E 56 Budapest – Rákos – Ujszász – Szolnok – Lökösháza – Curtici – Arad – Timișoara – Craiova – București
- E 560 Buzău – Galați – Reni – Bender
- E 562 București – Constanța
- E 66 Beograd – Vršac – Stamora Moravița – Timișoara
- E 660 Ruse – Kaspīčan
- E 680 Sofia – Mezdra – Gorna – Kaspīčan – Sindel – Varna
- E 70 Paris – Mâcon – Ambérieu – Culoz – Modane – Torino – Rho – Milano – Verona – Trieste – Villa Opicina – Sežana – Ljubljana – Zidani most – Zagreb – Beograd – Niš – Dimitrovgrad – Dragoman – Sofia – Plovdiv – Dimitrovgrad – Svilengrad – Kapikule – Istanbul – Haydarpaşa – Ankara
- E 700 Lyon – Ambérieu
- E 702 Ankara – Kapıköy [– Razi (Iran)]
- E 704 Ankara – Nusaybin [– Kamichli (République arabe syrienne) – Tel Kotchek (Iraq)]
- E 72 Torino – Genova
- E 720 Plovdiv – Zimnitsa – Karnobat – Burgas
- E 90 Lisboa – Entroncamento – Valencia de Alcántara – Madrid – Barcelona – Port Bou – Cerbère – Narbonne – Tarascon – Marseille – Menton – Ventimiglia – Genova – Pisa – Livorno – Roma

II. Numérotation des lignes à l'échelle nationale *)**1. Portugal**

- E 05 (Fuentes de Oñoro –) Vilar Formoso – Coimbra – Lisboa
- E 90 Lisboa – Entroncamento – Marvão (– Valencia de Alcántara)

2. Espagne

- E 05 (Hendaye –) Irún – Burgos – Medina del Campo – Fuentes de Oñoro (– Vilar Formoso)
- E 07 (Hendaye –) Irún – Burgos – Avila – Madrid
Aranda de Duero
- E 053 Madrid – Córdoba – Bobadilla – Algeciras
- E 90 (Marvão –) Valencia de Alcántara – Madrid – Barcelona – Port Bou (– Cerbère)

3. Irlande

- E 03 (Larne – Belfast –) Dublin

4. Royaume-Uni

- E 03 Glasgow – Stranraer – Larne – Belfast
Holyhead – Crewe – London – Folkestone – Dover
- E 16 London – Harwich (– Hoek van Holland)

5. France

- E 05 Paris – Bordeaux – Hendaye (– Irún)
- E 051 Calais – Paris
- E 07 Paris – Bordeaux – Hendaye (– Irún)
- E 15 (Quévy –) Feignies – Aulnoye – Paris – Dijon –
Le Creusot
Lyon – Avignon – Tarascon – Marseille
- E 23 Dunkerque – Aulnoye – Thionville – Metz – Frouard – Toul – Culmont – Chalindrey – Dijon (– Vallorbe)
- E 25 (Bettembourg –) Thionville – Metz – Strasbourg – Mulhouse (– Basel)
- E 40 Le Havre – Paris – Lérerville – Onville – Metz – Remilly – Forbach (– Saarbrücken)
- E 42 Paris – Lérerville – Nancy – Sarrebourg – Réding – Strasbourg (– Kehl)
- E 50 Paris – Culoz (– Genève)
- E 70 Paris – Mâcon – Ambérieu – Culoz – Modane (– Torino)
- E 700 Lyon – Ambérieu
- E 90 (Port Bou –) Cerbère – Narbonne – Tarascon – Marseille – Menton (– Ventimiglia)

6. Pays-Bas

- E 15 Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Roosendaal (– Antwerpen)
- E 35 Amsterdam – Utrecht – Arnhem (– Emmerich)
- E 16 (Harwich –) Hoek van Holland – Rotterdam – Utrecht

7. Belgique

- E 10 Oostende – Bruxelles – Liège (– Aachen)
- E 15 (Roosendaal –) Antwerpen – Bruxelles – Quévy (– Feignies)

*) Dans la liste ci-après, les gares indiquées entre parenthèses se trouvent sur d'autres itinéraires ou en dehors du pays en cause.

- E 25 Bruxelles – Arlon – Sterpenich (– Kleinbettingen)
 E 27 Liège – Gouvy (– Troisvierges)
 E 20 Oostende – Bruxelles – Liège (– Aachen)
 E 22 Zeebrugge – Brugge

8. Luxembourg

- E 25 (Sterpenich –) Kleinbettingen – Luxembourg –
 Bettembourg (– Thionville)
 E 27 (Gouvy –) Troisvierges – Luxembourg

9. République fédérale d'Allemagne

- E 35 (Arnhem –) Emmerich – Duisburg – Düsseldorf – Köln –
 Mainz – Mannheim – Karlsruhe (– Basel)
 E 43 Frankfurt (M) – Heidelberg – Bruchsal – Stuttgart – Ulm –
 Mannheim
 Augsburg – München – Freilassing (– Salzburg)
 E 45 (Rødby –) Puttgarden – Hamburg – Hannover – Bebra –
 Gemünden – Nürnberg – Augsburg – München –
 Kufstein (– Wörgl)
 E 451 Nürnberg – Passau (– Wels)
 E 51 (Gutenfürst –) Hof – Nürnberg
 E 10 Liège – Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund –
 Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Lübeck
 (– Hanko)
 E 18 Hamburg – Büchen (– Schwanheide)
 E 20 (Liège –) Aachen – Köln – Duisburg – Dortmund –
 Hannover – Helmstedt (– Marienborn)
 E 32 Frankfurt – Hanau – Flieden – Bebra (– Gerstungen)
 E 40 (Forbach –) Saarbrücken – Ludwigshafen – Mannheim –
 Frankfurt (M) – Gemünden – Nürnberg – Schirnding
 (– Cheb)
 E 400 Frankfurt (M) – Gemünden
 E 42 (Strasbourg –) Kehl – Appenweier –
Karlsruhe – Mühlacker – Stuttgart
 Offenburg
 E 46 Mainz – Frankfurt (M)

10. Suisse

- E 23 (Dijon –) Vallorbe – Lausanne – Brig
 E 25 (Mulhouse –) Basel – Olten – Bern – Brig
 (– Domodossola)
 E 35 (Karlsruhe –) Basel – Olten – Chiasso (– Milano)
 E 50 (Culoz –) Genève – Lausanne – Bern – Zürich – Buchs
 (– Innsbruck)

11. Italie

- E 25 (Brig –) Domodossola – Rho – Milano – Genova
 E 35 (Chiasso –) Milano – Bologna – Firenze – Roma – Napoli
 – Salerno – Messina
 E 45 (Innsbruck –) Brennero – Verona – Bologna – Ancona –
 Foggia – Bari
 E 55 (Arnoldstein –) Tarvisio – Udine – Venezia – Bologna
 E 70 (Modane –) Torino – Rho – Milano – Verona – Trieste –
 Villa Opicina (– Sezana)
 E 72 Torino – Genova
 E 90 (Menton –) Ventimiglia – Genova – Pisa – Livorno –
 Roma

12. Norvège

- E 45 Oslo (– Kornsjo)

13. Suède

- E 45 (Kornsjo –) Göteborg – Helsingborg (– Helsingør)
 E 53 Helsingborg – Hässleholm
 E 55 Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg
 (– Sassnitz Hafen)
 E 59 Malmö – Ystad (– Szczecin)
 E 61 Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg
 (– Sassnitz Hafen)

14. Danemark

- E 45 (Helsingborg –) Helsingør – København – Nykøbing –
 Rødby (– Puttgarden)
 E 530 Nykøbing – Gedser (– Rostock)

15. Autriche

- E 43 (Freilassing –) Salzburg
 E 45 (München –) Kufstein – Wörgl – Innsbruck (– Brennero)
 E 451 (Nürnberg – Passau –) Wels
 E 55 Linz – Salzburg – Schwarzach St. Veit – Villach – Arnold-
 stein (– Tarvisio)
 E 551 (Horní Dvořiště –) Summerau – Linz – Selzthal –
 St. Michael
 E 65 (Břeclav –) Bernhardsthal – Wien – Semmering – Bruck
 a. d. Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach (– Jesenice)
 E 67 Bruck a. d. Mur – Graz – Spielfeld Strass (– Šentilj)
 E 50 (Buchs –) Innsbruck – Wörgl –
Kufstein (– Rosenheim – Freilassing) – Salzburg –
 Schwarzach St. Veit
 Linz – Wien (– Hegyesalom)
 E 502 Bischofshofen – Selzthal

16. République démocratique allemande

- E 51 (Gedser –) Rostock – Berlin/Seddin – Leipzig – Plauen –
 Gutenfürst (– Hof)
 E 55 (Trelleborg –) Sassnitz Hafen – Stralsund –
 Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau (– Děčín)
 E 61 (Trelleborg –) Sassnitz Hafen – Stralsund –
 Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau (– Děčín)
 E 18 (Büchen –) Schwanheide – Berlin/Seddin
 E 20 (Helmstedt –) Marienborn – Berlin/Seddin – Frankfurt (O)
 (– Kunowice)
 E 30 Dresden – Görlitz (– Zgorzelec)
 E 32 (Bebra –) Gerstungen – Leipzig

17. Pologne

- E 59 Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra –
 Wrocław – Opole – Chalupki
 E 65 Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice –
 Zbrydowice (– Petrovice u Karviné)
 E 20 [Frankfurt (O) –] Kunowice – Poznań – Warszawa –
 Terespol (– Brest)
 E 30 (Görlitz –) Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków –
 Przemyśl – Medyka (– Mostiska)

18. Tchécoslovaquie

- E 55 (Bad Schandau –) Děčín – Praha
 E 551 Praha – Horní Dvořiště (– Summerau)

- E 61 (Bad Schandau –) Děčín – Nymburk – Kolín – Brno –
Břeclav – Bratislava – Komárno (– Komárom)
- E 63 Žilina – Bratislava
- E 65 (Zebrzydowice –) Petrovice u Karviné – Ostrava –
Břeclav (– Bernhardsthal)
- E 40 (Schirnding –) Cheb – Plzeň – Praha – Kolín – Ostrava –
Žilina – Poprad Tatry – Košice – Čierna n. Tis. (– Čop)
- E 52 Bratislava – N. Zámky – Štúrovo (– Szob)

19. Hongrie

- E 61 (Komárno –) Komárom – Budapest
- E 69 Budapest – Murakeresztúr (– Kotoriba)
- E 71 Budapest – Murakeresztúr – Gyékényes (– Botovo –
Koprivnica)
- E 85 Budapest – Kelebia (– Subotica)
- E 50 (Wien –) Hegyeshalom – Budapest – Miskolc – Nyiregy-
háza – Záhony (– Čop)
- E 52 (Štúrovo –) Szob – Budapest – Cegléd – Szolnok –
Debrecen – Nyiregyháza
- E 56 Budapest – Rákóc – Ujszász – Szolnok – Lökösháza
(– Curtici)

20. Yugoslavie

- E 65 (Rosenbach –) Jesenice – Ljubljana – Pivka – Rijeka
- E 67 (Spielfeld Strass –) Šentilj – Maribor – Zidani most
- E 69 (Murakeresztúr –) Kotoriba – Pragersko – Zidani most –
Ljubljana – Divača – Koper
- E 71 (Gyékényes –) Botovo – Koprivnica – Zagreb – Karlovac
– Rijeka
- E 751 Zagreb – Sunja – Knin – Perković – Split
Šibenik
- E 771 Subotica – Vinkovci – Strizivojna – Vrpolje – Sarajevo –
Kardeljevo
- E 79 Beograd – Bar
- E 85 (Kelebia –) Subotica – Beograd – Niš – Skopje –
Kraljevo
- Gevgelija (– Idomeni)
- E 66 Beograd – Vršac (– Stamora Moravița)
- E 70 (Villa Opicina –) Sežana – Ljubljana – Zidani most –
Zagreb – Beograd – Niš – Dimitrovgrad (– Dragoman)

21. Grèce

- E 85 (Gevgelija –) Idomeni – Thessaloniki – Athinai
- E 853 Larissa – Volos
- E 855 (Kulata –) Promachon – Thessaloniki

22. Roumanie

- E 851 (Vadul Siret –) Vicșani – Pașcani
- E 95 (Ungeny –) Iași – Pașcani – Buzău – Ploiești –
București – Videle – Giurgiu (– Ruse)
- E 54 Arad – Deva – Teiuș – Vinători – Brașov – București
- E 56 (Lökösháza –) Curtici – Arad – Timișoara – Craiova –
București
- E 560 Buzău – Galați (– Reni – Bendery)
- E 562 București – Constanța
- E 66 (Vršac –) Stamora Moravița – Timișoara

23. Bulgarie

- E 95 (Giurgiu –) Ruse – Gorna – Dimitrovgrad
- E 951 Sindel – Karnobat
- E 660 Ruse – Kaspičan
- E 680 Sofia – Mezdra – Gorna – Kaspičan – Sindel – Varna
- E 70 (Dimitrovgrad –) Dragoman – Sofia – Plovdiv –
Dimitrovgrad – Svilengrad (– Kapikule)
- E 720 Plovdiv – Zimnitsa – Karnobat – Burgas
- E 855 Sofia – Kulata (– Promachon)

24. Finlande

- E 10 Hanko – Helsinki – Riihimäki – Kouvola – Vainikkala
(– Lužaika)

25. Union des Républiques socialistes soviétiques

- E 851 Lvov – Vadul Siret (– Vicșani)
- E 95 (Iași –) Ungeny – Kichinev – Bendery – Kiev – Moskva
- E 10 (Vainikkala –) Lužaika – Leningrad – Moskva
- E 20 (Terespol –) Brest – Moskva
- E 30 (Medyka –) Mostiska – Lvov – Kiev – Moskva
- E 40 (Čierna n. Tis. –) Čop – Lvov
- E 50 (Záhony –) Čop – Lvov – Kiev – Moskva
- E 560 (Galați –) Reni – Bendery

26. Turquie

- E 70 (Svilengrad –) Kapikule – Istanbul – Haydarpaşa –
Ankara
- E 702 Ankara – Kapıköy [– Razi (Iran)]
- E 704 Ankara – Nusaybin [– Kamichli (République arabe
syrienne) – Tel Kutchek (Iraq)]

Annexe II

Caractéristiques techniques des grandes lignes internationales de chemin de fer

Remarques préliminaires

Les paramètres sont résumés dans le tableau 1. Les valeurs indiquées dans la colonne A du tableau 1 doivent être considérées comme des objectifs importants, à atteindre conformément aux plans nationaux de développement des chemins de fer, et tout écart par rapport à ces valeurs doit être considéré comme exceptionnel.

On distingue deux grandes catégories de lignes:

- a) les lignes existantes, susceptibles d'être améliorées le cas échéant; il est souvent difficile et parfois impossible de modifier leurs caractéristiques géométriques notamment; les exigences à leur égard sont donc modérées;
- b) les lignes nouvelles, à construire; entre certaines limites d'ordre économique, on peut choisir librement leurs caractéristiques notamment géométriques; il a été nécessaire de distinguer deux sous-catégories:
 - i) les lignes destinées uniquement au transport des voyageurs (à l'exclusion des transports de marchandises);
 - ii) les lignes à trafic mixte ou mélangé, destinées aux transports de voyageurs et de marchandises.

Tableau 1
Paramètres d'infrastructure des grandes lignes
internationales de chemin de fer

	A Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire	B Lignes nouvelles	
		B ₁ Destinées exclusivement au transport de voyageurs	B ₂ Destinées au transport de voyageurs et de marchandises
1. Nombre de voies	—	2	2
2. Gabarit des véhicules	UIC *) B	UIC C1	UIC C1
3. Entraxe minimal des voies	4,0 m	4,2 m	4,2 m
4. Vitesse minimale de définition	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. Masse autorisée par essieu:			
Locomotives (≤ 200 km/h)	22,5 t	—	22,5 t
Automotrices et rames automotrices (≤ 300 km/h)	17 t	17 t	17 t
Voitures	16 t	—	16 t
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	—	22,5 t
120 km/h	20 t	—	20 t
140 km/h	18 t	—	18 t
6. Masse autorisée par mètre linéaire	8 t	—	8 t
7. Train type pour le calcul des ponts	UIC 71	—	UIC 71
8. Déclivité maximale	—	35 mm/m	12,5 mm/m
9. Longueur minimale des quais des grandes gares	400 m	400 m	400 m
10. Longueur utile minimale des voies d'évitement	750 m	—	750 m
11. Passage à niveau	aucun	aucun	aucun

*) UIC = Union internationale des chemins de fer

Les paramètres retenus ne freinent en aucune manière le progrès technique. Ce sont des exigences minimales. Un réseau de chemin de fer peut retenir des paramètres plus ambitieux s'il l'estime utile.

Par analogie, les spécifications indiquées au tableau 1 sont aussi applicables, le cas échéant, aux services de ferry-boat qui font partie intégrante du réseau ferroviaire.

1. Nombre de voies

Les grandes lignes internationales doivent offrir une capacité élevée et une grande précision du mouvement.

En principe, il n'est possible de répondre à ces deux exigences que par des lignes à au moins deux voies.

2. Gabarit des véhicules

Il s'agit du gabarit minimum sur les grandes lignes internationales.

Sur les lignes nouvelles, l'adoption d'un gabarit important n'exige en général qu'un coût marginal d'investissement limité, ce qui permet de retenir le gabarit C1 de l'UIC.

Le gabarit C1 permet notamment:

- le transport de véhicules et d'ensembles routiers utilitaires (camions et remorques, véhicules articulés, tracteurs et semi-remorques) au gabarit routier européen (hauteur 4 m, largeur 2,50 m) sur des wagons spéciaux dont le plan de chargement se trouve à 60 cm au-dessus du niveau du rail;
- le transport de semi-remorques routières ordinaires d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 4 m sur des wagons-poches équipés de bogies courants;
- le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats ordinaires;
- le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m sur des wagons plats ordinaires.

Les lignes existantes qui franchissent des régions montagneuses (Pyrénées, Massif central, Alpes, Jura, Apennins, Carpates, etc.) comportent de nombreux tunnels au gabarit de l'Unité Technique ou à des gabarits légèrement supérieurs en hauteur dans l'axe de la voie. Dans presque tous les cas, l'agrandissement au gabarit C1 de l'UIC est impossible du point de vue économique et financier.

Le gabarit B de l'UIC est donc retenu pour ces lignes. Il permet notamment:

- le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats porte-conteneurs dont le plan de chargement se trouve à une hauteur de 1,18 m au-dessus du niveau du rail;
- le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 2,60 m sur des wagons plats normaux (plan de chargement à une hauteur de 1,246 m);
- le transport de semi-remorques par des wagons-poches.

La plupart des grandes lignes internationales existantes ont au moins le gabarit B de l'UIC. Sur les autres, la mise à ce gabarit n'exige généralement pas d'investissements importants.

3. Entraxe minimal des voies

Il s'agit de l'entraxe minimal sur les grandes lignes à double voie en dehors des gares.

L'augmentation de l'entraxe présente les avantages suivants:

- diminution de la pression aérodynamique lors du croisement de deux trains; cet avantage s'accroît proportionnellement à la vitesse;
- allègement des sujétions imposées par le transport de charges exceptionnelles dépassant le gabarit;
- possibilité d'utiliser des équipements mécaniques puissants pour l'entretien et le renouvellement des voies.

Sur les lignes existantes à double voie, et en dehors des gares, l'entraxe est de 3,50 m à 4 m. On doit s'efforcer de l'augmenter lors du renouvellement intégral des voies pour aboutir à un minimum de 4 m.

Sur les lignes nouvelles, le choix d'un entraxe large n'exige généralement qu'un investissement marginal limité, du moins hors des tunnels et jusqu'à 4,20 m. L'entraxe minimal de 4,20 m est donc retenu. Il est suffisant pour les grandes vitesses jusqu'à 300 km/h (cas de la ligne nouvelle à grande vitesse Paris-Sud-Est entre Paris et Lyon).

4. Vitesse minimale de définition

La vitesse minimale de définition détermine le choix des caractéristiques géométriques du tracé (rayon de courbe et dévers), des installations de sécurité (distances de freinage) et des coefficients de freinage du matériel roulant.

Sur les lignes existantes, les vitesses maximales sont fonction du rayon des courbes. La vitesse minimale de définition retenue (160 km/h) est de règle sur les sections en tracé rectiligne et dans les courbes de grand rayon. Dans certains cas, le tracé et la signalisation peuvent être améliorés sans investissements trop importants pour permettre d'atteindre 160 km/h sur quelques sections.

Sur les lignes nouvelles, on peut adopter des vitesses de définition beaucoup plus élevées. Les vitesses de définition retenues correspondent à celles des lignes nouvelles récemment construites, en construction ou en projet.

La vitesse de définition est distincte de la vitesse commerciale. La vitesse commerciale est le quotient de la distance entre l'origine et la destination d'un train par la durée du parcours y compris les arrêts intermédiaires.

5. Masse autorisée par essieu

Il s'agit de la masse autorisée par essieu que les grandes lignes internationales doivent pouvoir supporter.

Les grandes lignes internationales doivent pouvoir absorber le trafic du matériel le plus moderne, existant et futur, c'est-à-dire en particulier:

- des locomotives ayant une masse par essieu de 22,5 t; sur les lignes qui admettent en général une masse par essieu de 20 t, on tolère des locomotives ayant une masse par essieu un peu plus élevée, parce que le rapport du nombre d'essieux de locomotive au nombre total d'essieux est en général très faible et parce que la suspension d'une locomotive provoque une usure moindre que celle d'un wagon;
- des automotrices et des rames automotrices ayant une masse par essieu de 17 t (masse par essieu des rames TGV de la Société nationale des chemins de fer français);
- des voitures ayant une masse par essieu de 16 t (dans le parc banal, aucune voiture n'a ni n'aura une masse par essieu en charge supérieure à 16 t);
- des wagons ayant une masse par essieu de 20 t qui correspond à celle de la classe C de l'UIC; sur les lignes nouvelles à trafic mixte ou mélangé, on a retenu une masse par essieu de 22,5 t jusqu'à 100 km/h conformément aux décisions récentes

de l'UIC. Les limitations de la masse par essieu à 20 t pour 120 km/h et à 18 t pour 140 km/h correspondent à la réglementation de l'UIC.

Les masses par essieu indiquées valent pour des diamètres de roue égaux ou supérieurs à 840 mm, conformément à la réglementation de l'UIC.

6. Masse autorisée par m linéaire

La masse autorisée par mètre de longueur hors tampons des véhicules que les grandes lignes internationales doivent pouvoir accepter est de 8 t, conformément à la catégorie C4 de l'UIC.

7. Train type pour le calcul des ponts

Il s'agit du «train type» minimum sur lequel doivent se fonder les calculs des ponts sur les grandes lignes internationales.

Sur les lignes nouvelles à trafic mélangé ou mixte, le train type dit UIC 71 est utilisé.

Sur les lignes nouvelles réservées aux transports de voyageurs, il n'est pas établi de norme internationale.

8. Déclivité maximale

Il s'agit de la déclivité maximale sur les grandes lignes internationales.

Sur les lignes existantes, la déclivité est une donnée qu'il est pratiquement impossible de modifier.

Sur les lignes nouvelles réservées aux transports de voyageurs, la valeur de 35 mm/m est retenue (norme utilisée sur la ligne à grande vitesse Paris-Sud-Est entre Paris et Lyon).

Sur les lignes nouvelles à trafic mixte ou mélangé, la valeur de 12,50 mm/m est retenue. C'est la valeur la plus élevée de toutes celles des planifications nationales actuelles.

La déclivité est fonction de la longueur de la rampe; elle est d'autant plus faible que la rampe est plus longue et vice versa.

9. Longueur minimale des quais des grandes gares

La longueur de 400 mètres adoptée par l'UIC est retenue. Un quai de 400 m accepte notamment:

- un train composé d'une locomotive et de 13 voitures de 27,50 m, ou d'une locomotive et de 14 voitures de 26,40 m;
 - un train composé de deux rames TGV du type Paris-Sud-Est.
- L'allongement des quais des grandes gares au-delà de 400 m n'est pas retenu pour deux raisons:
- la «distance de refus» du voyageur piéton, en particulier dans les gares en cul-de-sac;
 - un investissement trop élevé, en particulier pour la transformation des gares en cul-de-sac existantes.

10. Longueur utile minimale des voies d'évitement

La longueur utile minimale des voies d'évitement des grandes lignes internationales n'a d'importance que pour les trains de marchandises.

La longueur de 750 m adoptée par l'UIC est retenue. Elle permet notamment la circulation et le garage de trains de marchandises d'une masse brute remorquée de plus de 5 000 t en catégorie C4 (8 tonnes brutes par mètre); par ailleurs, un train de 1 500 tonnes brutes remorquées à garer sur une voie d'évitement de 750 m a une masse à peine supérieure à 2 tonnes par mètre.

11. Passage à niveau

Les grandes lignes internationales nouvelles doivent être construites sans aucun croisement à niveau avec le réseau routier.

Sur les grandes lignes internationales existantes, on prévoit le remplacement systématique des passages à niveau par des passages supérieurs ou inférieurs, sauf dans les cas exceptionnels où ce remplacement est matériellement impossible.

Anlage I

Eisenbahnlinien von besonderer internationaler Bedeutung

**Numerierung der Eisenbahnlinien
von besonderer internationaler Bedeutung**

(1) Die Hauptlinien, zu denen die Linien des Haupt- und Zwischenrasters – A-Linien – gehören, werden mit zwei Ziffern, die Ergänzungslinien – B-Linien – werden mit drei Ziffern numeriert.

(2) Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Linien des Hauptrasters haben von Westen nach Osten ansteigende, ungerade, zweistellige, auf 5 endende Nummern. Die in West-Ost-Richtung verlaufenden Linien des Hauptrasters haben von Norden nach Süden ansteigende, gerade, zweistellige, auf 0 endende Nummern. Die Linien des Zwischenrasters haben zweistellige ungerade oder gerade Nummern entsprechend denjenigen der Linien des Hauptrasters, zwischen denen sie liegen.

(3) Die B-Linien haben dreistellige Nummern, deren erste Ziffer derjenigen der nächstgelegenen Linien des Hauptrasters im Norden entspricht, deren zweite Ziffer der ersten Ziffer der nächstgelegenen Linie des Hauptrasters im Westen entspricht und deren dritte Ziffer eine laufende Nummer ist.

Verzeichnis der Eisenbahnlinien

I. Numerierung der Europa-Linien

Nord-Süd

- | | | | |
|-------|---|-------|--|
| E 03 | Glasgow – Stranraer – Larne – Belfast – Dublin – Holyhead – Crewe – London – Folkestone – Dover | E 451 | Nürnberg – Passau – Wels |
| E 05 | Lisboa – Coimbra – Vilar Formoso – Fuentes de Oñoro – Medina del Campo – Burgos – Irún – Bordeaux – Paris | E 51 | Gedser – Rostock – Berlin/Seddin – Leipzig – Plauen – Gutenfürst – Hof – Nürnberg |
| E 07 | Paris – Bordeaux – Hendaye – Irún – Burgos – Avila – Madrid | E 53 | Helsingborg – Hässleholm |
| | Aranda de Duero | E 530 | Nykøbing – Gedser |
| E 051 | Calais – Paris | E 55 | Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg – Sassnitz Hafen – Stralsund – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau – Děčín – Praha |
| E 053 | Madrid – Córdoba – Bobadilla – Algeciras | | Linz – Salzburg – Schwarzach St. Veit – Villach – Arnoldstein – Tarvisio – Udine – Venezia – Bologna |
| E 15 | Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Roosendaal – Antwerpen – Bruxelles – Quévy – Feignies – Aulnoye – Paris – Dijon – Lyon – Avignon – Tarascon – Le Creusot | E 551 | Praha – Horní Dvořiště – Summerau – Linz – Selzthal – St. Michael |
| | Marseille | E 59 | Malmö – Ystad – Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Góra – Wrocław – Chalupki |
| E 23 | Dunkerque – Aulnoye – Thionville – Metz – Frouard – Toul – Culmont – Chalindrey – Dijon – Vallorbe – Lausanne – Brig | E 61 | Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg – Sassnitz Hafen – Stralsund – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau – Děčín – Nymburk – Kolín – Brno – Břeclav – Bratislava – Komárno – Komárom – Budapest |
| E 25 | Bruxelles – Arlon – Sterpenich – Kleinbettingen – Luxembourg – Bettembourg – Thionville – Metz – Strasbourg – Mulhouse – Basel – Olten – Bern – Brig – Domodossola – Rho – Milano – Genova | E 63 | Žilina – Bratislava |
| E 27 | Liège – Gouvy – Troisvierges – Luxembourg | E 65 | Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice – Petrovice u Karviné – Ostrava – Břeclav – Bernhardsthal – Wien – Semmering – Bruck a. d. Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach – Jesenice – Ljubljana – Pivka – Rijeka |
| E 35 | Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Emmerich – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Mainz – Mannheim – Karlsruhe – Basel – Olten – Chiasso – Milano – Bologna – Firenze – Roma – Napoli – Salerno – Messina | E 67 | Bruck a. d. Mur – Graz – Spielfeld Strass – Maribor – Zidani most |
| E 43 | Frankfurt (M) – Heidelberg – Bruchsal – Stuttgart – Ulm – Mannheim | E 69 | Budapest – Murakeresztúr – Kotoriba – Pragersko – Zidani most – Ljubljana – Divača – Koper |
| | Augsburg – München – Freilassing – Salzburg | E 71 | Budapest – Murakeresztúr – Gyékényes – Botovo – Koprivnica – Zagreb – Karlovac – Rijeka |
| E 45 | Oslo – Kornsjo – Göteborg – Helsingborg – Helsingør – København – Nykøbing – Rødby – Puttgarden – Hamburg – Hannover – Bebra – Gemünden – Nürnberg – Augsburg – München – Kufstein – Wörgl – Innsbruck – Brennero – Verona – Bologna – Ancona – Foggia – Bari | E 751 | Zagreb – Sunja – Knin – Perković – Split – Šibenik |
| | | E 771 | Subotica – Vinkovci – Strizivojna – Vrpolje – Sarajevo – Kardeljevo |
| | | E 79 | Beograd – Bar |
| | | E 85 | Budapest – Kelebia – Subotica – Beograd – Niš – Kraljevo |
| | | | Skopje – Gevgelija – Idomeni – Thessaloniki – Athina |
| | | E 851 | Lvov – Vadul Siret – Vicșani – Pașcani |
| | | E 853 | Larissa – Volos |
| | | E 855 | Sofia – Kulata – Promachon – Thessaloniki |
| | | E 95 | Moskva – Kiev – Bendery – Ungeny – Iași – Pașcani – Buzău – Ploiești – București – Videle – Giurgiu – Ruse – Gorna – Dimitrovgrad |
| | | E 951 | Sindel – Kamobad |
| | | | West-Ost |
| | | E 10 | Oostende – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Lübeck – Hango – Helsinki – Riihimäki – Kouvolaa – Vainikkala – Lužhaika – Leningrad – Moskva |

- E 16 London – Harwich – Hoek van Holland – Rotterdam – Utrecht
- E 18 Hamburg – Büchen – Schwanheide – Berlin/Seddin
- E 20 Oostende – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Duisburg – Dortmund – Hannover – Helmstedt – Marienborn – Berlin/Seddin – Frankfurt (O) – Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol – Brest – Moskva
- E 22 Zeebrugge – Brugge
- E 30 Dresden – Görlitz – Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl – Medyka – Mostiska – Lvov – Kiev – Moskva
- E 32 Frankfurt – Hanau – Flieden – Bebra – Gerstungen – Leipzig
- E 40 Le Havre – Paris – Lérerville – Onville – Metz – Remilly – Forbach – Saarbrücken – Ludwigshafen – Mannheim – Frankfurt (M)
Gemünden – Nürnberg – Schirnding – Cheb – Plzeň – Praha – Kolin – Ostrava – Žilina – Poprad Tatry – Košice – Čierna n.T. – Čop – Lvov
- E 400 Frankfurt (M) – Gemünden
- E 42 Paris – Lérerville – Nancy – Sarrebourg – Réding – Strasbourg – Kehl – Appenweier – Karlsruhe –
Offenburg
Mühlacker – Stuttgart
- E 46 Mainz – Frankfurt (M)
- E 50 Paris – Culoz – Genève – Lausanne – Bern – Zürich – Buchs – Innsbruck – Wörgl –
Kufstein (– Rosenheim – Freilassing) – Salzburg –
Schwarzach St. Veit
Linz – Wien – Hegyeshalom – Budapest – Miskolc – Nyiregyháza – Zahony – Čop – Lvov – Kiev – Moskva
- E 502 Bischofshofen – Selzthal
- E 52 Bratislava – N. Zámky – Štúrovo – Szob – Budapest – Cegléd – Szolnok – Debrecen – Nyiregyháza
- E 54 Arad – Deva – Teiuş – Vinători – Braşov – Bucureşti
- E 56 Budapest – Rákóczi – Ujszász – Szolnok – Lökösháza – Curtici – Arad – Timişoara – Craiova – Bucureşti
- E 560 Buzău – Galaţi – Reni – Bender
- E 562 Bucureşti – Constanţa
- E 66 Beograd – Vršac – Stara Moravica – Timişoara
- E 660 Ruse – Kaspichan
- E 680 Sofia – Mezdra – Gorna – Kaspichan – Sindel – Varna
- E 70 Paris – Mâcon – Ambérieu – Culoz – Modane – Torino – Rho – Milano – Verona – Trieste – Villa Opicina – Sežana – Ljubljana – Zidani most – Zagreb – Beograd – Niš – Dimitrovgrad – Dragoman – Sofia – Plovdiv – Dimitrovgrad – Svilengrad – Kapikule – Istanbul – Haydarpaşa – Ankara
- E 700 Lyon – Ambérieu
- E 702 Ankara – Kapıköy [– Razi (Iran)]
- E 704 Ankara – Nusaybin [– Kamichli (Syrische Arabische Republik) – Tel Kotchek (Iraq)]
- E 72 Torino – Genova
- E 720 Plovdiv – Zimnitsa – Karnobat – Burgas
- E 90 Lisboa – Entroncamento – Valencia de Alcántara – Madrid – Barcelona – Port Bou – Cerbère – Narbonne – Tarascon – Marseille – Menton – Ventimiglia – Genova – Pisa – Livorno – Roma

II. Numerierung der nationalen Linien *)

(1) Portugal

- E 05 (Fuentes de Oñoro –) Vilar Formoso – Coimbra – Lisboa
- E 90 Lisboa – Entroncamento – Marvão (– Valencia de Alcántara)

(2) Spanien

- E 05 (Hendaye –) Irún – Burgos – Medina del Campo – Fuentes de Oñoro (– Vilar Formoso)
- E 07 (Hendaye –) Irún – Burgos – Avila – Madrid
Aranda de Duero
- E 053 Madrid – Córdoba – Bobadilla – Algeciras
- E 90 (Marvão –) Valencia de Alcántara – Madrid – Barcelona – Port Bou (– Cerbère)

(3) Irland

- E 03 (Larne – Belfast –) Dublin

(4) Vereinigtes Königreich

- E 03 Glasgow – Stranraer – Larne – Belfast
Holyhead – Crewe – London – Folkestone – Dover
- E 16 London – Harwich (– Hoek van Holland)

(5) Frankreich

- E 05 Paris – Bordeaux – Hendaye (– Irún)
- E 051 Calais – Paris
- E 07 Paris – Bordeaux – Hendaye (– Irún)
- E 15 (Quévy –) Feignies – Aulnoye – Paris – Dijon –
Le Creusot
Lyon – Avignon – Tarascon – Marseille
- E 23 Dunkerque – Aulnoye – Thionville – Metz – Frouard – Toul – Culmont – Chalindrey – Dijon (– Vallorbe)
- E 25 (Bettembourg –) Thionville – Metz – Strasbourg – Mulhouse (– Basel)
- E 40 Le Havre – Paris – Lérerville – Onville – Metz – Remilly – Forbach (– Saarbrücken)
- E 42 Paris – Lérerville – Nancy – Sarrebourg – Réding – Strasbourg (– Kehl)
- E 50 Paris – Culoz (– Genève)
- E 70 Paris – Mâcon – Ambérieu – Culoz – Modane (– Torino)
- E 700 Lyon – Ambérieu
- E 90 (Port Bou –) Cerbère – Narbonne – Tarascon – Marseille – Menton (– Ventimiglia)

(6) Niederlande

- E 15 Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Roosendaal (– Antwerpen)
- E 35 Amsterdam – Utrecht – Arnhem (– Emmerich)
- E 16 (Harwich –) Hoek van Holland – Rotterdam – Utrecht

(7) Belgien

- E 10 Oostende – Bruxelles – Liège (– Aachen)
- E 15 (Roosendaal –) Antwerpen – Bruxelles – Quévy (– Feignies)
- E 25 Bruxelles – Arlon – Sterpenich (– Kleinbettingen)

*) In der nachstehenden Liste befinden sich die in Klammern angegebenen Bahnhöfe auf anderen Strecken oder außerhalb des betreffenden Landes.

E 27 Liège – Gouvy (– Troisvierges)

E 20 Oostende – Bruxelles – Liège (– Aachen)

E 22 Zeebrugge – Brugge

(8) Luxemburg

E 25 (Sterpenich –) Kleinbettingen – Luxembourg – Bettembourg (– Thionville)

E 27 (Gouvy –) Troisvierges – Luxembourg

(9) Bundesrepublik Deutschland

E 35 (Amhem –) Emmerich – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Mainz – Mannheim – Karlsruhe (– Basel)

E 43 Frankfurt (M) – Heidelberg – Bruchsal – Stuttgart – Ulm – Mannheim

Augsburg – München – Freilassing (– Salzburg)

E 45 (Rødby –) Puttgarden – Hamburg – Hannover – Bebra – Gemünden – Nürnberg – Augsburg – München – Kufstein (– Wörgl)

E 451 Nürnberg – Passau (– Wels)

E 51 (Gutenfürst –) Hof – Nürnberg

E 10 Liège – Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Lübeck (– Hanko)

E 18 Hamburg – Büchen (– Schwanheide)

E 20 (Liège –) Aachen – Köln – Duisburg – Dortmund – Hannover – Helmstedt (– Marienborn)

E 32 Frankfurt – Hanau – Fliesen – Bebra (– Gerstungen)

E 40 (Forbach –) Saarbrücken – Ludwigshafen – Mannheim – Frankfurt (M) – Gemünden – Nürnberg – Schirnding (– Cheb)

E 400 Frankfurt (M) – Gemünden

E 42 (Strasbourg –) Kehl – Appenweier – Karlsruhe – Mühlacker – Stuttgart
Offenburg

E 46 Mainz – Frankfurt (M)

(10) Schweiz

E 23 (Dijon –) Vallorbe – Lausanne – Brig

E 25 (Mulhouse –) Basel – Olten – Bern – Brig
(– Domodossola)

E 35 (Karlsruhe –) Basel – Olten – Chiasso (– Milano)

E 50 (Culoz –) Genève – Lausanne – Bern – Zürich – Buchs
(– Innsbruck)**(11) Italien**

E 25 (Brig –) Domodossola – Rho – Milano – Genova

E 35 (Chiasso –) Milano – Bologna – Firenze – Roma – Napoli – Salerno – Messina

E 45 (Innsbruck –) Brennero – Verona – Bologna – Ancona – Foggia – Bari

E 55 (Arnoldstein –) Tarvisio – Udine – Venezia – Bologna

E 70 (Modane –) Torino – Rho – Milano – Verona – Trieste – Villa Opicina (– Sezana)

E 72 Torino – Genova

E 90 (Menton –) Ventimiglia – Genova – Pisa – Livorno – Roma

(12) Norwegen

E 45 Oslo (– Kornsjø)

(13) Schweden

E 45 (Kornsjø –) Göteborg – Helsingborg (– Helsingør)

E 53 Helsingborg – Hässleholm

E 55 Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg
(– Sassnitz Hafen)

E 59 Malmö – Ystad (– Szczecin)

E 61 Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg
(– Sassnitz Hafen)**(14) Dänemark**

E 45 (Helsingborg –) Helsingør – København – Nykøbing – Rødby (– Puttgarden)

E 530 Nykøbing – Gedser (– Rostock)

(15) Österreich

E 43 (Freilassing –) Salzburg

E 45 (München –) Kufstein – Wörgl – Innsbruck (– Brennero)

E 451 (Nürnberg – Passau –) Wels

E 55 Linz – Salzburg – Schwarzach St. Veit – Villach – Arnoldstein (– Tarvisio)

E 551 (Horní Dvořiště –) Summerau – Linz – Selzthal – St. Michael

E 65 (Břeclav –) Bernhardsthal – Wien – Semmering – Bruck a. d. Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach (– Jesenice)

E 67 Bruck a. d. Mur – Graz – Spielfeld Strass (– Šentilj)

E 50 (Buchs –) Innsbruck – Wörgl – Kufstein (– Rosenheim – Freilassing) – Salzburg – Schwarzach St. Veit
Linz – Wien (– Hegyesalom)

E 502 Bischofshofen – Selzthal

(16) Deutsche Demokratische Republik

E 51 (Gedser –) Rostock – Berlin/Seddin – Leipzig – Plauen – Gutenfürst (– Hof)

E 55 (Trelleborg –) Sassnitz Hafen – Stralsund – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau (– Děčín)

E 61 (Trelleborg –) Sassnitz Hafen – Stralsund – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau (– Děčín)

E 18 (Büchen –) Schwanheide – Berlin/Seddin

E 20 (Helmstedt –) Marienborn – Berlin/Seddin – Frankfurt (O) (– Kunowice)

E 30 Dresden – Görlitz (– Zgorzelec)

E 32 (Bebra –) Gerstungen – Leipzig

(17) Polen

E 59 Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Chalupki

E 65 Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zbrydowice (– Petrovice u Karviné)

E 20 [Frankfurt (O) –] Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol (– Brest)

E 30 (Görlitz –) Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl – Medyka (– Mostiska)

(18) Tschechoslowakei

E 55 (Bad Schandau –) Děčín – Praha

E 551 Praha – Horní Dvořiště (– Summerau)

E 61 (Bad Schandau –) Děčín – Nymburk – Kolín – Brno – Břeclav – Bratislava – Komárno (– Komárom)

- E 63 Žilina – Bratislava
 E 65 (Zébrzydowice –) Petrovice u Karviné – Ostrava –
 Břeclav (– Bernhardsthal)
 E 40 (Schirnding –) Cheb – Plzeň – Praha – Kolín – Ostrava –
 Žilina – Poprad Tatry – Košice – Čierna n. Tis. (– Čop)
 E 52 Bratislava – N. Zámky – Štúrovo (– Szob)

(19) Ungarn

- E 61 (Komárno –) Komárom – Budapest
 E 69 Budapest – Murakeresztúr (– Kotoriba)
 E 71 Budapest – Murakeresztúr – Gyékényes (– Botovo –
 Koprivnica)
 E 85 Budapest – Kelebia (– Subotica)
 E 50 (Wien –) Hegyeshalom – Budapest – Miskolc –
 Nyíregyháza – Záhony (– Čop)
 E 52 (Štúrovo –) Szob – Budapest – Cegléd – Szolnok –
 Debrecen – Nyíregyháza
 E 56 Budapest – Rákóc – Ujszász – Szolnok – Lökosháza
 (– Curtici)

(20) Jugoslawien

- E 65 (Rosenbach –) Jesenice – Ljubljana – Pivka – Rijeka
 E 67 (Spielfeld Strass –) Šentilj – Maribor – Zidani most
 E 69 (Murakeresztúr –) Kotoriba – Pragersko – Zidani most –
 Ljubljana – Divača – Koper
 E 71 (Gyékényes –) Botovo – Koprivnica – Zagreb –
 Karlovac – Rijeka
 E 751 Zagreb – Sunja – Knin – Perković – Split –
 Šibenik
 E 771 Subotica – Vinkovci – Strizivojna – Vrpolje – Sarajevo –
 Kardeljevo
 E 79 Beograd – Bar
 E 85 (Kelebia –) Subotica – Beograd – Niš – Skopje –
 Gevgelija (– Idomeni) Kraljevo
 E 66 Beograd – Vršac (– Stamora Moravijska)
 E 70 (Villa Opicina –) Sežana – Ljubljana – Židani most –
 Zagreb – Beograd – Niš – Dimitrovgrad (– Dragoman)

(21) Griechenland

- E 85 (Gevgelija –) Idomeni – Thessaloniki – Athinai
 E 853 Larissa – Volos
 E 855 (Kulata –) Promachon – Thessaloniki

(22) Rumänien

- E 851 (Vadul Siret –) Vicșani – Pașcani
 E 95 (Ungeny –) Iași – Pașcani – Buzău – Ploiești –
 București – Videle – Giurgiu (– Ruse)
 E 54 Arad – Deva – Teiuș – Vinători – Brașov – București
 E 56 (Lökosháza –) Curtici – Arad – Timișoara – Craiova –
 București
 E 560 Buzău – Galați (– Râni – Benderi)
 E 562 București – Constanța
 E 66 (Vršac –) Stamora Moravijska – Timișoara

(23) Bulgarien

- E 95 (Giurgiu –) Ruse – Gorna – Dimitrovgrad
 E 951 Sindel – Karnobat
 E 660 Ruse – Kaspičan
 E 680 Sofia – Mezdra – Gorna – Kaspičan – Sindel – Varna
 E 70 (Dimitrovgrad –) Dragoman – Sofia – Plovdiv –
 Dimitrovgrad – Svilengrad (– Kapikule)
 E 720 Plovdiv – Zimnitsa – Karnobat – Burgas
 E 855 Sofia – Kulata (– Promachon)

(24) Finnland

- E 10 Hanko – Helsinki – Riihimäki – Kouvola – Vainikkala
 (– Lužaike)

(25) Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken

- E 851 Lvov – Vadul Siret (– Vicșani)
 E 95 (Iași –) Ungeny – Kichinev – Benderi – Kiev – Moskva
 E 10 (Vainikkala –) Lužaike – Leningrad – Moskva
 E 20 (Terespol –) Brest – Moskva
 E 30 (Medyka –) Mostiska – Lvov – Kiev – Moskva
 E 40 (Čierna n. Tis. –) Čop – Lvov
 E 50 (Záhony –) Čop – Lvov – Kiev – Moskva
 E 560 (Galați –) Râni – Benderi

(26) Türkei

- E 70 (Svilengrad –) Kapikule – Istanbul – Haydarpaşa –
 Ankara
 E 702 Ankara – Kapıköy – [Razi (Iran)]
 E 704 Ankara – Nusaybin – [Kamichli (Syrische Arabische
 Republik) – Tel Kotchek (Iraq)]

Anlage II

Technische Merkmale der Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs

Vorbemerkungen

Die Ausbauwerte sind in Tabelle 1 zusammengefaßt. Die in Spalte A der Tabelle 1 genannten Werte gelten als wichtige Ziele, die im Rahmen der nationalen Entwicklungsprogramme für die Eisenbahnen zu erreichen sind; jede Abweichung von diesen Werten ist als Ausnahme anzusehen.

Es wird zwischen zwei großen Kategorien von Linien unterschieden:

- a) vorhandene Linien, die gegebenenfalls verbessert werden können. Häufig ist es schwierig und manchmal unmöglich, insbesondere ihre Ausbaugrundlagen zu verändern. Die Anforderungen in dieser Hinsicht sind eher maßvoll;
- b) neu zu bauende Linien. Innerhalb bestimmter wirtschaftlicher Grenzen können hier insbesondere ihre Ausbaugrundlagen frei gewählt werden. Daher war hier eine Unterscheidung in zwei Unterkategorien erforderlich:
 - i) ausschließlich für die Beförderung von Reisenden bestimmte Linien (ohne Güterbeförderung);
 - ii) zur Beförderung von Reisenden und Gütern bestimmte Linien mit gemischtem Verkehr.

Tabelle 1

Ausbauwerte für die Infrastruktur der Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs

	A Vorhandene Linien, die den Infrastrukturbedingungen entsprechen, und zu verbessernde oder auszubauende Linien	B Neue Linien	
		B ₁ ausschließlich für Personenverkehr	B ₂ für Personen- und Güterverkehr
1. Anzahl der Gleise	—	2	2
2. Fahrzeugbegrenzungslinie	UIC *) B	UIC C1	UIC C1
3. Mindestgleisabstand	4,0 m	4,2 m	4,2 m
4. Mindestwert der Ausbaugeschwindigkeit	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. Zulässige Radsatzlast			
Lokomotive (≤ 200 km/h)	22,5 t	—	22,5 t
Triebwagen und Triebzüge (≤ 300 km/h)	17 t	17 t	17 t
Reisezugwagen	16 t	—	16 t
Güterwagen ≤ 100 km/h	20 t	—	22,5 t
120 km/h	20 t	—	20 t
140 km/h	18 t	—	18 t
6. Zulässige Last für die Längeneinheit (m)	8 t	—	8 t
7. Lastenzug für die Berechnung der Brücken	UIC 71	—	UIC 71
8. Maximale Neigung	—	35 mm/m	12,5 mm/m
9. Mindestlänge der Bahnsteige großer Bahnhöfe	400 m	400 m	400 m
10. Mindestnutzlänge der Überholungsgleise	750 m	—	750 m
11. Höhengleiche Übergänge	keiner	keiner	keiner

*) UIC = Internationaler Eisenbahnverband

Die genannten Ausbauwerte sollen keinesfalls den technischen Fortschritt hemmen. Hierbei handelt es sich um Mindestanforderungen. Falls eine Eisenbahnverwaltung dies für nützlich hält, können anspruchsvollere Ausbauwerte gewählt werden.

Die in Tabelle 1 angegebenen Werte gelten gegebenenfalls entsprechend auch für die Fährschiffverbindungen als Bestandteil des Schienennetzes.

1. Anzahl der Gleise

Die internationalen Hauptlinien müssen eine hohe Kapazität und eine zeitlich exakte Betriebsabwicklung bieten.

Grundsätzlich kann diesen beiden Anforderungen nur mit mindestens zweigleisigen Strecken Rechnung getragen werden.

2. Fahrzeugbegrenzungslinie

Hierbei handelt es sich um das Mindestmaß für internationale Hauptlinien.

Auf neuen Linien erfordert die Entscheidung für ein geräumiges Lademaß im allgemeinen nur beschränkte zusätzliche Investitionskosten, weshalb das UIC-Lademaß C1 gewählt wurde.

Das C1-Lademaß gestattet insbesondere

- die Beförderung von Fahrzeugen und miteinander verbundenen Nutzfahrzeugen (Lastwagen und Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen und Sattelaufleger) mit europäischem Lademaß (Höhe 4 m, Breite 2,50 m) auf Güterwagen in besonderer Bauart, deren Ladefläche sich 60 cm über der Schienenoberkante befindet;
- die Beförderung gewöhnlicher Sattelaufleger mit einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 4 m auf Taschenwagen mit Regeldrehgestellen;
- die Beförderung von ISO-Containern mit einer Breite von 2,44 m und einer Höhe von 2,90 m auf Flachwagen in Regelausbauart;
- die Beförderung von Wechselbehältern mit einer Breite von 2,50 m auf Flachwagen in Regelausbauart.

Vorhandene Linien durch Gebirgsregionen (wie Pyrenäen, Massif Central, Alpen, Jura, Apennin, Karpaten usw.) weisen zahlreiche Tunnel mit dem Lichtraumprofil der „Technischen Einheit“ auf oder mit einem in Höhe der Gleisachse leicht höheren Lademaß. In beinahe allen Fällen ist aus wirtschaftlicher und finanzieller Sicht eine Vergrößerung auf das UIC-Lademaß C1 nicht möglich.

Für diese Strecken wurde daher das Lademaß B der UIC gewählt. Es gestattet insbesondere

- die Beförderung von ISO-Containern mit einer Breite von 2,44 m und einer Höhe von 2,90 m auf flachen Containertragwagen, deren Ladefläche sich 1,18 m über Schienenoberkante befindet;
- die Beförderung von Wechselbehältern mit einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 2,60 m auf Flachwagen in Regelausbauart (Ladefläche in einer Höhe von 1,246 m);
- die Beförderung von Sattelauflegern mit Taschenwagen.

Die Mehrzahl der vorhandenen internationalen Hauptlinien weist zumindest das UIC-Lademaß B auf. Auf anderen Linien erfordert die Erweiterung auf dieses Lademaß im allgemeinen keine größeren Investitionen.

3. Mindestgleisabstand

Hierbei handelt es sich um den Mindestabstand der Gleise auf zweigleisigen Hauptlinien außerhalb von Bahnhöfen.

Die Erhöhung des Gleisabstands bringt folgende Vorteile mit sich:

- Verringerung des Luftdrucks bei der Begegnung zweier Züge; dieser Vorteil steigt proportional zur Geschwindigkeit;
- Minderung der Schwierigkeiten bei der Beförderung lademaß-überschreitender Lasten (Sondertransporte);
- Möglichkeit des Einsatzes leistungsstarker Geräte für die mechanisierte Oberbauunterhaltung und -erneuerung.

Auf vorhandenen zweigleisigen Linien beträgt der Gleisabstand außerhalb der Bahnhöfe zwischen 3,50 und 4 m. Bei umfassenden Oberbauerneuerungen sollte man sich bemühen, diesen Abstand auf mindestens 4 m zu vergrößern.

Auf neuen Linien erfordert die Entscheidung für einen größeren Gleisabstand allgemein nur im beschränkten Maße zusätzliche Investitionen; dies gilt zumindest außerhalb von Tunneln und bis zu 4,20 m. Daher wurde ein Mindestgleisabstand von 4,20 m gewählt. Dieser ist ausreichend für Hochgeschwindigkeiten bis zu 300 km/h wie zum Beispiel bei der neuen Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris-Südost zwischen Paris und Lyon.

4. Mindestwert der Ausbaugeschwindigkeit

Die Ausbaugeschwindigkeit bestimmt die Ausbaugrundlagen des Streckenabschnitts (Kurvenradien und Überhöhung), die Sicherheitseinrichtungen (Bremsweg) und die Bremskoeffizienten des rollenden Materials.

Auf vorhandenen Linien sind die Höchstgeschwindigkeiten abhängig von den Kurvenradien. Die gewählte Ausbaugeschwindigkeit (mindestens 160 km/h) gilt in der Regel für geradlinige Streckenabschnitte oder Kurven mit großen Radien. In bestimmten Fällen können die Trasse und das Signalsystem ohne allzu große Investitionen verbessert werden, um auf etlichen Streckenabschnitten eine Geschwindigkeit von 160 km/h zu erreichen.

Auf neuen Linien können wesentlich höhere Ausbaugeschwindigkeiten festgelegt werden. Die gewählten Ausbaugeschwindigkeiten entsprechen denen der kürzlich gebauten, im Bau befindlichen oder geplanten neuen Linien.

Ausbaugeschwindigkeit ist nicht dasselbe wie Reisegeschwindigkeit. Reisegeschwindigkeit ist der Quotient aus der Entfernung zwischen Ausgangs- und Zielort eines Zuges und der Fahrzeit einschließlich der Zeiten für die Zwischenhalte.

5. Zulässige Radsatzlast

Hierbei handelt es sich um die zulässige Last je Radsatz, die internationale Hauptlinien zu tragen haben.

Die internationalen Hauptlinien müssen das derzeitige und zukünftige Verkehrsaufkommen bei Verwendung modernster Fahrzeuge aufnehmen können, d. h. insbesondere

- Lokomotiven mit einer Radsatzlast von 22,5 t. Dabei werden auf Linien, die normalerweise für eine Radsatzlast von 20 t zugelassen sind, Lokomotiven mit der nur wenig höheren Radsatzlast toleriert. Denn das Verhältnis der Anzahl der Lokomotivradsätze zur Gesamtzahl aller Achsen ist im allgemeinen sehr gering. Außerdem wird durch die günstigere Aufhängung der Achsen bei der Lokomotive ein geringerer Verschleiß als bei einem Wagen verursacht;
- Triebwagen und Triebzüge mit einer Radsatzlast von 17 t (Radsatzlast der TGV-Triebzüge der SNCF);
- Reisezugwagen mit einer Radsatzlast von 16 t (im normalen Bestand gibt es derzeit und wird es auch künftig keinen Reisezugwagen geben, der in beladenem Zustand eine Radsatzlast von mehr als 16 t aufweist);
- Güterwagen mit einer Radsatzlast von 20 t entsprechend der Klasse C der UIC. Auf neuen Linien mit gemischtem Verkehr wurde entsprechend den jüngsten Beschlüssen der UIC eine Radsatzlast von 22,5 t für Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h angenommen. Die Beschränkung auf 20 t je Radsatzlast für

120 km/h und auf 18 t für 140 km/h entspricht der UIC-Regelung.

Entsprechend der UIC-Regelung gelten die angegebenen Radsatzlasten für Raddurchmesser von 840 mm und darüber.

6. Zulässige Last für die Längeneinheit (Meter)

Die zulässige Last je Meter Länge über Puffer der Reisezugwagen, welche die internationalen Hauptlinien aufzunehmen haben, beträgt 8 t entsprechend der Klasse C 4 der UIC.

7. Lastenzug für die Berechnung der Brücken

Es handelt sich hier um die kleinste Belastungseinheit, die für die Berechnungen von Brückenkonstruktionen auf internationalen Hauptlinien maßgebend ist.

Auf neuen Linien mit gemischtem Verkehr wird der sogenannte Lastenzug UIC-71 verwendet.

Für neue, ausschließlich dem Reisezugverkehr vorbehaltene Linien wird keine internationale Norm festgelegt.

8. Maximale Neigung

Hierbei handelt es sich um die maximale Längsneigung der Gleise auf internationalen Hauptlinien.

Auf vorhandenen Linien ist die Neigung praktisch ohne die Möglichkeit einer Veränderung vorgegeben.

Für neue, ausschließlich dem Reisezugverkehr vorbehaltene Linien wird ein Wert von 35 mm je Meter gewählt. Diese Norm gilt auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Südost zwischen Paris und Lyon.

Auf neuen Linien mit gemischtem Verkehr wird ein Wert von 12,50 mm je Meter gewählt. Dies ist der Höchstwert aller derzeitigen nationalen Bauvorhaben.

Die Neigung ist abhängig von der Länge der Steigungsstrecke; sie ist um so geringer, je länger die Steigungsstrecke ist, und umgekehrt.

9. Mindestlänge der Bahnsteige großer Bahnhöfe

Gewählt wird die von der UIC festgelegte Länge von 400 m. Ein Bahnsteig von 400 m Länge kann beispielsweise aufnehmen

- einen Zug, der aus einer Lokomotive und 13 Reisezugwagen mit je 27,5 m Länge oder aus einer Lokomotive und 14 Reisezugwagen mit je 26,40 m Länge gebildet ist;
- einen aus zwei TGV-Triebzugeinheiten des Typs Paris-Südost gebildeten Zug.

Einer Verlängerung der Bahnsteige großer Bahnhöfe über 400 m hinaus wird aus den folgenden Gründen nicht zugestimmt:

- Ablehnung durch die Reisenden insbesondere bei Kopfbahnhöfen;
- zu hohe Investitionen, insbesondere für den Umbau der vorhandenen Kopfbahnhöfe.

10. Mindestnutzlänge der Überholungsgleise

Die Mindestlänge der Überholungsgleise auf internationalen Hauptlinien ist nur für Güterzüge von Bedeutung.

Die von der UIC festgelegte Länge von 750 m wird übernommen. Diese Länge gestattet insbesondere den Verkehr und das Abstellen von Güterzügen mit einem Bruttogewicht von mehr als 5 000 t in der Klasse C 4 (8 Bruttotonnen je Meter); übrigens weist ein auf einem Überholungsgleis von 750 m abzustellender Zug mit einem Gewicht von 1 500 Bruttotonnen eine Last von kaum mehr als 2 t je Meter auf.

11. Höhengleiche Übergänge

Neue internationale Hauptlinien sind ohne höhengleiche Kreuzungen mit dem Straßennetz zu bauen.

Auf den vorhandenen internationalen Hauptlinien ist vorgesehen, die höhengleichen Bahnübergänge systematisch durch Unter- oder Überführung zu ersetzen. Denkbar sind Ausnahmefälle, in denen dies tatsächlich unmöglich ist.

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.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben: Bundesgesetzblatt, Postfach 13 20, 5300 Bonn 1, Tel. (02 28) 3 82 08 - 0.

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 69,10 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 2,17 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Juli 1988 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509, BLZ 370 100 50, oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 7,81 DM (6,51 DM zuzüglich 1,30 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 8,61 DM.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7%.

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

Postvertriebsstück · Z 1998 A · Gebühr bezahlt

Übersicht über den Stand der Bundesgesetzgebung

Die 452. Übersicht über den Stand der Bundesgesetzgebung, abgeschlossen am 30. September 1988, ist im Bundesanzeiger Nr. 196 vom 18. Oktober 1988 erschienen.

Diese Übersicht enthält bei den aufgeführten Gesetzesvorlagen alle wichtigen Daten des Gesetzgebungsablaufs sowie die Hinweise auf die Bundestags- und Bundesrats-Drucksachen und auf die sachlich zuständigen Ausschüsse des Bundestages.

Verkündete Gesetze sind nur noch in der der Verkündung folgenden Übersicht enthalten.

Der Bundesanzeiger Nr. 196 vom 18. Oktober 1988 kann zum Preis von 5,30 DM (4,30 DM + 1,00 DM Versandkosten einschl. 7% Mehrwertsteuer) gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto „Bundesanzeiger“ Köln 834 00-502 (BLZ 370 100 50) bezogen werden.