

1994**Ausgegeben zu Bonn am 16. Juli 1994****Nr. 30**

Tag	Inhalt	Seite
7. 6. 94	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die Erteilung gewisser für das Ausland bestimmter Auszüge aus Personenstandsbüchern	974
9. 6. 94	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle	974
9. 6. 94	Bekanntmachung einer Ergänzung der Anlage zu Artikel 5 des deutsch-österreichischen Abkommens über die Zusammenarbeit in der beruflichen Bildung und über die gegenseitige Anerkennung der Gleichwertigkeit von beruflichen Prüfungszeugnissen	975
9. 6. 94	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Europäischen Übereinkommens über die internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit	978
13. 6. 94	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung	978
13. 6. 94	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Europäischen Übereinkommens über die Zollbehandlung von Paletten, die im internationalen Verkehr verwendet werden	979
6. 7. 94	Bekanntmachung des Europäischen Übereinkommens über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC)	979
6. 7. 94	Bekanntmachung der Neufassung der Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)	1020

Die Neufassung der Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) wird als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblattes ausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblattes Teil II wird der Anlageband auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt.

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Übereinkommens
über die Erteilung gewisser für das Ausland bestimmter Auszüge
aus Personenstandsbüchern**

Vom 7. Juni 1994

Die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien hat dem Schweizerischen Bundesrat am 15. April 1994 ihre Rechtsnachfolge zu dem Übereinkommen vom 27. September 1956 über die Erteilung gewisser für das Ausland bestimmter Auszüge aus Personenstandsbüchern (BGBl. 1961 II S. 1055) notifiziert. Dementsprechend ist die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien mit dem Tag der Erlangung ihrer Unabhängigkeit Vertragspartei dieser Übereinkunft geworden.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 10. Oktober 1967 (BGBl. II S. 2467) und vom 9. März 1994 (BGBl. II S. 402).

Bonn, den 7. Juni 1994

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Schürmann

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Abkommens
zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle**

Vom 9. Juni 1994

Das Abkommen vom 18. Oktober 1907 zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle (RGBl. 1910 S. 5) wird nach seinem Artikel 95 für

Kanada am 9. Juli 1994
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 30. März 1994 (BGBl. II S. 581).

Bonn, den 9. Juni 1994

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Schürmann

Bekanntmachung
einer Ergänzung der Anlage zu Artikel 5
des deutsch-österreichischen Abkommens
über die Zusammenarbeit in der beruflichen Bildung
und über die gegenseitige Anerkennung
der Gleichwertigkeit von beruflichen Prüfungszeugnissen

Vom 9. Juni 1994

Durch die durch Notenwechsel vom 27. April/25. Mai 1994 geschlossene Vereinbarung, die am 1. Juni 1994 in Kraft getreten ist, ist das Verzeichnis der als gleichwertig anerkannten Prüfungszeugnisse nach Artikel 5 des Abkommens vom 27. November 1989 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Österreich über die Zusammenarbeit in der beruflichen Bildung und über die gegenseitige Anerkennung der Gleichwertigkeit von beruflichen Prüfungszeugnissen (BGBl. 1991 II S. 712) wie folgt ergänzt worden:

Bezeichnung des deutschen Prüfungszeugnisses	Bezeichnung des österreichischen Prüfungszeugnisses
Zeugnis über das Bestehen der – Gesellenprüfung (G) – Abschlußprüfung (A) in dem Ausbildungsberuf ¹⁾ :	Zeugnis über das Bestehen der Lehrabschlußprüfung in dem Lehrberuf:
1. Bekleidungsfertiger / Bekleidungsfertigerin (A)	1. a) Wäschenäher b) Wäschewarenerzeuger
2. Bekleidungsschneider / Bekleidungsschneiderin (A)	2. a) Lederbekleidungserzeuger (Säckler) b) Miedererzeuger c) Wäschenäher d) Wäschewarenerzeuger
3. Elektroinstallateur / Elektroinstallateurin (G)	3. Elektroinstallateur
4. Elektromaschinenbauer / Elektromaschinenbauerin (G)	4. Elektromechaniker und -maschinenbauer
5. Elektromechaniker / Elektromechanikerin (G – 1967) ²⁾	5. Elektromechaniker für Starkstrom
6. Elektromechaniker / Elektromechanikerin (G – 1987) ²⁾	6. Elektromechaniker für Schwachstrom
7. Färber und Chemischreiniger (A)	7. Chemischputzer
8. Färber und Chemischreiniger (G)	8. Chemischputzer
9. Fahrzeugpolsterer / Fahrzeugpolsterin (A)	9. Fahrzeugtapezierer (Fahrzeugsattler)
10. Feinsattler / Feinsattlerin (A)	10. Ledergalanteriewarenerzeuger und Taschner
11. Feintäschner / Feintäschnerin (G)	11. Ledergalanteriewarenerzeuger und Taschner
12. Fernmeldeanlageelektroniker / Fernmeldeanlageelektronikerin (G)	12. a) Fernmeldemonteur b) Fernmeldebaumonteur c) Nachrichtenelektroniker
13. Fernmeldemechaniker / Fernmeldemechanikerin (G)	13. a) Fernmeldemonteur b) Fernmeldebaumonteur c) Nachrichtenelektroniker
14. Gerber / Gerberin (G)	14. a) Rotgerber b) Weiß- und Sämischergerber
15. Gerber / Gerberin (A)	15. a) Rotgerber b) Weiß- und Sämischergerber
16. Glasapparatebauer / Glasapparatebauerin (G)	16. Glasbläser und Glasinstrumentenerzeuger
17. Glasapparatebauer / Glasapparatebauerin (A)	17. Glasbläser und Glasinstrumentenerzeuger
18. Glasgraveur / Glasgraveurin (A)	18. Glasgraveur
19. Glasinstrumentenmacher / Glasinstrumentenmacherin (G)	19. Glasbläser und Glasinstrumentenerzeuger

¹⁾ Sofern zu der Ausbildungsbezeichnung eine Fachrichtungsbezeichnung aufgeführt ist, beschränkt sich die Gleichstellung auf diese Fachrichtung

²⁾ Die Jahreszahl bezieht sich auf das Erlass-Jahr der Verordnung

Bezeichnung des deutschen Prüfungszeugnisses	Bezeichnung des österreichischen Prüfungszeugnisses
20. Glasmaler / Glasmalerin (A)	20. Glasmaler
21. Glasschleifer und Glasätzer / Glasschleiferin und Glasätzerin (G)	21. a) Glasschleifer und Glasbeleger b) Hohlglasfeinschleifer (Kugler)
22. Glas- und Kerammaler / Glas- und Kerammalerin, Fachrichtung Glasmalerei (A)	22. Glasmaler
23. Glas- und Kerammaler / Glas- und Kerammalerin, Fachrichtung Kerammalerei (A)	23. a) Kerammaler b) Porzellanmaler
24. Glas- und Porzellanmaler / Glas- und Porzellanmalerin (G)	24. a) Glasmaler b) Kerammaler c) Porzellanmaler
25. Glasveredler / Glasveredlerin, Fachrichtung Flächenveredlung (G)	25. Glasschleifer und Glasbeleger
26. Glasveredler / Glasveredlerin, Fachrichtung Flächenveredlung (A)	26. Glasschleifer und Glasbeleger
27. Glasveredler / Glasveredlerin, Fachrichtung Gravur (G)	27. Glasgraveur
28. Glasveredler / Glasveredlerin, Fachrichtung Gravur (A)	28. Glasgraveur
29. Glasveredler / Glasveredlerin, Fachrichtung Schliff (G)	29. Hohlglasfeinschleifer (Kugler)
30. Glasveredler / Glasveredlerin, Fachrichtung Schliff (A)	30. Hohlglasfeinschleifer (Kugler)
31. Handschuhmacher / Handschuhmacherin (G)	31. Handschuhmacher
32. Handschuhmacher / Handschuhmacherin (A)	32. Handschuhmacher
33. Hohlglasfeinschleifer (Kugler) / Hohlglasfeinschleiferin (Kuglerin) (A)	33. Hohlglasfeinschleifer (Kugler)
34. Hut- und Mützenmacher / Hut- und Mützenmacherin (G)	34. a) Hutmacher b) Kappenmacher
35. Industriekeramiker / Industriekeramikerin, Fachrichtung Formgebung (A)	35. Porzellanformer
36. Keramiker / Keramikerin (G)	36. Keramiker
37. Kerammaler / Kerammalerin (A)	37. a) Kerammaler b) Porzellanmaler
38. Kerammodelleur / Kerammodelleurin (A)	38. Kerammodelleur
39. Modist / Modistin (G)	39. Modist
40. Modist / Modistin (A)	40. Modist
41. Mützenmacher / Mützenmacherin (A)	41. Kappenmacher
42. Musterzeichner für die Stickerei (A)	42. Stickereizeichner
43. Musterzeichner / Musterzeichnerin in der Stoffdruckerei (A)	43. Dessinateur für Stoffdruck
44. Musterzeichner und Patroneur (A)	44. Textilmusterzeichner
45. Pelzveredler / Pelzveredlerin (A)	45. Rohwarenzurichter
46. Radio- und Fernsehtechniker / Radio- und Fernsehtechnikerin (G)	46. Radio- und Fernsehmechaniker
47. Rauchwarenzurichter (A)	47. Rohwarenzurichter
48. Sattler / Sattlerin (G)	48. a) Fahrzeugtapezierer (Fahrzeugsattler) b) Sattler und Riemer
49. Sattler / Sattlerin (A)	49. a) Fahrzeugtapezierer (Fahrzeugsattler) b) Sattler und Riemer
50. Schmucktextilienhersteller / Schmucktextilienherstellerin, Fachrichtung Maschinenstickereien (A)	50. a) Großmaschinesticker b) Maschinesticker
51. Schmucktextilienhersteller / Schmucktextilienherstellerin, Fachrichtung Posamenten (A)	51. Posamentierer

Bezeichnung des deutschen Prüfungszeugnisses	Bezeichnung des österreichischen Prüfungszeugnisses
52. Sticker / Stickerin (G)	52. a) Gold-, Silber- und Perlensticker b) Maschinesticker
53. Stricker / Strickerin (G)	53. Strickwarenerzeuger
54. Täschner / Täschnerin (A)	54. Ledergalanteriewarenerzeuger und Taschner
55. Textilmaschinenführer / Textilmaschinenführerin – Veredlung (A)	55. a) Stoffdrucker b) Textilveredler
56. Textilmechaniker / Textilmechanikerin – Bandweberei (A)	56. Textilmechaniker
57. Textilmechaniker / Textilmechanikerin – Ketten- und Raschelwirkerei (A)	57. a) Textilmechaniker b) Wirkwarenerzeuger
58. Textilmechaniker / Textilmechanikerin – Spinnerei (A)	58. Textilmechaniker
59. Textilmechaniker / Textilmechanikerin – Strickerei und Wirkerei (A)	59. a) Strickwarenerzeuger b) Textilmechaniker c) Wirkwarenerzeuger
60. Textilmechaniker / Textilmechanikerin – Strumpf- und Feinstrumpfundstrickerei (A)	60. a) Strickwarenerzeuger b) Textilmechaniker
61. Textilmechaniker / Textilmechanikerin – Tufting (A)	61. Textilmechaniker
62. Textilmechaniker / Textilmechanikerin – Vliesstoff (A)	62. Textilmechaniker
63. Textilmechaniker / Textilmechanikerin – Weberei (A)	63. Textilmechaniker
64. Textilmustergestalter / Textilmustergestalterin (A)	64. Textilmusterzeichner
65. Textilmustergestalter / Textilmustergestalterin, Fachrichtung Handstickerei (A)	65. Stickereizeichner
66. Textilmustergestalter / Textilmustergestalterin, Fachrichtung Maschinenstickerei (A)	66. Stickereizeichner
67. Textilmustergestalter / Textilmustergestalterin, Fachrichtung Textildruck (A)	67. Dessinateur für Stoffdruck
68. Textilreiniger / Textilreinigerin (G)	68. a) Chemischputzer b) Textilreiniger
69. Textilreiniger / Textilreinigerin (A)	69. a) Chemischputzer b) Textilreiniger
70. Textilveredler / Textilveredlerin – Appretur (A)	70. a) Stoffdrucker b) Textilveredler
71. Textilveredler / Textilveredlerin – Druckerei (A)	71. Stoffdrucker
72. Textilveredler / Textilveredlerin – Färberei (A)	72. Textilveredler
73. Wäscher und Plätter (G)	73. Chemischputzer
74. Wäscheschneider / Wäscheschneiderin (G)	74. a) Miedererzeuger b) Wäschenäher c) Wäschwarenerzeuger d) Wirkwarenerzeuger
75. Weber / Weberin (G)	75. Weber

Bonn, den 9. Juni 1994

Bundesministerium
für Bildung und Wissenschaft
Im Auftrag
Dr. Freund

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Europäischen Übereinkommens
über die internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit**

Vom 9. Juni 1994

Bosnien-Herzegowina und Kroatien haben dem Generalsekretär der Vereinten Nationen am 1. September 1993 bzw. am 26. Juli 1993 ihre Rechtsnachfolge zu dem Europäischen Übereinkommen vom 21. April 1961 über die internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit (BGBl. 1964 II S. 425) notifiziert. Dementsprechend sind

Bosnien-Herzegowina	mit	Wirkung vom 6. März 1992
Kroatien	mit	Wirkung vom 8. Oktober 1991,

dem jeweiligen Tag der Erlangung ihrer Unabhängigkeit, Vertragsparteien dieser Übereinkunft geworden.

Die Slowakei und die Tschechische Republik haben dem Generalsekretär der Vereinten Nationen am 28. Mai 1993 bzw. am 30. September 1993 notifiziert, daß sie sich als die Rechtsnachfolger der Tschechoslowakei mit Wirkung vom 1. Januar 1993, dem Tag der Auflösung der Tschechoslowakei, an dieses Übereinkommen gebunden betrachten.

Ferner hat die Ukraine dem Depositär am 4. Januar 1994 mitgeteilt, daß infolge der Auflösung der Allunions-Handelskammer die in Artikel IV des Übereinkommens vorgesehenen Aufgaben in der Ukraine künftig von der Industrie- und Handelskammer der Ukraine wahrgenommen werden. Die Adresse der Industrie- und Handelskammer lautet:

252061, Kiev GSP, Ulitsa Velika Zhitomirska, 33.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 21. Januar 1965 (BGBl. II S. 107) und vom 26. Januar 1993 (BGBl. II S. 196).

Bonn, den 9. Juni 1994

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Schürmann

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Übereinkommens
über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung**

Vom 13. Juni 1994

Das Übereinkommen vom 13. November 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung (BGBl. 1982 II S. 373) ist nach seinem Artikel 16 Abs. 2 für

Litauen	am 25. April 1994
---------	-------------------

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 6. Mai 1994 (BGBl. II S. 684).

Bonn, den 13. Juni 1994

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Schürmann

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Europäischen Übereinkommens
über die Zollbehandlung von Paletten,
die im internationalen Verkehr verwendet werden**

Vom 13. Juni 1994

Bosnien-Herzegowina hat am 12. Januar 1994 dem Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert, daß es sich als einer der Rechtsnachfolger des ehemaligen Jugoslawien mit Wirkung vom 6. März 1992, dem Tag der Erklärung seiner Unabhängigkeit, an das Europäische Übereinkommen vom 9. Dezember 1960 über die Zollbehandlung von Paletten, die im internationalen Verkehr verwendet werden (BGBl. 1964 II S. 406), gebunden betrachtet.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 1. Juni 1965 (BGBl. II S. 856) und vom 7. März 1994 (BGBl. II S. 469).

Bonn, den 13. Juni 1994

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Schürmann

**Bekanntmachung
des Europäischen Übereinkommens
über wichtige Linien des internationalen Kombinierten Verkehrs
und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC)**

Vom 6. Juli 1994

Das in Genf am 1. Februar 1991 beschlossene Europäische Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen Kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängender Einrichtungen (AGTC) ist nach seinem Artikel 10

am 20. Oktober 1993

in Kraft getreten; es wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Bonn, den 6. Juli 1994

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Knittel

**Europäisches Übereinkommen
über wichtige Linien des internationalen Kombinierten Verkehrs
und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC)**

**European Agreement
on Important International Combined Transport Lines
and Related Installations (AGTC)**

**Accord européen
sur les grandes lignes de transport international combiné
et les installations connexes (AGTC)**

(Übersetzung)

The Contracting Parties,	Les Parties contractantes,	Die Vertragsparteien –
Desiring to facilitate the international transport of goods,	désireuses de faciliter le transport international des marchandises,	in dem Wunsch, den internationalen Güterverkehr zu erleichtern,
Aware of the expected increase in the international transport of goods as a consequence of growing international trade,	sachant que le transport international des marchandises devrait se développer en raison de l'accroissement des échanges internationaux,	in Anbetracht der erwarteten Zunahme des internationalen Güterverkehrs infolge des weiter wachsenden internationalen Handels,
Conscious of the adverse environmental consequences such developments might have,	conscientes des conséquences négatives qu'une telle évolution pourrait avoir sur l'environnement,	im Bewußtsein der nachteiligen Auswirkungen solcher Entwicklungen auf die Umwelt,
Emphasizing the important role of combined transport to alleviate the burden on the European road network, particularly in trans-alpine traffic, and to mitigate environmental damages,	soulignant l'importance du rôle du transport combiné pour ce qui est d'alléger la charge qui pèse sur le réseau routier européen et en particulier sur le trafic transalpin, ainsi que de limiter les atteintes à l'environnement,	unter Hinweis auf die große Bedeutung des kombinierten Verkehrs für die Entlastung des europäischen Straßennetzes, insbesondere im alpenquerenden Verkehr, und der Milderung von Umweltschäden,
Convinced that, in order to make international combined transport in Europe more efficient and attractive to customers, it is essential to establish a legal framework which lays down a co-ordinated plan for the development of combined transport services and the infrastructure necessary for their operation based on internationally agreed performance parameters and standards,	convaincues qu'il est indispensable, pour rendre le transport international combiné en Europe plus efficace et plus attrayant pour la clientèle, de mettre en place un cadre juridique établissant un plan coordonné de développement des services de transport combiné et de l'infrastructure nécessaire à l'exploitation de ces services, sur la base de paramètres et de normes de performance convenus au plan international,	in der Überzeugung, daß es zur leistungsfähigeren und kundenfreundlicheren Gestaltung des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs in Europa unerlässlich ist, gesetzliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die einen koordinierten Plan für den Ausbau der Dienste des kombinierten Verkehrs und der für ihren Betrieb erforderlichen Infrastruktur festlegen, welcher sich auf international vereinbarte Leistungsparameter und -vorgaben stützt –
Have agreed as follows:	sont convenues de ce qui suit:	sind wie folgt übereingekommen:

**Chapter I
General**

**Article 1
Definitions**

For the purposes of this Agreement:

- (a) The term "combined transport" shall mean the transport of goods in one and the same transport unit using more than one mode of transport;

**Chapitre I
Généralités**

**Article premier
Définitions**

Aux fins du présent Accord

- a) L'expression «transport combiné» désigne le transport de marchandises dans une unité de transport unique empruntant plus d'un mode de transport;

**Kapitel 1
Allgemeines**

**Artikel 1
Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Übereinkommens

- a) bezeichnet der Begriff „kombinierter Verkehr“ die Beförderung von Gütern in ein und derselben Beförderungseinheit unter Benutzung mehr als eines Verkehrsträgers;

- (b) The term "network of important international combined transport lines" shall refer to all railway lines considered to be important for international combined transport if:
- (i) they are currently used for regular international combined transport (e.g. swap body, container, semi-trailer);
 - (ii) they serve as important feeder lines for international combined transport;
 - (iii) they are expected to become important combined transport lines in the near future [as defined in (i) and (ii)];
- (c) The term "related installations" shall refer to combined transport terminals, border crossing points, stations for the exchange of wagon groups, gauge interchange stations and ferry links/ports which are important for international combined transport.
- b) L'expression «réseau de grandes lignes de transport international combiné» désigne toutes les lignes de chemin de fer considérées comme importantes pour le transport international combiné:
- i) si elles sont couramment utilisées dans le cadre du transport international combiné régulier (par exemple par caisse amovible, par conteneur, par semi-remorque);
 - ii) si elles servent de lignes d'apport importantes pour le transport international combiné;
 - iii) s'il est prévu qu'elles deviendront dans un proche avenir d'importantes lignes de transport combiné (d'après les définitions données en i) et ii));
- c) L'expression «installations connexes» désigne les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des frontières, les gares où s'effectuent les échanges de groupes de wagons, les postes de changement d'écartement ainsi que les ports ou liaisons par navires transbordeurs jouant un rôle important dans le transport international combiné.
- b) bezieht sich der Begriff „Netz wichtiger Linien des internationalen kombinierten Verkehrs“ auf alle für den internationalen kombinierten Verkehr als wichtig erachteten Eisenbahnlinien,
- i) wenn sie gegenwärtig für den internationalen kombinierten Linienverkehr genutzt werden (z. B. Wechselbehälter, Container, Sattelanhänger);
 - ii) wenn sie wichtige Zulaufstrecken für den internationalen kombinierten Verkehr darstellen;
 - iii) wenn sie voraussichtlich in naher Zukunft zu wichtigen Linien des kombinierten Verkehrs (entsprechend der Begriffsbestimmung unter den Ziffern i und ii) werden;
- c) bezieht sich der Begriff „damit zusammenhängende Einrichtungen“ auf Terminals im kombinierten Verkehr, Grenzübergangspunkte, Wagengruppenwechselbahnhöfe, Spurwechselbahnhöfe und Fährschiffverbindungen/Fährhäfen, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind.

Article 2

Designation of the network

The Contracting Parties adopt the provisions of this Agreement as a co-ordinated international plan for the development and operation of a network of important international combined transport lines and related installations, hereinafter referred to as "international combined transport network" which they intend to undertake within the framework of national programmes. The international combined transport network consists of the railway lines contained in annex I to this Agreement, and of combined transport terminals, border crossing points, gauge interchange stations and ferry links/ports important for international combined transport which are contained in annex II to this Agreement.

Article 3

Technical characteristics of the network

The railway lines of the international combined transport network shall conform to the characteristics set out in annex III 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.

Article 4

Operational targets

In order to facilitate international combined transport services on the international

Article 2

Désignation du réseau

Les Parties contractantes adoptent les dispositions du présent Accord sous la forme d'un plan international coordonné de création et d'exploitation d'un réseau de grandes lignes de transport international combiné et d'installations connexes ci-après dénommé «réseau de transport international combiné» qu'elles entendent mettre en place dans le cadre de programmes nationaux. Le réseau de transport international combiné est constitué par les lignes de chemin de fer visées à l'annexe I au présent Accord ainsi que par les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des frontières, les postes de changement d'écartement et les ports ou liaisons par navires transbordeurs qui jouent un rôle important dans le transport international combiné et qui sont mentionnés à l'annexe II au présent Accord.

Article 3

Caractéristiques techniques du réseau

Les lignes de chemin de fer du réseau de transport international combiné seront conformes aux caractéristiques énoncées à l'annexe III au présent Accord ou seront alignées sur les dispositions de ladite annexe lors de travaux d'amélioration qui devront être effectués conformément aux programmes nationaux.

Article 4

Objectifs opérationnels

Afin de faciliter les services de transport international combiné sur le réseau de

Artikel 2

Bezeichnung des Netzes

Die Vertragsparteien nehmen die Bestimmungen dieses Übereinkommens als einen koordinierten internationalen Plan für die Entwicklung und den Betrieb eines Netzes wichtiger Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängender Einrichtungen an, im folgenden als „Netz des internationalen kombinierten Verkehrs“ bezeichnet; sie beabsichtigen, diesen Plan im Rahmen ihrer nationalen Programme zu verwirklichen. Das Netz des internationalen kombinierten Verkehrs besteht aus den in Anlage I aufgeführten Eisenbahnlinien sowie aus den Terminals im kombinierten Verkehr, Grenzübergangspunkten, Spurwechselbahnhöfen und Fährschiffverbindungen/Fährhäfen, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind; sie sind in Anlage II enthalten.

Artikel 3

Technische Merkmale des Netzes

Die Eisenbahnlinien des Netzes des internationalen kombinierten Verkehrs entsprechen den in Anlage III aufgeführten technischen Merkmalen oder werden den Bestimmungen dieser Anlage bei den im Rahmen der nationalen Programme durchgeführten Baumaßnahmen angepaßt.

Artikel 4

Betriebliche Zielsetzungen

Zur Erleichterung der Dienste des internationalen kombinierten Verkehrs innerhalb

combined transport network, Contracting Parties shall undertake appropriate measures in order to achieve the performance parameters and minimum standards for combined transport trains and related installations referred to in annex IV to this Agreement.

transport international combiné, les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que soient appliqués les paramètres de performance et les normes minimales applicables aux trains de transport combiné et aux installations connexes dont il est question à l'annexe IV au présent Accord.

des Netzes des internationalen kombinierten Verkehrs ergreifen die Vertragsparteien geeignete Maßnahmen, um die Leistungsparameter und Mindestvorgaben für Züge im kombinierten Verkehr und damit zusammenhängende Einrichtungen zu erreichen, auf die in Anlage IV Bezug genommen wird.

Article 5 **Annexes**

The annexes to this Agreement form an integral part of the Agreement. Further annexes covering other aspects of combined transport may be added to the Agreement in accordance with the amendment procedure described in article 12.

Article 5 **Annexes**

Les annexes au présent Accord font partie intégrante dudit Accord. Des annexes supplémentaires couvrant d'autres aspects du transport combiné pourront être ajoutées à l'Accord conformément à la procédure d'amendement décrite à l'article 12.

Artikel 5 **Anlagen**

Die Anlagen sind Bestandteil des Übereinkommens. Weitere Anlagen zu anderen Aspekten des kombinierten Verkehrs können in Übereinstimmung mit dem in Artikel 12 beschriebenen Änderungsverfahren dem Übereinkommen beigelegt werden.

Chapter II **Final provisions**

Chapitre II **Dispositions finales**

Kapitel II **Schlußbestimmungen**

Article 6 **Designation of the depositary**

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

Article 6 **Désignation du dépositaire**

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

Artikel 6 **Bezeichnung des Verwahrers**

Verwahrer des Übereinkommens ist der Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Article 7 **Signature**

1. This Agreement shall be open at the office of the United Nations in Geneva for signature by States which are members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraphs 8 and 11 of the terms of reference of the Commission, from 1 April 1991 to 31 March 1992.

2. Such signatures shall be subject to ratification, acceptance or approval.

Article 7 **Signature**

1. Le présent Accord sera ouvert, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe soit admis à la Commission à titre consultatif conformément aux paragraphes 8 et 11 du mandat de la Commission, du 1^{er} avril 1991 au 31 mars 1992.

2. Ces signatures seront soumises à ratification, acceptation ou approbation.

Artikel 7 **Unterzeichnung**

(1) Dieses Übereinkommen liegt vom 1. April 1991 bis zum 31. März 1992 beim Büro der Vereinten Nationen in Genf für Staaten zur Unterzeichnung auf, die entweder Mitglied der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa oder nach den Absätzen 8 und 11 der Satzung der Kommission in beratender Eigenschaft in die Kommission aufgenommen sind.

(2) Die Unterzeichnung erfolgt vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung.

Article 8 **Ratification, acceptance or approval**

1. This Agreement shall be subject to ratification, acceptance or approval in accordance with paragraph 2 of article 7.

2. Ratification, acceptance or approval shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 8 **Ratification, acceptance or approbation**

1. Le présent Accord est soumis à ratification, acceptation ou approbation conformément au paragraphe 2 de l'article 7.

2. La ratification, l'acceptation ou l'approbation s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Artikel 8 **Ratifikation, Annahme oder Genehmigung**

(1) Dieses Übereinkommen bedarf nach Artikel 7 Absatz 2 der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung.

(2) Die Ratifikation, Annahme oder Genehmigung erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Article 9 **Accession**

1. This Agreement shall be open for accession by any State referred to in paragraph 1 of article 7 from 1 April 1991.

2. Accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 9 **Adhésion**

1. Le présent Accord sera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 de l'article 7 à partir du 1^{er} avril 1991.

2. L'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Artikel 9 **Beitritt**

(1) Dieses Übereinkommen liegt vom 1. April 1991 für jeden in Artikel 7 Absatz 1 bezeichneten Staat zum Beitritt auf.

(2) Der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Article 10**Entry into force**

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 combined transport network link, in a continuous manner, the territories of at least four of the States which have deposited such an instrument.

2. If the above 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, whereby the said condition will be satisfied.

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

Article 11**Limits to the application of the Agreement**

1. 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.

2. Such measures, which must be temporary, shall be notified immediately to the depositary and their nature specified.

Article 12**Settlement of disputes**

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.

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.

Article 10**Entrée en vigueur**

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 international de transport combiné relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits Etats.

2. 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.

3. 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 spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

Article 11**Limites à l'application de l'Accord**

1. 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.

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

Article 12**Règlement des différends**

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

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

Artikel 10**Inkrafttreten**

(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 Netzes des internationalen kombinierten Verkehrs die Hoheitsgebiete von mindestens vier der Staaten, die eine solche Urkunde hinterlegt haben, durchgehend verbinden.

(2) Wird diese Bedingung nicht erfüllt, so tritt das Übereinkommen 90 Tage nach Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde in Kraft, durch welche die Bedingung erfüllt wird.

(3) Für jeden Staat, der eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde nach Beginn der in den Absätzen 1 und 2 genannten Frist von 90 Tagen hinterlegt, tritt das Übereinkommen 90 Tage nach der Hinterlegung in Kraft.

Artikel 11**Grenzen der Anwendung des Übereinkommens**

(1) 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 und innere Sicherheit notwendig sind.

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

Artikel 12**Beilegung von Streitigkeiten**

(1) Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, welche die Streitparteien nicht durch Verhandlung oder andere Mittel 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 die Wahl des oder der Schiedsrichter einigen, so kann jede dieser Vertragsparteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen Einzelschiedsrichter zu bestellen, dem die Streitigkeit zur Entscheidung unterbreitet wird.

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

Article 13**Reservations**

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, notify the depositary that it does not consider itself bound by article 12 of this Agreement.

Article 14**Amendment
of the Agreement**

1. This Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article, except as provided for under articles 15 and 16.

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

3. If the amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall come into force with respect to all Contracting Parties three months after the expiry of a period of twelve months following the date of its communication, provided that during such period of twelve months no objection to the proposed amendment shall have been notified to the Secretary-General of the United Nations by a State which is a Contracting Party.

5. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 15**Amendment
of annexes I and II**

1. Annexes I and II to this Agreement may be amended in accordance with the procedure laid down in this article.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annexes I and II shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the amendment is adopted by the majority of the Contracting Parties present and voting, the proposed amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties directly concerned for acceptance.

Article 13**Réserves**

Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, notifier le dépositaire qu'il ne se considère pas lié par l'article 12 du présent Accord.

Article 14**Procédure d'amendement
du présent Accord**

1. Le présent Accord pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article, sous réserve des dispositions des articles 15 et 16.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date de sa communication, à condition qu'au cours de cette période de douze mois aucune objection à la proposition d'amendement n'aura été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante.

5. Si une objection à la proposition d'amendement a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

Article 15**Procédure d'amendement
des annexes I et II**

1. Les annexes I et II du présent Accord pourront être amendées suivant la procédure stipulée dans le présent article.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes I et II proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

3. Si elle est adoptée par la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, la proposition d'amendement sera communiquée pour acceptation aux Parties contractantes directement intéressées par le Secrétaire général de l'Organisation des

Artikel 13**Vorbehalte**

Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde dem Verwahrer notifizieren, daß er sich durch Artikel 12 nicht als gebunden betrachtet.

Artikel 14**Änderung
des Übereinkommens**

(1) Dieses Übereinkommen kann in Übereinstimmung mit dem in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden, sofern in den Artikeln 15 und 16 nichts anderes vorgesehen ist.

(2) Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung des Übereinkommens von der Arbeitsgruppe Kombierter Verkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen geprüft.

(3) Wird die Änderung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossen, so wird sie vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien zur Annahme übermittelt.

(4) Jede nach Absatz 3 übermittelte vorgeschlagene Änderung tritt für alle Vertragsparteien drei Monate nach Ablauf einer Frist von zwölf Monaten nach dem Zeitpunkt ihrer Übermittlung in Kraft, sofern innerhalb dieser Frist von zwölf Monaten dem Generalsekretär der Vereinten Nationen kein Einspruch eines Staates, der Vertragspartei ist, gegen den Änderungsvorschlag notifiziert worden ist.

(5) Wurde ein Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung nach Absatz 4 notifiziert, so gilt die Änderung als nicht angenommen und ist wirkungslos.

Artikel 15**Änderung
der Anlagen I und II**

(1) Die Anlagen I und II können nach dem in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.

(2) Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung der Anlagen I und II von der Arbeitsgruppe Kombierter Verkehr der Wirtschaftskommission für Europa geprüft.

(3) Wird die Änderung mit der Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossen, so wird die vorgeschlagene Änderung vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen unmittelbar betroffenen Vertragsparteien zur Annahme

For the purpose of this article, a Contracting Party shall be considered directly concerned if in the case of inclusion of a new line, an important terminal, a border crossing point, a gauge interchange station or a ferry link/port or in case of their respective modification, its territory is crossed by that line or is directly linked to the important terminal, or if the considered important terminal, border crossing point, gauge interchange station or terminal point of the ferry link/port are situated on the said territory.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed accepted if, within a period of six months following the date of its communication by the depositary, none of the Contracting Parties directly concerned has notified the Secretary-General of the United Nations of its objection to the proposed amendment.

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

6. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

7. The depositary shall be kept promptly informed by the Secretariat of the Economic Commission for Europe of the Contracting Parties which are directly concerned by a proposed amendment.

Article 16

Amendment of annexes III and IV

1. Annexes III and IV to this Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annexes III and IV shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be deemed accepted unless, within a period of six months following the date of its communication, one fifth or more of the Contracting Parties have notified the

Nations Unies. Aux fins du présent article, une Partie contractante sera considérée comme étant directement intéressée si, dans le cas de l'inclusion d'une nouvelle ligne, d'un terminal important, d'un point de franchissement de la frontière, d'un poste de changement d'écartement, d'un port ou d'une liaison par navire transbordeur ou dans le cas de la modification de ces installations, son territoire est franchi par cette ligne ou est directement relié au terminal important ou si le terminal important, le point de franchissement de la frontière, le poste de changement d'écartement ou le point terminal du port ou de la liaison par navire transbordeur envisagés sont situés sur ledit territoire.

4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sera réputée acceptée si, dans les six mois suivant la date de sa communication par le dépositaire, aucune des Parties contractantes directement intéressées n'a notifié son objection à l'amendement proposé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

5. Tout amendement ainsi accepté sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication par le dépositaire.

6. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément au paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

7. Le dépositaire sera tenu rapidement informé par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe sur les Parties contractantes qui sont directement concernées par une proposition d'amendement.

Article 16

Procédure d'amendement des annexes III et IV

1. Les annexes III et IV du présent Accord pourront être amendées conformément à la procédure définie dans le présent article.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes III et IV proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera réputée acceptée à moins que dans le délai de six mois suivant la date de sa communication un cinquième ou plus des Parties

übermittelt. Im Sinne dieses Artikels gilt eine Vertragspartei als unmittelbar betroffen, wenn bei Einfügung einer neuen Linie, eines wichtigen Terminals, eines Grenzübergangspunkts, eines Spurwechselbahnhofs oder einer Fährschiffverbindung/eines Fährhafens oder bei einer Änderung dieser Einrichtungen ihr Hoheitsgebiet von dieser Linie durchquert oder direkt an den wichtigen Terminal angeschlossen wird, oder wenn der wichtige Terminal, der Grenzübergangspunkt, der Spurwechselbahnhof oder die Endpunkte der Fährschiffverbindung/des Fährhafens sich in ihrem Hoheitsgebiet befinden.

(4) Jeder nach den Absätzen 2 und 3 übermittelte Änderungsvorschlag gilt als angenommen, wenn innerhalb von sechs Monaten nach der Übermittlung durch den Verwahrer keine der unmittelbar betroffenen Vertragsparteien dem Generalsekretär der Vereinten Nationen ihren Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung notifiziert hat.

(5) Jede derart angenommene Änderung wird vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien übermittelt; sie tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt ihrer Übermittlung durch den Verwahrer in Kraft.

(6) Wurde ein Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung nach Absatz 4 notifiziert, so gilt die Änderung als nicht angenommen und ist wirkungslos.

(7) Der Verwahrer wird umgehend vom Sekretariat der Wirtschaftskommission für Europa über die durch die vorgeschlagene Änderung unmittelbar betroffenen Vertragsparteien unterrichtet.

Artikel 16

Änderung der Anlagen III und IV

(1) Die Anlagen III und IV können nach dem in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.

(2) Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung der Anlagen III und IV von der Arbeitsgruppe Kombinierte Verkehr der Wirtschaftskommission für Europa geprüft.

(3) Wird die Änderung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien angenommen, so wird sie vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien zur Annahme übermittelt.

(4) Jede nach Absatz 3 übermittelte vorgeschlagene Änderung gilt als angenommen, sofern nicht binnen sechs Monaten nach ihrer Übermittlung mindestens ein Fünftel der Vertragsparteien dem Generalsekretär der Vereinten Nationen ihren Ein-

Secretary-General of the United Nations of their objection to the proposed amendment.

5. Any amendment accepted in accordance with paragraph 4 of this article shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication with respect to all Contracting Parties except those which, prior to the date of its entry into force, have notified the Secretary-General that they did not accept the proposed amendment.

6. If one fifth or more of the Contracting Parties have notified an objection to the proposed amendment in accordance with paragraph 4 above, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

contractantes aient notifié leur objection à l'amendement proposé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

5. Tout amendement accepté conformément au paragraphe 4 du présent article sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant la date de son entrée en vigueur, auront notifié au Secrétaire général leur refus d'accepter l'amendement proposé.

6. Si un cinquième ou plus des Parties contractantes ont notifié une objection à l'amendement proposé conformément au paragraphe 4 ci-dessus, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

spruch gegen die vorgeschlagene Änderung notifiziert hat.

(5) Jede nach Absatz 4 angenommene Änderung wird vom Generalsekretär allen Vertragsparteien übermittelt und tritt drei Monate nach ihrer Übermittlung für alle Vertragsparteien mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor ihrem Inkrafttreten dem Generalsekretär notifiziert haben, daß sie die vorgeschlagene Änderung nicht annehmen.

(6) Wurde von mindestens einem Fünftel der Vertragsparteien gegen eine nach Absatz 4 vorgeschlagene Änderung ein Einspruch notifiziert, so gilt die Änderung als nicht angenommen und ist wirkungslos.

Article 17

Safeguard clause

The provisions of this Agreement cannot prevail over those that some States may be compelled to apply among themselves in accordance with other multilateral treaties, such as the 1957 Treaty of Rome establishing the European Economic Community.

Article 17

Clause de sauvegarde

Les dispositions du présent Accord ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre entre eux en application de certains traités multilatéraux tels que le Traité de Rome de 1957 instituant la Communauté économique européenne.

Artikel 17

Schutzklausel

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens dürfen nicht anderen Bestimmungen vorgehen, die einige Staaten in Übereinstimmung mit anderen mehrseitigen Verträgen, wie zum Beispiel dem Vertrag von Rom von 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, untereinander anzuwenden genötigt sind.

Article 18

Denunciation

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of said notification.

Article 18

Dénunciation

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de ladite notification par le Secrétaire général.

Artikel 18

Kündigung

(1) Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete schriftliche Notifikation kündigen.

(2) Die Kündigung wird ein Jahr nach Eingang dieser Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

Article 19

Termination

Should, after the entry into force of this Agreement, the number of Contracting Parties be for any period of twelve consecutive months reduced to less than eight, the Agreement shall cease to have effect twelve months after the date on which the eighth State ceased to be a Contracting Party.

Article 19

Extinction

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, le nombre des Etats qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, le présent Accord cessera de produire ses effets douze mois à partir de la date à laquelle le huitième Etat aura cessé d'en être une Partie contractante.

Artikel 19

Beendigung

Ist nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens die Anzahl der Vertragsparteien während zwölf aufeinanderfolgender Monate geringer als acht, so tritt das Übereinkommen zwölf Monate nach dem Zeitpunkt außer Kraft, in dem der achte Staat aufgehört hat, Vertragspartei zu sein.

Article 20

Notifications and communications by the depositary

In addition to such notifications and communications as this Agreement may specify, the functions of the Secretary-General of the United Nations as depositary shall be as set out in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties, concluded at Vienna on 23 May 1969.

Article 20

Notifications et communications du dépositaire

Outre les notifications et communications qui pourraient être spécifiées dans le présent Accord, les fonctions de dépositaire du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies seront telles qu'elles sont spécifiées dans la Partie VII de la Convention de Vienne sur le droit des traités, conclue à Vienne le 23 mai 1969.

Artikel 20

Notifikation und Mitteilungen des Verwahrers

Neben den in diesem Übereinkommen angegebenen Notifikationen und Mitteilungen nimmt der Generalsekretär der Vereinten Nationen die Aufgaben wahr, die in Teil VII des Wiener Übereinkommens vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge niedergelegt sind.

Article 21

Authentic texts

The original of this Agreement, of which the English, French, and Russian texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized to that effect, have signed this Agreement.

Done at Geneva on the first day of February 1991.

Article 21

Textes authentiques

L'original du présent Accord, dont les textes en langues anglaise, française et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, le premier février mil neuf cent quatre-vingt-onze.

Artikel 21

Verbindlicher Wortlaut

Die Urschrift dieses Übereinkommens, dessen englischer, französischer und russischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

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

Geschehen zu Genf am 1. Februar 1991.

Annex I

Railway Lines of Importance for International Combined Transport

General note and explanation of line numbers

"C-E" denotes railway lines essentially identical to relevant E lines of the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) of 1985.

"C" denotes other lines important for international combined transport. "C" line numbers are identical to those of the nearest E line and are sometimes followed by a serial number.

The E number has been placed for easy reference and comparison with the lines contained in the AGC. It in no way indicates whether States are or intend to become Contracting Parties to the AGC.

(1) Portugal*)

C-E 05 (Fuentes de Oñoro –) Vilar Formoso – Pampilhosa –
Coimbra – Lisboa
Porto

C-E 90 Lisboa – Entrocamento – Marvão (– Valencia de Alcántara)

(2) Spain*)

C-E 05 (Hendaye –) Irún – Burgos – Medina del Campo –
Fuentes de Oñoro (– Vilar Formoso)

C-E 07 (Hendaye –) Irún – Burgos – Avila –
Madrid Aranda de Duero

C-E 053 Madrid – Córdoba – Bobadilla – Algeciras

C-E 90 (Marvão –) Valencia de Alcántara – Madrid – Barcelona –
Port Bou (– Cerbère)

C 90/1 Valencia – Barcelona

(3) Ireland*)

C-E 03 (Larne – Belfast) – Dublin

(4) United Kingdom*)

C-E 03 Glasgow –
Stranraer – Larne – Belfast – (– Dublin) – Holyhead –
Carlisle
Crewe – London – Folkstone – Dover (– Calais)

C 03/1 London – Cardiff

C 03/2 Cleveland – Doncaster – London
Leeds

C-E 16 London – Harwich (– Zeebrugge)

(5) France*)

C-E 05) Paris – Bordeaux – Hendaye (– Irún)

C-E 07)

C 07 Paris – Toulouse

*) Symbols employed

() = Station outside country concerned [for instance (Hendaye –)]

— = Alternative routes (for instance Avila
Aranda de Duero)

---- = Section of an AGC line important for international combined transport (concerns only C-E lines)

..... = Section of line important for combined transport, but not part of the relevant AGC line (concerns only C-E lines).

C-E 15 (Quévy –) Feignies – Aulnoye – Paris –
(Erquelines –) Jeumont

Dijon – Lyon – Avignon – Tarascon – Marseille
Le Creusot

C 20 Lille – Tourcoing (– Mouscron)

C-E 23 Dunkerque – Aulnoye – Thionville – Metz – Frouard –
Toul – Culmont – Chalindrey – Dijon (– Vallorbe)

C-E 25 (Bettembourg –) Thionville – Metz – Strasbourg –
Mulhouse – (– Basel)
Belfort – Besançon – Dijon

C 25 Thionville – Apach (– Perl)

C-E 40 Le Havre – Paris – Lérrouville – Onville – Metz – Rémyilly –
Forbach (– Saarbrücken)

C 40 Paris – Le Mans – Nantes
Rennes

C-E 42 Paris – Lérrouville – Nancy – Sarrebourg – Réding –
Strasbourg (– Kehl)

C 51 (Dover –) Calais – Lille – Paris

C-E 70 Paris – Mâcon – Ambérieu – Culoz – Modane
(– Torino)

C-E 700 Lyon – Ambérieu

C-E 90 (Port Bou –) Cerbère – Narbonne – Tarascon – Mar-
seille – Menton (– Ventimiglia)

C 90/2 Bordeaux – Toulouse – Narbonne

(6) Netherlands*)

C-E 15 Amsterdam – Den Haag – Rotterdam Roosendaal
(– Antwerpen)

C-E 35 Amsterdam – Utrecht – Arnhem (– Emmerich)

C 10/1 Utrecht – Amersfoort – Hengelo (– Bad Bentheim)

C-E 16 (Harwich –) Hoek Van Holland – Rotterdam-Utrecht

C 16 Rotterdam – Tilburg – Venlo (– Köln)

(7) Belgium*)

C-E 10) (Dover –) Oostende – Bruxelles – Liège (– Aachen)

C-E 20)

C 20 (Tourcoing –) Mouscron – Liège – Montzen (– Aachen)

C-E 15 (Roosendaal –) Antwerpen – Bruxelles – Quévy
(– Feignies)

C 15 (Jeumont –) Erquelines – Charleroi

C-E 25 Bruxelles – Arlon – Sterpenich (– Kleinbettingen)

C-E 22 (Harwich –) Zeebrugge – Brugge

(8) Luxembourg*)

C-E 25 (Sterpenich) – Kleinbettingen – Luxembourg – Bettem-
bourg (– Thionville)

(9) Germany*)

C 16 (Venlo –) Mönchengladbach – Köln

C 25 (Apach –) Perl – Trier – Koblenz

C-E 35	(Amhem –) Emmerich – Duisburg – <u>Düsseldorf</u> <u>Düsseldorf – Neuss</u> – Köln – Mainz – Mannheim – Karlsruhe (– Basel)	C-E 45	(Innsbruck –) Brennero – Verona – Bologna – Ancona – Foggia – Bari – Brindisi
C-E 43	Frankfurt (M) – <u>Heidelberg</u> – Bruchsal – Stuttgart – <u>Mannheim</u> Ulm – Augsburg – München – Freilassing (– Salz- burg)	C-E 55	(Arnoldstein –) Tarvisio – Udine – <u>Venezia</u> – Bologna <u>Trieste</u>
C-E 45	(Rodby –) Puttgarden – Hamburg – Hannover – Bebra – Gemünden – Nürnberg – Augsburg – München (– Kufstein)	C-E 70	(Modane –) Torino – Rho – Milano – Verona – Trieste – Villa Opicina (– Sezana)
C 45/1	(Fredericia –) Flensburg – Hamburg	C-E 72	Torino – Genova
C 45/2	Bremerhaven – Bremen – Hannover	C-E 90	(Menton –) Ventimiglia – Genova – Pisa – Livorno – Roma
C 45/3	Travemünde – Lübeck	C 90/1	La Spezia – Fidenza – Parma
C-E 451	Nürnberg – Passau (– Wels)	C 90/2	Livorno – Pisa – Firenze
C-E 51	(Gedser –) Rostock – Berlin/Seddin – Leipzig – Plauen – Hof – Nürnberg		(12) Norway*)
C-E 55)	(Trelleborg –) Sassnitz Hafen – Stralsund – <u>Pasewalk</u> C-E 61) <u>Neustrelitz</u> – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau (– Decin)	C-E 45	Oslo – (Kornsjø)
C-E 10	(Liège –) Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Lübeck (– Hanko)	C 61	Oslo (– Charlottenberg – Stockholm)
C 10/1	(Hengelo –) Bad Bentheim – Osnabrück		(13) Sweden*)
C-E 18	Hamburg – Büchen – Berlin/Seddin	C 10/2	Stockholm (– Turku)
C-E 20	(Liège –) Aachen – Köln – Duisburg – Dortmund – Hannover – Helmstedt – Berlin/Seddin – Frankfurt (O) (– Kunowice)	C-E 45	(Kornsjø –) Göteborg – Helsingborg (– Helsingør)
C-E 30	Dresden – Görlitz (– Zgorzelec)	C 45/1	Göteborg (– Frederikshavn)
C-E 32	Frankfurt (M) – Hanau – Fliesen – Bebra – Leipzig	C 45/3	Malmö (– Travemünde)
C-E 40	(Forbach –) Saarbrücken – Ludwigshafen – Mannheim – Frankfurt (M) – Gemünden – Nürnberg – Schirnding (– Cheb)	C-E 53	Helsingborg – Hässleholm
C-E 42	(Strasbourg –) Kehl – Appenweier – <u>Karlsruhe – Mühlacker – Stuttgart</u> <u>Offenburg</u>	C-E 55)	Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg (– Sass- nitz Hafen)
C-E 46	Mainz – Frankfurt (M)	C-E 61)	C 55
	(10) Switzerland*)		Hallsberg – Göteborg
C-E 23	(Dijon –) <u>Vallorbe</u> – Lausanne – Brig	C-E 59	Malmö – Ystad (– Szczecin)
C-E 25	(Mulhouse –) Basel – Olten – Bern – Brig (– Domo- dossola)	C 61	(Oslo –) Charlottenberg – Karlstad – Hallsberg – Stock- holm
C-E 35	(Karlsruhe –) Basel – Olten – Chiasso (– Milano)		(14) Denmark*)
C 35	(Karlsruhe –) Basel – Brugg – Immensee – Bellinzona – (– Luino) <u>Chiasso (– Milano)</u>	C-E 45	(Helsingborg –) Helsingør – København – Nykøbing – Rødby (– Puttgarden)
C-E 50	(Culoz –) <u>Genève</u> – Lausanne – Bern – Zürich – <u>Buchs (– Innsbruck)</u>	C 45/1	<u>(Göteborg –) Frederikshavn – Århus</u> – Fredericia <u>København</u> (– Flensburg)
	(11) Italy*)	C-E 530	Nykøbing – Gedser (– Rostock)
C-E 25	(Brig –) Domodossola – Novara – Milano – Genova		(15) Austria*)
C-E 35	(Chiasso –) <u>Milano</u> – <u>Bologna</u> – Firenze – Roma – <u>Napoli</u> – Salerno – Villa S. Giovanni – Messina	C-E 43	(Freilassing –) Salzburg
C 35	(Bellinzona –) Luino – Gallarate – Rho – Milano	C-E 45	(München –) Kufstein – Wörgl – Innsbruck (– Brennero)
		C-E 451	(Nürnberg – Passau –) Wels
		C-E 55	Linz – Salzburg – Schwarzach St. Veit – Villach – Arnoldstein (– Tarvisio)
		C-E 551	(Horn – Dvoriste –) Summerau – Linz – Selzthal – St. Michael
		C-E 65	(Breslav –) Bernhardsthal – Wien – Semmering – Bruck a. d. Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach (– Jesenice)
		C-E 67	Bruck a. d. Mur – Graz – Spielfeld Strass (– Sentilj)
		C-E 50	(Buchs –) Innsbruck – Wörgl – <u>Kufstein (– Rosenheim – Freilassing)</u> – Salzburg – <u>Schwarzach St. Veit</u> Linz – Wien – (– Hegyeshalom) <u>Ebenfurt (– Sopron)</u>

*) For general note, explanation of line numbers and symbols employed
see page 988*) For general note, explanation of line numbers and symbols employed
see page 988

(16) Poland*)		C-E 71	(Gyékényes –) Botovo – Koprivnica – Zagreb – Karlovac – Rijeka
C-E 59	<u>Swinoujście – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Chalupki</u>	C-E 85	(Kelebia –) Subotica – Beograd – <u>Niš</u> – Skopje – Kraljevo
C 59	Wrocław – Miedzylesie (– Lichkov)	C-E 70	(Villa Opicina –) Sezena – Ljubljana – Zidani Most – Zagreb – Beograd – Niš – Dimitrovgrad (– Dragoman)
C-E 65	<u>Gdynia – Gdansk – Tczew – Warszawa – Katowice – Bydgoszcz</u> <u>Zebrzydowice (– Petrovice U. Karviné)</u>	(20) Greece*)	
C 65	Nowa Sol – Zagan – Wegliniec – Zawidow (– Frydlant)	C-E 85	(Gevgelia –) Idomeni – Thessaloniki – Athinai
C-E 20	(Frankfurt (O) –) Kunowice – Poznan – Lowicz – <u>Warszawa</u> – Lukow – Terespol (– Brest) <u>Skierniewice</u>	C-E 855	(Kulata –) Promachon – Thessaloniki
C-E 30	(Görlitz –) <u>Zgorzelec Wrocław – Katowice – Kraków – Przemysl – Medyka (– Mostiska)</u>	(21) Romania*)	
(17) Czech and Slovak Federal Republic*)		C-E 95	(Ungeni –) Iasi – Pascani – Buzau – Ploiesti – Bucuresti – Videle – Giurgiu (– Ruse)
C-E 55	(Bad Schandau –) Decin – Praha	C 95	Craiova – Calafat (– Vidin)
C-E 551	Praha – Horni Dvoriste (– Summerau)	C-E 54	Arad – Deva – Teius – Vinatori – Brasov – Bucuresti
C 59	(Miedzylesie –) Lichkov – C. Trebova	C-E 56	(Lökösháza –) Curtici – Arad – Timisoara – Craiova – Bucuresti
C-E 61	(Bad Schandau –) Decin – Nymburk – Kolin – Brno – Breclav – Bratislava – <u>Komarno (– Komarom) Rusovce (– Hegyeshalom)</u>	C-E 562	Bucuresti – Constanta
C-E 63	Zilina-Bratislava	(22) Bulgaria*)	
C-E 65	(Zebrzydowice –) Petrovice u. Karvine – Ostrava – Breclav (– Bernhardsthal)	C-E 95	(Giurgiu –) Ruse – Gorna Oriahovitza – Dimitrovgrad
C 65	(Zawidow –) Frydlant – Turnov – Praha	C 95	(Calafat –) Vidin – Sofija
C-E 40	(Schmiding –) Cheb – Plzen – Praha – Kolin – Hranicie na Morave – <u>Ostrava – Zilina – Poprad Tatry – Kosice – Puchov</u> <u>Čierna nad Tisou (– Čop)</u>	C-E 680	Sofija – Mezdra – Gorna Oriahovitza – Kaspican – Sindel – Varna
C-E 52	Bratislava – N. Zamky – Sturovo (– Szob)	C-E 70	(Dimitrovgrad –) Dragoman – Sofija – Plovdiv – Dimitrovgrad Sever – Svilengrad (– Kapikule)
(18) Hungary*)		C-E 720	Plovdiv – <u>Zimintza – Karnobat – Burgas</u>
C-E 61	(Bratislava – Komarno –) – Komarom – Budapest <u>Hegyeshalom</u>	C-E 855	Sofija – Kulata (– Promachon)
C-E 69	Budapest – Murakeresztur (– Kotoriba)	(23) Finland*)	
C-E 71	Budapest – Murakeresztur – Gyékényes (– Botovo – Koprivnica)	C-E 10	Hanko – Helsinki – Riihimäki – Kouvola – Vainikkala (– Luzhaika)
C-E 85	Budapest – Kelebia (– Subotica)	C 10/2	(Stockholm –) Turku – Helsinki
C-E 50	(Wien –) <u>Hegyeshalom</u> – Győr – Budapest – Miskolc – <u>Sopron</u> <u>Nyiregyháza – Zahony (– Čop)</u>	(24) Union of Soviet Socialist Republics*)	
C-E 52	(Stúrovo –) Szob – Budapest – Cegléd – Szolnok – Debrecen – Nyiregyháza	C-E 95	(Iasi –) Ungeni – Kichinev – Benderi – Kiev – Moskva
C-E 56	Budapest – Rákóc – Ujszász – Szolnok – Lökösháza (– Curtici)	C-E 10	(Vainikkala –) Luzhaika – Leningrad – Moskva
(19) Yugoslavia*)		C-E 20	(Terespol –) Brest – Moskva
C-E 65	(Rosenbach –) Jesenice – Ljubljana – Pivka – Rijeka	C-E 30	(Medyka –) Mostiska – Lvov – Kiev – Moskva
C-E 67	(Spielfeld Strass –) Sentilj – Maribor – Zidani Most	C-E 40	(Čierna N. Tis –) Čop – Lvov
C-E 69	(Murakeresztúr –) Kotoriba – Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Divaca – Koper	C-E 50	(Zahony –) Čop – Lvov – Kiev – Moskva
		(25) Turkey*)	
		C-E 70	(Svilengrad –) Kapikule – Istanbul – Haydarpasa – Ankara
		C-E 702	<u>Ankara</u> – Kapiköy – [Razi (Iran)] Bandirma – Anmara
		C-E 702	Samsun – Sivas – Malatya – Kapiköy – [Razi (Iran)]
		C-E 704	<u>Ankara</u> – Nusaybin – [Kamishli Mersin – Adana – Iskenderun (Syria) – Tel Ketchet (Iraq)]

*) For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 988

*) For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 988

Annex II**Installations Important for International Combined Transport****A. Terminals of importance
for international combined transport****Austria**

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Fürnitz
Wels
Wien

Belgium

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

Bulgaria

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

Czech and Slovak Federal Republic

Bratislava
Brno
České Budejovice
Cheb
Čierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice
Ostrava
Plzeň
Praha Žizkov
Prerov
Zlín

Denmark

Århus
Glostrup
København
Padborg

Finland

Helsinki-Pasila

France

Avignon-Courtine
Bordeaux-Bastide
Dunkerque
Hendaye
Le Havre
Lille-St. Sauveur

Lyon-Venissieux
Marseille-Canet
Paris-La Chapelle
Paris-Noisy-Le-Sec
Paris-Pompadour
Paris-Rungis
Paris-Valenton
Perpignan
Strasbourg
Rouen-Sotteville
Toulouse

Germany

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Großland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingolstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HGBF
Köln Eifelhof
Leipzig
Lübeck HBF
Ludwigsburg
Mainz-Gustavsburg
Mannheim RBF
München HBF
Neuss
Neu-Ulm
Nürnberg HGBF
Offenburg
Regensburg
Rhein
Rostock
Saarbrücken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal-Langerfeld

Greece

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

Hungary

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

Ireland

Dublin-North Wall

Italy

Bari-Lamasinata
 Bologna-Interporto
 Busto Arsizio
 Brindisi
 Livorno
 Milano-G. Pirelli
 Milano-Rogoredo
 Modena
 Napoli-Granili
 Napoli Traccia
 Novara
 Padova-Interporto
 Pescara-P. N.
 Pomezia-S. P.
 Rivalta Scrivia
 Torino-Orbassano
 Trieste
 Verona-Q. E.

Luxembourg

Bettembourg

Netherlands

Rotterdam-Haven
 Rotterdam-Noord
 Venlo
 Ede

Norway

Oslo-Alnabru

Poland

Gdansk
 Gdynia
 Krakow
 Lodz
 Malaszewicze
 Poznan
 Sosnowiec
 Szczecin
 Swinoujscie
 Warszawa
 Wroclaw

Portugal

Alcantara (Lisboa)
 Espinho
 Leixoes
 Lisboa-Beirolas

Romania

Bucuresti
 Constanta
 Craiova
 Oradea

Spain

Algeciras
 Barcelona
 Irún
 Madrid
 Port-Bou
 Tarragona
 Valencia (-Silla)

Sweden

Göteborg
 Helsingborg
 Malmö
 Stockholm-Årsta

Switzerland

Aarau-Birrfeld
 Basel SBB
 Berne
 Chiasso
 Genève
 Lugano-Vedeggio
 Luzern
 Renens
 Zürich

Turkey

Bandirma
 Derince
 Iskenderun
 Istanbul
 Mersin
 Samsun

Union of Soviet Socialist Republics

Brest
 Čop
 Kiev
 Moskva-Lvov

United Kingdom

Belfast
 Birmingham
 Bristol
 Cardiff
 Cleveland
 Coatbridge (Glasgow)
 Glasgow
 Harwich
 Holyhead
 Ipswich
 Leeds
 Liverpool-Garston
 London-Stratford
 London-Willesden
 Manchester-Trafford Park
 Southampton
 Tilbury

Yugoslavia

Beograd
 Koper
 Ljubljana
 Rijeka
 Zagreb

**B. Border crossing points of importance
for international combined transport¹⁾**

Vilar Formoso (CP) – Fuentes de Oñoro (RENFE)
 Marvao (CP) – Valencia de Alcantara (RENFE)
 Irún (RENFE) – Hendaye (SNCF)
 Port Bou (RENFE) – Cerbère (SNCF)
 Dublin (CIE) – Holyhead (BR)

¹⁾ After each border crossing point the relevant railway administration using the station is indicated in brackets. If only one station is listed it is jointly used by both railway administrations.

Dundalk (CIE) – Newry (NIR)
 Dover (BR) – Calais (SNCF)
 – Dunkerque (SNCF)
 – Oostende (SNCF)
 Harwich (BR) – Zeebrugge (SNCF)
 Menton (SNCF) – Ventimiglia (FS)
 Modane (SNCF) – Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF) – Domodossola (FS)
 Bâle (SNCF) – Basel (SBB-CFF)
 Strasbourg (SNCF) – Kehl (DB)
 Forbach (SNCF) – Saarbrücken (DB)
 Apach (SNCF) – Perl (DB)

Thionville (SNCF) – Bettembourg (CFL)
 Feignies (SNCF) – Quévy (SNCF)
 Jeumont (SNCF) – Erquennes (SNCF)
 Tourcoing (SNCF) – Mouscron (SNCF)
 Roosendaal (NS) – Essen (SNCF)

Emmerich (DB/NS)
 Venlo (NS/DB)
 Bad Bentheim (DB/NS)
 Montzen (SNCF) – Aachen (DB)
 Sterpenich (SNCF) – Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB-CFF)
 Flensburg (DB) – Padborg (DSB)
 Puttgarden (DB) – Rødby (DSB)
 Schirmding (DB) – Cheb (CSD)
 Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/OBB)
 Kufstein (DB/OBB)
 Buchs (SBB-CFF/OBB)
 Luino (SBB-CFF/FS)
 Chiasso (SBB-CFF/FS)

Brennero (FS/OBB)
 Villa Opicina (FS) – Sezana (JZ)
 Tarvisio (FS) – Arnoldstein (OBB)
 Charlottenberg (NSB/SJ)
 Kornsjo (NSB/SJ)

Helsingborg (SJ) – København (DSB)
 Trelleborg (SJ) – Sassnitz (DR)
 Ystad (SJ) – Swinoujscie (PKP)
 Göteborg (SJ) – Frederikshavn (DSB)
 Malmö (SJ) – Travemünde (DB)

Gedser (DSB) – Rostock (DR)
 Rosenbach (OBB) – Jesenice (JZ)
 Spielfeld-Strass (OBB) – Senty (JZ)
 Ebenfurth (OBB) – Sopron (GYSEV/MAV)
 Nickelsdorf (OBB) – Hegyeshalom (MAV)

Bernhardthal (OBB) – Breclav (CSD)
 Summerau (OBB) – Homi Dvoriste (CSD)
 Frankfurt/O. (DR) – Kunowice (PKP)
 Görlitz (DR) – Zgorzelec (PKP)
 Bad Schandau (DR) – Decin (CSD)

Terespol (PKP) – Brest (SZD)
 Medyka (PKP) – Mostiska (SZD)
 Zebrzydowice (PKP) – Petrovice (CSD)
 Zavidow (PKP) – Frydlant (CSD)
 Medzylesie (PKP) – Lichkov (CSD)

Čierna (CSD) – Čop (SZD)
 Komarno (CSD) – Komárom (MAV)
 Sturovo (CSD) – Szob (MAV)
 Rajka (MAV) – Rusovce (CSD)
 Murakeresztur (MAV) – Kotoriba (JZ)

Gyékényes (MAV) – Botovo (JZ)
 Keleba (MAV) – Subotica (JZ)
 Zahony (MAV) – Čop (SZD)
 Lökösháza (MAV) – Curtici (CFR)
 Dimitrovgrad (JZ) – Dragoman (BDZ)

Gevgelia (JZ) – Idomeni (CH)
 Iasi (CFR) – Ungeny (SZD)
 Giurgiu (CFR) – Ruse (BDZ)
 Svilengrad (BDZ) – Kapikule (TCDD)
 Vidin (BDZ) – Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) – Promachon (CH)
 Vainikkala (VR) – Luzhaika (SZD)
 Turku (VR) – Stockholm (SJ)
 Kapiköy (TCDD) – Razi (RAI)
 Nusaybin (TCDD) – Kamischli (CFS)

C. Gauge interchange stations of importance for international combined transport*)

<u>Irún</u>	– Hendaye	(Spain – France)
<u>Port Bou</u>	– Cerbère	(Spain – France)
<u>Hanko</u>		(Finland)
Terespol	– Brest	(Poland – USSR)
Przemysl	– Mostiska	(Poland – USSR)
Čierna	– Čop	(Czech and Slovak Federal Republic – USSR)
Zahony	– Čop	(Hungary – USSR)
Iasi	– Ungeny	(Romania – USSR)

Note: Gauge interchange stations are also border crossing points.

D. Ferry links/ports forming part of the international combined transport network

Holyhead	– Dublin	(United Kingdom – Ireland)
Calais	– Dover	(France – United Kingdom)
Oostende	– Dover	(Belgium – United Kingdom)
Dunkerque	– Dover	(France – United Kingdom)
Stanrear	– Larne	(United Kingdom)
Zeebrugge	– Harwich	(Belgium – United Kingdom)
Zeebrugge	– Dover	(Belgium – United Kingdom)
Puttgarden	– Rødby	(Germany – Denmark)
København	– Helsingborg	(Denmark – Sweden)
Lübeck-Travemünde	– Hanko	(Germany – Finland)
Gedser	– Rostock (Warnemünde)	(Denmark – Germany)
Göteborg	– Frederikshavn	(Sweden – Denmark)
Malmö	– Travemünde	(Sweden – Germany)
Trelleborg	– Sassnitz	(Sweden – Germany)
Ystad	– Swinoujscie	(Sweden – Poland)
Helsinki	– Gdynia	(Finland – Poland)
Helsinki	– Stockholm	(Finland – Sweden)
Turku	– Stockholm	(Finland – Sweden)
Samsun	– Constanta	(Turkey – Romania)
Mersin	– Venezia	(Turkey – Italy)

Note: Ferry links are also border crossing points, except the links between Stanrear-Larne and Messina-Villa S. Giovanni.

*) If the change of axles or the transfer of loading units to wagons of a different gauge is carried out at one station only, this station is underlined.

Annex III

Technical Characteristics of the Network of Important International Combined Transport Lines

Preliminary remarks

The parameters are summarized in the table below. The values shown in column A of the table are to be regarded as important objectives to be reached in accordance with national railway development plans. 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.

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

Infrastructure parameters for the network
of important international combined transport lines

	A		B
	Existing lines which meet the infrastructure requirements and lines to be improved or reconstructed		New lines
	at present	target values	
1. Number of tracks	(not specified)		2
2. Vehicle loading gauge		UIC B ²⁾	UIC C1 ²⁾
3. Minimum distance between track centres ¹⁾		4.0 m	4.2 m
4. Nominal minimum speed	100 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾
5. Authorized mass per axle:			
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	22.5 t	22.5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Maximum gradient ¹⁾	(not specified)		12.5 mm/m
7. Minimum useful siding length	600 m	750 m	750 m

¹⁾ Not of immediate relevance for combined transport, but recommended for efficient international combined transport.

²⁾ UIC: International Union of Railways.

³⁾ Minimum standards for combined transport trains (see annex IV).

Explanation of the parameters contained in the table above

1. Number of tracks

International combined transport lines must provide high capacity and allow for precise timing of operation.

It is generally possible to meet both requirements only on lines with at least two tracks; however, single track lines would be allowed if the other parameters of the Agreement are complied with.

2. Vehicle loading gauge

This is the minimum loading gauge for international combined transport 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 of 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 transport of containers/swap bodies 2.6 m wide and 2.9 m high on suitable wagons.

The existing lines across mountainous regions (such as the Pyrenees, Massif Central, Alps, Jura, Appenines, 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 stand-points.

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;

The transport of containers/swap bodies, 2.6 m wide and 2.9 m high, on special low-loader wagons.

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

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.

5. Authorized mass per axle

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

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

Wagons with a mass per axle of 20 tonnes, which corresponds to UIC class C; 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 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.

7. Minimum useful siding length

The minimum useful siding length on international combined transport lines is significant for combined transport trains (see annex IV).

Annex IV

Performance Parameters of Trains and Minimum Infrastructure Standards

A. Requirements for efficient international combined transport services

1. In order to be able to guarantee an efficient and expeditious flow of transport, necessitated by modern methods of production and distribution of goods, international combined transport services should fulfil in particular the following requirements:

- (a) departure/arrival in line with customers' requests (in particular late closing times for loading and early placing at disposal of goods), regular services;
- (b) short duration of door-to-door transport, high punctuality record, reliable transport times;
- (c) reliable and timely information on the transport procedure, simple documentation, low risk of damage;
- (d) capability of carrying all types of standard containers and of all loading units that can be carried in international European road haulage. In this context, the foreseeable developments regarding weights and dimensions of loading units have to be taken into consideration.

2. These requirements should be fulfilled through:

- (a) high transport speed (measured from the place of departure to the place of destination, including all stops), which should be about the same, or possibly exceed that of end-to-end transport by road;
- (b) utilization of non-working hours of consignees (e. g. transport during the night), in order to be able to place the goods at the disposal in the morning hours as desired by the customers;
- (c) suitable and sufficient equipment and infrastructure capacities (e. g. adequate loading gauges);
- (d) direct trains, if possible (i. e. excluding or reducing to a minimum en route transfer of the consignments to other trains);
- (e) organizational measures to improve the flow of transport by using modern telecommunication systems.

3. In order to meet the requirements described above, trains and infrastructure facilities should be of satisfactory efficiency, i. e. they should meet certain minimum standards that have to be complied with by all authorities concerned on a given transport relation.

4. The performance parameters and standards below have been established in particular for large international transport volumes, i. e. for transport relations with regular traffic of direct trains or with at least larger wagon groups. Single wagons or special transports could still be operated by conventional goods trains if this satisfies the needs of the customers and the railways concerned.

B. Performance parameters of trains

5. Trains used for international combined transport should meet the following minimum standards:

Minimum standards	At present	Target values *)
Nominal minimum speed	100 km/h	120 km/h
Length of train	600 metres	750 metres
Weight of train	1 200 tonnes	1 500 tonnes
Axle load (wagons)	20 tonnes	20 tonnes (22.5 tonnes at a speed of 100 km/h)

*) These values should be achieved approximately by the year 2000. They shall not exclude earlier achievement of higher standards as long as these do not impede the international development of combined transport.

If direct trains cannot be run, trains should, if possible, consist of only few wagon groups, the wagons in each group having the same destination. There should be no stops en route for operational reasons or frontier-crossing controls, if feasible.

6. Rolling stock shall meet the above standards relating to speed and axle load and shall be capable of carrying all those loading units which have to be taken into consideration in respect of weights and dimensions.

7. Trains of combined transport shall be rated as those with highest priority. Their timetable shall be designed so as to comply with customers requests for reliable and regular transport services.

C. Minimum standards for railway lines

8. Railway lines to be used for combined transport shall have an adequate train capacity per day, in order to avoid waiting times for trains of combined transport. These trains should not be delayed by non-working hours.

9. For the improvement of railway lines the infrastructure parameters contained in annex III shall be applicable.

D. Minimum standards for terminals

10. For the efficient handling of consignments in terminals the following requirements shall be met:

- (a) The period from the latest time of acceptance of goods to the departure of trains, and from the arrival of trains to the

availability of wagons ready for the unloading of loading units shall not exceed one hour, unless the wishes of customers regarding the latest time of acceptance or disposal of goods can be complied with by other means.

- (b) The waiting periods for road vehicles delivering or collecting loading units shall be as short as possible (20 minutes maximum).

- (c) The terminal site shall be selected in such a way that:

it is easily and quickly accessible by road from the economic centres;

within the rail network, it is well connected with long-distance lines and, for transport connections with wagon-group traffic, has good access to the fast freight trains of combined transport.

11. The minimum standards for intermediate stations stipulated below shall also relate to terminals.

E. Minimum standards for intermediate stations

12. Stops of trains of combined transport en route, necessary for technical or operational reasons, for example at wagon group exchange or gauge interchange stations, shall at the same time be used for carrying out work which otherwise would require additional stops (i. e. frontier controls, changing of the locomotive). The infrastructure of such intermediate stations shall comply with the following requirements:

Sufficient train capacity per day on feeder lines to avoid delays of trains in combined transport.

The entries and exits to and from the feeder lines shall allow the trains to filter in and out without delay. Their capacity shall be large enough to avoid delays of arriving and/or departing trains of combined transport.

Sufficient track capacity for the various types of track, as required for the specific work to be carried out in a station, in particular for arrival/departure tracks, train formation tracks, sorting lines and turn-out tracks, loading tracks and gauge interchange tracks.

The above-mentioned tracks shall have loading gauges that correspond to those of the railway lines to be used (UIC B or UIC C1).

The length of track shall be sufficient to accommodate complete trains of combined transport.

In the case of electric traction the tracks shall be accessible by electric tractive units (at frontier stations: to electric tractive units of the connecting railway concerned).

The capacity for trans-shipment, wagon group exchange, gauge interchange and frontier control shall guarantee that necessary stops can be made as short as possible.

- (a) Stations for the exchange of wagon groups

13. Combined transport shall, if possible, be carried out by direct trains between the forwarding and the receiving stations. If this is not economical due to the low volume of consignments, and if the transfer of consignments of combined transport is therefore unavoidable, it should be done at least by wagon groups. Stop-over times to carry out these tasks shall not exceed 30 minutes each.

This could be achieved by an appropriate formation of trains (which should run over as long distances as possible, also across borders) together with an adequate infrastructure of the wagon group exchange stations.

- (b) Border-crossing points

14. Trains of combined transport shall run as far as possible all the way across borders to a station where the exchange of wagon groups is necessary in any case or to their final point of destination, without having to stop en route. There shall be, if possible, no stops at the border or, if unavoidable, only very short stops (of no more than 30 minutes). This shall be achieved:

by not carrying out work normally effected at the frontier or, if this is not possible, by shifting this work to inland places where the trains have to stop in any case for technical and/or administrative reasons;

by stopping only once, if at all, at joint border stations.

- (c) Gauge interchange stations

15. To be able to fulfil future requirements, time saving and cost-effective procedures shall have to be developed. When transferring loading units to wagons of the other gauge, the requirements developed above for terminal trans-shipment shall be applied analogously. Stops at such gauge interchange stations should take as little time as possible. The available gauge interchange or transfer capacity shall be sufficient to guarantee short stops.

- (d) Ferry links/ports

16. Transport services shall correspond with the ferry services offered. Stops at the ports for consignments in combined transport should be as short as possible (if possible not more than one hour). In addition to an appropriate infrastructure of the ferry port station and appropriate ferry boats (see paragraph 17 below) this shall be achieved by the following measures:

For necessary frontier control measures the requirements mentioned in paragraph 14 shall apply;

Timetables for ferries and railways should be co-ordinated and advance information to accelerate the loading of ships and/or train formation shall be provided.

17. Ferry boats used for combined transport shall comply with the following requirements:

Appropriate sizes and types of vessels as required by the relevant loading units/goods wagons.

Quick loading and unloading of ferry boats and storage of loading units/wagons in accordance with the requirements of the subsequent carriage by rail (separation of combined transport from passenger and/or road transport, where appropriate).

If loading units stay on wagons during the crossing ferry boats shall be easily accessible, and time-consuming marshalling operations should not be necessary. Loading gauge, axle mass, etc. should comply with the line parameter described in annex III.

If the transfer of loading units has to be effected without wagons, the possibly necessary transport by road between ferry terminal and railway terminal should be characterized by short distances and good road connections.

Annexe I

Lignes de chemin de fer importantes
pour le transport international combiné

Note générale et explication des numéros d'ordre des lignes

«C-E» indique les lignes de chemin de fer essentiellement identiques aux lignes E pertinentes de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) de 1985.

«C» indique d'autres itinéraires importants pour le transport international combiné. Les numéros d'ordre de ligne «C» sont identiques à ceux de la ligne E la plus proche et sont suivis, quelquefois, par un numéro de série.

Le numéro d'ordre E a été indiqué pour faciliter le renvoi aux lignes figurant dans l'AGC et la comparaison avec celles-ci. Il n'indique en aucune manière si les Etats sont ou non Parties contractantes à l'AGC ou ont l'intention de le devenir.

- 1) Portugal*)**
- C-E 05 (Fuentes de Oñoro -) Vilar Formoso - Pampilhosa - Coimbra - Lisboa
Porto
- C-E 90 Lisboa - Entrocamento - Marvão (- Valencia de Alcántara)
- 2) Espagne*)**
- C-E 05 (Hendaye -) Irún - Burgos - Medina del Campo - Fuentes de Oñoro (- Vilar Formoso)
- C-E 07 (Hendaye -) Irún - Burgos - Avila -
Madrid Aranda de Duero
- C-E 053 Madrid - Córdoba - Bobadilla - Algeciras
- C-E 90 (Marvão -) Valencia de Alcántara - Madrid - Barcelona - Port Bou (- Cerbère)
- C 90/1 Valencia - Barcelona
- 3) Irlande*)**
- C-E 03 (Larne - Belfast) - Dublin
- 4) Royaume-Uni*)**
- C-E 03 Glasgow -
Stranraer - Larne - Belfast - (- Dublin) - Holyhead -
Carlisle
Crewe - London - Folkstone - Dover (- Calais)
- C 03/1 London - Cardiff
- C 03/2 Cleveland - Doncaster - London
Leeds
- C-E 16 London - Harwich (- Zeebrugge)
- 5) France*)**
- C-E 05) Paris - Bordeaux - Hendaye (- Irún)
- C-E 07)

*) Symboles utilisés

() = Gares se trouvant hors du pays considéré [notamment (Hendaye -)]

— = Autres itinéraires (notamment Avila
Aranda de Duero)

---- = Partie d'une ligne AGC importante pour le transport international combiné (concerne les lignes C-E seulement).

..... = Partie d'une ligne importante pour le transport combiné, mais ne faisant pas partie de la ligne AGC pertinente (concerne les lignes C-E seulement).

- C 07 Paris - Toulouse
- C-E 15 (Quény -) Feignies - Aulnoye - Paris -
(Erquennes -) Jeumont
Dijon - Lyon - Avignon - Tarascon - Marseille
Le Creusot
- C 20 Lille - Tourcoing (- Mouscron)
- C-E 23 Dunkerque - Aulnoye - Thionville - Metz - Frouard -
Toul - Culmont - Chalindrey - Dijon (- Vallorbe)
- C-E 25 (Bettembourg -) Thionville - Metz - Strasbourg -
Mulhouse - (- Basel)
Belfort - Besançon - Dijon
- C 25 Thionville - Apach (- Perl)
- C-E 40 Le Havre - Paris - Lérrouville - Onville - Metz - Rémyilly
- Forbach (- Saarbrücken)
- C 40 Paris - Le Mans - Nantes
Rennes
- C-E 42 Paris - Lérrouville - Nancy - Sarrebourg - Réding -
Strasbourg (- Kehl)
- C 51 (Dover -) Calais - Lille - Paris
- C-E 70 Paris - Mâcon - Ambérieu - Culoz - Modane
(- Torino)
- C-E 700 Lyon - Ambérieu
- C-E 90 (Port Bou -) Cerbère - Narbonne - Tarascon - Mar-
seille - Menton (- Ventimiglia)
- C 90/2 Bordeaux - Toulouse - Narbonne
- 6) Pays-Bas*)**
- C-E 15 Amsterdam - Den Haag - Rotterdam Roosendaal
(- Antwerpen)
- C-E 35 Amsterdam - Utrecht - Arnhem (- Emmerich)
- C 10/1 Utrecht - Amersfoort - Hengelo (- Bad Bentheim)
- C-E 16 (Harwich -) Hoek Van Holland - Rotterdam-Utrecht
- C 16 Rotterdam - Tilburg - Venlo (- Köln)
- 7) Belgique*)**
- C-E 10) (Dover -) Oostende - Bruxelles - Liège (- Aachen)
- C-E 20) (Tourcoing -) Mouscron - Liège - Montzen (- Aachen)
- C-E 15 (Roosendaal -) Antwerpen - Bruxelles - Quény
(- Feignies)
- C 15 (Jeumont -) Erquennes - Charleroi
- C-E 25 Bruxelles - Arlon - Sterpenich (- Kleinbettingen)
- C-E 22 (Harwich -) Zeebrugge - Brugge
- 8) Luxembourg*)**
- C-E 25 (Sterpenich) - Kleinbettingen - Luxembourg - Bettem-
bourg (- Thionville)

9) Allemagne *)

C 16 (Venlo –) Mönchengladbach – Köln
C 25 (Apach –) Perl – Trier – Koblenz
C-E 35 (Amhem –) Emmerich – Duisburg – Düsseldorf
Düsseldorf – Neuss
– Köln – Mainz – Mannheim – Karlsruhe (– Basel)
C-E 43 Frankfurt (M) – Heidelberg – Bruchsal – Stuttgart –
Mannheim
Ulm – Augsburg – München – Freilassing (– Salz-
burg)
C-E 45 (Rødby –) Puttgarden – Hamburg – Hannover – Bebra
– Gemünden – Nürnberg – Augsburg – München
(– Kufstein)
C 45/1 (Fredericia –) Flensburg – Hamburg
C 45/2 Bremerhaven – Bremen – Hannover
C45/3 Travemünde – Lübeck
C-E 451 Nürnberg – Passau (– Wels)
C-E 51 (Gedser –) Rostock – Berlin/Seddin – Leipzig – Plauen
– Hof – Nürnberg
C-E 55) (Trelleborg –) Sassnitz Hafen – Stralsund – Pasewalk
C-E 61) Neustrelitz
– Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau (– Decin)
C-E 10 (Liège –) Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund –
Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Lübeck
(– Hanko)
C 10/1 (Hengelo –) Bad Bentheim – Osnabrück
C-E 18 Hamburg – Büchen – Berlin/Seddin
C-E 20 (Liège –) Aachen – Köln – Duisburg – Dortmund –
Hannover – Helmstedt – Berlin/Seddin – Frankfurt (O)
(– Kunowice)
C-E 30 Dresden – Görlitz (– Zgorzelec)
C-E 32 Frankfurt (M) – Hanau – Fliesen – Bebra – Leipzig
C-E 40 (Forbach –) Saarbrücken – Ludwigshafen – Mannheim
– Frankfurt (M) – Gemünden – Nürnberg – Schirnding
(– Cheb)
C-E 42 (Strasbourg –) Kehl – Appenweier –
Karlsruhe – Mühlacker – Stuttgart
Offenburg
C-E 46 Mainz – Frankfurt (M)

10) Suisse *)

C-E 23 (Dijon -) Vallorbe - Lausanne - Brig

C-E 25 (Mulhouse -) Basel - Olten - Bern - Brig (- Domo-
dossola)

C-E 35 (Karlsruhe -) Basel - Olten - Chiasso (- Milano)

C 35 (Karlsruhe -) Basel - Brugg - Immensee - Bellinzona -
(- Luino)
Chiasso (- Milano)

C-E 50 (Culoz -) Genève - Lausanne - Bern - Zürich -
Buchs (- Innsbruck)

11) Italie*)

C-E 25 (Brig -) Domodossola - Novara - Milano - Genova
C-E 35 (Chiasso -) Milano - Bologna - Firenze - Roma -
Napoli - Salerno - Villa S. Giovanni - Messina

C 35	(Bellinzona -) Luino - Gallarate - Rho - Milano
C-E 45	(Innsbruck -) Brennero - Verona - Bologna - Ancona - Foggia - Bari - Brindisi
C-E 55	(Arnoldstein -) Tarvisio - Udine - <u>Venezia - Bologna</u> Trieste
C-E 70	(Modane -) Torino - Rho - Milano - Verona - Trieste- Villa Opicina (- Sezana)
C-E 72	Torino - Genova
C-E 90	(Menton -) Ventimiglia - <u>Genova</u> - Pisa - Livorno - Roma
C 90/1	La Spezia - Fidenza - Parma
C 90/2	Livorno - Pisa - Firenze

12) Norvège *)

C-E 45 Oslo – (Kornsjø)
C 61 Oslo (– Charlottenberg – Stockholm)

13) Suède *)

C 10/2	Stockholm (– Turku)
C-E 45	(Kornsjø –) Göteborg – Helsingborg (– Helsingør)
C 45/1	Göteborg (– Frederikshavn)
C 45/3	Malmö (– Travemünde)
C-E 53	Helsingborg – Hässleholm
C-E 55)	Stockholm– Hässleholm – Malmö – Trelleborg (– Sass-
C-E 61)	nitz Hafen)
C 55	Hallsberg – Göteborg
C-E 59	Malmö – Ystad (– Szczecin)
C 61	(Oslo –) Charlottenberg – Karlstad – Hallsberg – Stock-
	holm)

14) Danemark*)

C-E 45	(Helsingborg –) Helsingør – København – Nykøbing – Rødby (– Puttgarden)
C 45/1	<u>(Göteborg –) Frederikshavn – Århus – Fredericia</u> København (– Flensburg)
C-E 530	Nykøbing – Gedser (– Rostock)

15) Autriche*)

C-E 43 (Freilassing –) Salzburg
C-E 45 (München –) Kufstein – Wörgl – Innsbruck (– Brennero)
C-E 451 (Nürnberg – Passau –) Wels
C-E 55 Linz – Salzburg – Schwarzach St. Veit – Villach – Arnoldstein (– Tarvisio)
C-E 551 (Horn – Dvoriste –) Summerrau – Linz – Selzthal – St. Michael
C-E 65 (Bregenz –) Bernhardtthal – Wien – Semmering – Bruck a. d. Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach (– Jesenice)
C-E 67 Bruck a. d. Mur – Graz – Spielfeld Strass (– Sentilj)
C-E 50 (Buchs –) Innsbruck – Wörgl – Kufstein (– Rosenheim – Freilassing) – Salzburg – Schwarzach St. Veit
Linz – Wien – (– Hegyeshalom)
Ebenfurt (– Sopron)

*) Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, vois page 998

*) Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, vois page 998

- 16) Pologne *)**
- C-E 59 Swinoujscie – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Chalupki
- C 59 Wrocław – Miedzylesie (– Lichkov)
- C-E 65 Gdynia – Gdansk – Tczew – Warszawa – Katowice – Bydgoszcz
.....
Zebrzydowice (– Petrovice U. Karviné)
- C 65 Nowa Sol – Zagan – Wegliniec – Zawidow (– Frydlant)
- C-E 20 (Frankfurt (O) –) Kunowice – Poznan – Lowicz – Warszawa – Lukow – Terespol (– Brest)
Skierniewice
.....
- C-E 30 (Görlitz –) Zgorzelec Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl – Medyka (– Mostiska)
- 17) République fédérative tchèque et slovaque *)**
- C-E 55 (Bad Schandau –) Decin – Praha
- C-E 551 Praha-Horní Dvoriště (– Summerau)
- C 59 (Miedzylesie –) Lichkov – C. Trebova
- C-E 61 (Bad Schandau –) Decin – Nymburk – Kolin – Brno – Breclav – Bratislava – Komarno (– Komárom)
Rusovce (– Hegyeshalom)
.....
- C-E 63 Zilina-Bratislava
- C-E 65 (Zebrzydowice –) Petrovice u. Karvine – Ostrava – Breclav (– Bernhardstahl)
- C 65 (Zawidow –) Frydlant – Turnov – Praha
- C-E 40 (Schmiding –) Cheb – Plzen – Praha – Kolin – Hranice na Morave – Ostrava – Zilina – Poprad Tatry – Kosice – Puchov
Čierna nad Tisou (– Čop)
- C-E 52 Bratislava – N. Zámky – Sturovo (– Szob)
- 18) Hongrie *)**
- C-E 61 (Bratislava – Komarno –) – Komárom – Budapest
Hegyeshalom
.....
- C-E 69 Budapest – Murakeresztur (– Kotoriba)
- C-E 71 Budapest – Murakeresztur – Gyékényes (– Botovo – Koprivnica)
- C-E 85 Budapest – Kelebia (– Subotica)
- C-E 50 (Wien –) Hegyeshalom – Győr – Budapest – Miskolc – Sopron
.....
Nyiregyháza – Zahony (– Čop)
- C-E 52 (Stúrovo –) Szob – Budapest – Cegléd – Szolnok – Debrecen – Nyiregyháza
- C-E 56 Budapest – Rákóc – Ujszász – Szolnok – Lökösháza (– Curtici)
- 19) Yougoslavie *)**
- C-E 65 (Rosenbach –) Jesenice – Ljubljana – Pivka – Rijeka
- C-E 67 (Spielfeld Strass –) Sentilj – Maribor – Zidani Most
- C-E 69 (Murakeresztúr –) Kotoriba – Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Divaca – Koper
- C-E 71 (Gyékényes –) Botovo – Koprivnica – Zagreb – Karlovac – Rijeka
- C-E 85 (Kelebia –) Subotica – Beograd – Niš – Skopje – Kraljevo
- C-E 70 (Villa Opicina –) Sezana – Ljubljana – Zidani Most – Zagreb – Beograd – Niš – Dimitrovgrad (– Dragoman)
- 20) Grèce *)**
- C-E 85 (Gevgelia –) Idomeni – Thessaloniki – Athinaí
- C-E 855 (Kulata –) Promachon – Thessaloniki
- 21) Roumanie *)**
- C-E 95 (Ungeni –) Iasi – Pascani – Buzau – Ploiesti – Bucuresti – Videle – Giurgiu (– Ruse)
- C 95 Craiova – Calafat (– Vidin)
- C-E 54 Arad – Deva – Teius – Vinatori – Brasov – Bucuresti
- C-E 56 (Lökösháza –) Curtici – Arad – Timisoara – Craiova – Bucuresti
- C-E 562 Bucuresti – Constanta
- 22) Bulgarie *)**
- C-E 95 (Giurgiu –) Ruse – Gorna Oriahovitza – Dimitrovgrad
- C 95 (Calafat –) Vidin – Sofija
- C-E 680 Sofija – Mezdra – Gorna Oriahovitza – Kaspican – Sindel – Varna
- C-E 70 (Dimitrovgrad –) Dragoman – Sofija – Plovdiv – Dimitrovgrad Sever – Svilengrad (– Kapikule)
- C-E 720 Plovdiv – Zimintza – Kamobat – Burgas
- C-E 855 Sofija – Kulata (– Promachon)
- 23) Finlande *)**
- C-E 10 Hanko – Helsinki – Riihimäki – Kouvola – Vainikkala (– Luzhaika)
- C 10/2 (Stockholm –) Turku – Helsinki
- 24) Union des Républiques socialistes soviétiques *)**
- C-E 95 (Iasi –) Ungeni – Kichinev – Benderi – Kiev – Moskva
- C-E 10 (Vainikkala –) Luzhaika – Leningrad – Moskva
- C-E 20 (Terespol –) Brest – Moskva
- C-E 30 (Medyka –) Mostiska – Lvov – Kiev – Moskva
- C-E 40 (Čierna N. Tis –) Čop – Lvov
- C-E 50 (Zahony –) Čop – Lvov – Kiev – Moskva
- 25) Turquie *)**
- C-E 70 (Svilengrad –) Kapikule – Istanbul – Haydarpasa – Ankara
- C-E 702 Ankara – Kapiköy – [Razi (Iran)]
Bandirma – Anmara
- C-E 702 Samsun – Sivas – Malatya – Kapiköy – [Razi (Iran)]
- C-E 704 Ankara – Nusaybin – [Kamishli
Mersin – Adana – Iskenderun
(Syria) – Tel Kotchet (Iraq)]

*) Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 998

*) Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 998

Annexe II

Installations importantes pour le transport international combiné

A. Terminaux importants pour le transport international combiné

Autriche

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Fürnitz
Wels
Wien

Belgique

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

Bulgarie

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Goma Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

République fédérative Tchèque et Slovaque

Bratislava
Brno
Ceske Budejovice
Cheb
Cierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice
Ostrava
Plzen
Praha Zizkov
Prerov
Zilina

Danemark

Arhus
Glostrup
København
Padborg

Finlande

Helsinki-Pasila

France

Avignon-Courtine
Bordeaux-Bastide
Dunkerque
Hendaye
Le Havre
Lille-St. Sauveur
Lyon-Venissieux
Marseille-Canet
Paris-La Chapelle

Paris-Noisy-Le-Sec
Paris-Pompadour
Paris-Rungis
Paris-Valenton
Perpignan
Strasbourg
Rouen-Sotteville
Toulouse

Allemagne

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Großland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingolstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HGBF
Köln Eifeltr
Leipzig
Lübeck HBF
Ludwigsburg
Mainz Gustavsburg
Mannheim RBF
München HBF
Neuss
Neu-Ulm
Nürnberg HGBF
Offenburg
Regensburg
Rheine
Rostock
Saarbrücken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal-Langerfeld

Grèce

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

Hongrie

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

Irlande

Dublin-North Wall

Italie

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto

Busto Arsizio
Brindisi
Livorno
Milano-G. Pirelli
Milano-Rogoredo
Modena
Napoli-Granili
Napoli-Traccia
Novara
Padova-Interporto
Pescara-P. N.
Pomezia-S. P.
Rivalta Scrivia
Torino-Orbassano
Trieste
Verona-Q. E.

Luxembourg

Bettembourg

Pays-Bas

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

Norvège

Oslo-Alnabru

Pologne

Gdansk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

Portugal

Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beiroas

Roumanie

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

Espagne

Algeciras
Barcelona
Irún
Madrid
Port-Bou
Tarragona
Valencia(-Silla)

Suède

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Årsta

Suisse

Aarau-Birrfeld
Basel SBB
Berne
Chiasso
Genève
Lugano-Veduggio
Luzern
Renens
Zürich

Turquie

Bandirma
Derince
Iskenderun
Istanbul
Mersin
Samsun

Union des Républiques socialistes soviétiques

Brest
Çop
Kiev
Moskva-Lvov

Royaume-Uni

Belfast
Birmingham
Bristol
Cardiff
Cleveland
Coatbridge (Glasgow)
Glasgow
Harwich
Holyhead
Ipswich
Leeds
Liverpool-Garston
London-Stratford
London-Willesden
Manchester-Trafford Park
Southampton
Tilbury

Yougoslavie

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

B. Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné¹⁾

Vilar Formoso (CP) – Fuentes de Oñoro (RENFE)
Marvão (CP) – Valencia de Alcantara (RENFE)
Irún (RENFE) – Hendaye (SNCF)
Port Bou (RENFE) – Cerbère (SNCF)
Dublin (CIE) – Holyhead (BR)
Dundalk (CIE) – Newry (NIR)
Dover (BR) – Calais (SNCF)
– Dunkerque (SNCF)
– Oostende (SNCB)

¹⁾ Le nom de chaque point de franchissement d'une frontière est suivi entre parenthèses du sigle de la compagnie de chemin de fer exploitant la gare correspondante. Lorsque la liste ne mentionne qu'un seul point de franchissement, cela signifie que la gare est utilisée conjointement par deux compagnies de chemin de fer.

Harwich (BR) – Zeebrugge (SNCF)
 Menton (SNCF) – Ventimiglia (FS)
 Modane (SNCF) – Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF) – Domodossola (FS)
 Bâle (SNCF) – Basel (SBB-CFF)
 Strasbourg (SNCF) – Kehl (DB)
 Forbach (SNCF) – Saarbrücken (DB)
 Apach (SNCF) – Perl (DB)

Thionville (SNCF) – Bettembourg (CFL)
 Feignies (SNCF) – Quévy (SNCF)
 Jeumont (SNCF) – Erquelinnes (SNCF)
 Tourcoing (SNCF) – Mouscron (SNCF)
 Roosendaal (NS) – Essen (SNCF)

Emmerich (DB/NS)
 Venlo (NS/DB)
 Bad Bentheim (DB/NS)
 Montzen (SNCF) – Aachen (DB)
 Sterpenich (SNCF) – Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB-CFF)
 Flensburg (DB) – Padborg (DSB)
 Puttgarden (DB) – Rødby (DSB)
 Schirnding (DB) – Cheb (CSD)
 Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/OBB)
 Kufstein (DB/OBB)
 Buchs (SBB-CFF/OBB)
 Luino (SBB-CFF/FS)
 Chiasso (SBB-CFF/FS)

Brennero (FS/OBB)
 Villa Opicina (FS) – Sezana (JZ)
 Tarvisio (FS) – Arnoldstein (OBB)
 Charlottenberg (NSB/SJ)
 Kornsjo (NSB/SJ)

Helsingborg (SJ) – København (DSB)
 Trelleborg (SJ) – Sassnitz (DR)
 Ystad (SJ) – Swinoujscie (PKP)
 Göteborg (SJ) – Frederikshavn (DSB)
 Malmö (SJ) – Travemünde (DB)

Gedser (DSB) – Rostock (DR)
 Rosenbach (OBB) – Jesenice (JZ)
 Spielfeld-Strass (OBB) – Sentiily (JZ)
 Ebenfurth (OBB) – Sopron (GYSEV/MAV)
 Nickelsdorf (OBB) – Hegyeshalom (MAV)

Bernhardsthal (OBB) – Breclav (CSD)
 Summerau (OBB) – Horni Dvoriste (CSD)
 Frankfurt/O. (DR) – Kunowice (PKP)
 Görlitz (DR) – Zgorzelec (PKP)
 Bad Schandau (DR) – Decin (CSD)

Terespol (PKP) – Brest (SZD)
 Medyka (PKP) – Mostiska (SZD)
 Zabrzydowice (PKP) – Petrovice (CSD)
 Zavidow (PKP) – Frydlant (CSD)
 Medzylesie (PKP) – Lichkov (CSD)

Čierna (CSD) – Čop (SZD)
 Komarno (CSD) – Komarom (MAV)
 Sturovo (CSD) – Szob (MAV)
 Rajka (MAV) – Rosovce (CSD)
 Murakeresztur (MAV) – Kotoriba (JZ)

Gyékényes (MAV) – Botovo (JZ)
 Keleba (MAV) – Subotica (JZ)
 Zahony (MAV) – Čop (SZD)
 Lőkősháza (MAV) – Curtici (CFR)
 Dimitrovgrad (JZ) – Dragoman (BDZ)

Gevgelia (JZ) – Idomeni (CH)
 Iasi (CFR) – Ungeny (SZD)

Giurgiu (CFR) – Ruse (BDZ)
 Svilengrad (BDZ) – Kapikule (TCDD)
 Vidin (BDZ) – Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) – Promachon (CH)
 Vainikkala (VR) – Luzhaika (SZD)
 Turku (VR) – Stockholm (SJ)
 Kapiköy (TCDD) – Razi (RAI)
 Nusaybin (TCDD) – Karnischli (CFS)

C. Points de changement d'écartement importants pour le transport international combiné*)

<u>Irún</u>	– Hendaye	(Espagne – France)
<u>Port Bou</u>	– Cerbère	(Espagne – France)
<u>Hanko</u>		(Finlande)
Terespol	– Brest	(Pologne – URSS)
Przemysl	– Mostiska	(Pologne – URSS)
Čierna	– Čop	(République fédérative tchèque et slovaque – URSS)
Zahony	– Čop	(Hongrie – URSS)
Iasi	– Ungeny	(Roumanie – URSS)

Note: Les points de changement d'écartement sont aussi des points de franchissement des frontières.

D. Liaisons/ports de navires transbordeurs faisant partie du réseau international de transport combiné

Holyhead	– Dublin	(Royaume-Uni – Irlande)
Calais	– Dover	(France – Royaume-Uni)
Oostende	– Dover	(Belgique – Royaume-Uni)
Dunkerque	– Dover	(France – Royaume-Uni)
Stanrear	– Larne	(Royaume-Uni)
Zeebrugge	– Harwich	(Belgique – Royaume-Uni)
Zeebrugge	– Dover	(Belgique – Royaume-Uni)
Puttgarden	– Rødby	(Allemagne – Danemark)
København	– Helsingborg	(Danemark – Suède)
Lübeck-Travemünde	– Hango	(Allemagne – Finlande)
Gedser	– Rostock (Warnemünde)	(Danemark – Allemagne)
Göteborg	– Frederikshavn	(Suède – Danemark)
Malmö	– Travemünde	(Suède – Allemagne)
Trelleborg	– Sassnitz	(Suède – Allemagne)
Ystad	– Swinoujscie	(Suède – Pologne)
Helsinki	– Gdynia	(Finlande – Pologne)
Helsinki	– Stockholm	(Finlande – Suède)
Turku	– Stockholm	(Finlande – Suède)
Samsun	– Constanta	(Turquie – Roumanie)
Mersin	– Venezia	(Turquie – Italie)

Note: A l'exception des liaisons Stanrear-Larne et Messina-Villa S. Giovanni, les liaisons par navires transbordeurs correspondent aussi à des points de franchissement des frontières.

*) Lorsque le changement des essieux ou le transbordement d'unités de chargement sur des wagons d'écartement différent s'effectue dans une seule gare, le nom de cette gare est souligné.

Annexe III

Caractéristiques techniques du réseau
des grandes lignes de transport international combiné

Remarques préliminaires

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

On distingue deux grandes catégories de lignes:

- 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,
- les lignes nouvelles, à construire.

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

Paramètres d'infrastructure du réseau des grandes lignes
de transport international combiné

	A		B
	Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire		Lignes nouvelles
	actuelle- ment	objectif	
1. Nombre de voies	(non spécifié)		2
2. Gabarit de chargement de véhicules		UIC B ²⁾	UIC C1 ²⁾
3. Entraxe minimal des voies ¹⁾		4.0 m	4.2 m
4. Vitesse minimale de définition	100 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾
5. Masse autorisée par essieu:			
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	22.5 t	22.5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Déclivité maximale ¹⁾	(non spécifiée)		12.5 mm/m
7. Longueur utile minimale des voies d'évitement	600 m	750 m	750 m

¹⁾ Ne concerne pas particulièrement le transport combiné, mais recommandé pour un transport combiné international efficace.

²⁾ UIC = Union internationale des chemins de fer.

³⁾ Normes minimales applicables aux trains de transport combiné (voir annexe IV).

Explication des paramètres
présentés dans le tableau ci-dessus

1. Nombre de voies

Les lignes de transport international combiné 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; toutefois, les lignes à une voie pourraient être acceptées à condition de répondre aux autres paramètres prévus par l'Accord.

2. Gabarit des véhicules

Il s'agit du gabarit minimum sur les lignes de transport international combiné.

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;
- le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons appropriés.

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;
- le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons spéciaux à plan de chargement bas.

La plupart des lignes de transport international combiné 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.

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.

5. Masse autorisée par essieu

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

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

des wagons ayant une masse par essieu de 20 t qui correspond à celle de la classe C de l'UIC; 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 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.

7. Longueur utile minimale des voies d'évitement

La longueur utile minimale des voies d'évitement des lignes de transport international combiné est importante pour les trains de transport combiné (voir annexe IV).

Annexe IV

Paramètres d'efficacité ferroviaire et normes minimales applicables aux infrastructures

A. Conditions à remplir pour assurer l'efficacité des services de transport international combiné

1. Pour garantir un écoulement efficace et rapide des transports exigés par les méthodes modernes de fabrication et de distribution des marchandises, les services internationaux de transport combiné devraient satisfaire en particulier aux conditions suivantes:

- a) départs/arrivées conformes aux desiderata de la clientèle (en particulier heures limites tardives pour le chargement et mise à disposition rapide des marchandises), services réguliers;
- b) rapidité du transport de porte-à-porte, grande ponctualité, délais de transport sûrs;
- c) informations sûres et opportunes sur les formalités de transport, documentation simple, faible risque de dommage;
- d) pouvoir transporter tous les types de conteneurs normalisés et toutes les unités de charge qui peuvent être transportées par les transports routiers internationaux en Europe. Dans ce contexte, il faut compter avec l'évolution prévisible concernant les poids et les dimensions des unités de chargement.

2. Ces conditions devraient être satisfaites grâce:

- a) à une vitesse de transport élevée (mesurée du point de départ au lieu de destination, compte tenu de tous les arrêts), qui devrait être environ la même que celle du transport de bout en bout par la route ou même supérieure à celle-ci;
- b) à l'utilisation des heures pendant lesquelles les destinataires ne travaillent pas (par exemple transport de nuit), pour leur livrer les marchandises le matin de bonne heure, comme le souhaitent les clients;
- c) aux installations et capacités d'infrastructure adéquates et suffisantes (par exemple gabarits de chargement appropriés);
- d) aux trains directs, si possible (c'est-à-dire exclusion ou réduction au minimum du transbordement en cours de route des marchandises sur d'autres trains);
- e) aux mesures organisationnelles destinées à améliorer l'écoulement du trafic grâce aux systèmes de télécommunications modernes.

3. Pour satisfaire aux conditions définies ci-dessus, les trains et les installations d'infrastructure devraient être suffisamment efficaces, c'est-à-dire qu'ils devraient satisfaire à certaines normes minimales, qui doivent être respectées par toutes les autorités intervenant dans une liaison de transport donnée.

4. Les paramètres de performance et les normes ci-après ont été établis en particulier pour les volumes importants de transport international, c'est-à-dire pour les liaisons sur lesquelles il existe un trafic régulier de trains directs ou, du moins, de groupes de wagons importants. Les trains de marchandises classiques pourraient néanmoins continuer d'exploiter des wagons isolés ou des transports spéciaux si cela correspond aux besoins de la clientèle et des compagnies de chemin de fer intéressées.

B. Paramètres de performances des trains

5. Les trains utilisés pour le transport international combiné devront répondre aux normes minimales suivantes:

Normes minimales	Actuellement	Objectifs *)
Vitesse minimale de définition	100 km/h	120 km/h
Longueur des trains	600 mètres	750 mètres
Poids des trains	1 200 tonnes	1 500 tonnes
Charge par essieu (wagons)	20 tonnes	20 tonnes (22,5 tonnes à une vitesse de 100 km/h)

*) Ces chiffres devraient être atteints approximativement d'ici l'an 2000. Ils n'excluent pas les normes plus élevées atteintes antérieurement, tant que ces normes n'entravent pas le développement international du transport combiné.

Faute de pouvoir constituer des trains directs, les trains devraient si possible être composés d'un nombre réduit de groupes de wagons dont toutes les unités auraient la même destination. Dans la mesure du possible, il ne devrait pas y avoir d'arrêts techniques en cours de route ni de contrôles au franchissement des frontières.

6. Le matériel roulant devra répondre aux normes ci-dessus concernant la vitesse et la charge par essieu et être en mesure de transporter toutes les unités de chargement dont il faut tenir compte du point de vue du poids et des dimensions.

7. Les trains de transport combiné devront être considérés comme bénéficiant d'une priorité absolue. Leurs horaires devront être conçus de façon à répondre aux besoins de la clientèle, qui demande des services de transport fiables et réguliers.

C. Normes minimales applicables aux lignes de chemin de fer

8. Les lignes de chemin de fer destinées à servir au transport combiné devront présenter une capacité journalière suffisante pour éviter l'attente des trains de transport combiné. Ces trains ne devraient pas non plus être retardés par les heures de repos.

9. Pour la modernisation des lignes de chemin de fer, les paramètres d'infrastructure indiqués dans l'annexe III seront applicables.

D. Normes minimales applicables aux gares de départ et d'arrivée

10. Pour une manutention efficace des marchandises dans les gares les conditions suivantes devront être réunies:

- a) Le temps qui s'écoule entre, d'une part, l'heure limite fixée pour l'acceptation des marchandises et le départ des trains, et,

d'autre part, entre l'arrivée des trains et l'heure où les wagons sont prêts pour le déchargement des unités de chargement, ne devra pas dépasser une heure, à moins qu'il soit possible de donner satisfaction à la clientèle par d'autres moyens en ce qui concerne l'heure limite d'acceptation ou celle à laquelle les marchandises sont disponibles.

- b) L'attente de la livraison ou du ramassage des unités de chargement par des véhicules routiers devra être aussi brève que possible (20 minutes au maximum).
- c) L'emplacement de la gare devra être choisi de façon:
 - à être accessible facilement et rapidement par la route depuis les centres économiques;
 - en ce qui concerne son emplacement sur le réseau ferroviaire, à être bien relié aux lignes à longue distance et, pour les liaisons de transport avec le trafic par groupes de wagons, à être d'accès facile pour les trains de marchandises rapides qui assurent le transport combiné.

11. Les normes minimales applicables aux gares intermédiaires stipulées ci-dessous concerneront aussi les gares de départ et d'arrivée.

E. Normes minimales applicables aux gares intermédiaires

12. Des arrêts en cours de route, qui peuvent être nécessaires pour les trains servant au transport combiné du fait de raisons techniques ou opérationnelles, par exemple aux points d'échange de groupes de wagons ou de changement d'écartement, serviront en même temps pour effectuer des tâches qui exigeraient autrement d'autres arrêts (par exemple contrôles aux frontières, changement de locomotive). Les prescriptions auxquelles l'infrastructure de ces postes intermédiaires devra satisfaire sont les suivantes:

Disposer d'une capacité journalière suffisante sur les lignes affluentes pour éviter les retards des trains de transport combiné.

Les entrées et les sorties sur la ligne affluente devront permettre aux trains de s'y infiltrer et d'en sortir sans perte de temps. Leur capacité devra être suffisante pour éviter les retards des trains de transport combiné à l'arrivée et au départ.

Disposer d'une capacité de voies suffisante pour les divers types de voies comme l'exigent les opérations spécifiques à effectuer dans une gare, en particulier pour les voies d'arrivée/de départ, les voies de formation, les voies de triage et de tiroir, les voies de chargement et les voies de changement d'écartement.

Les voies énumérées ci-dessus devront avoir des gabarits correspondant à ceux des lignes de chemin de fer à utiliser (UIC B ou UIC C1).

La longueur de voies devra être suffisante pour recevoir des trains de transport combiné entiers.

Pour la traction électrique, les voies devront pouvoir être utilisées par des engins de traction électrique (aux gares frontières: par des engins de traction électrique du chemin de fer correspondant).

La capacité de transbordement, d'échange de groupes de wagons, de changement d'écartement et de contrôle aux frontières devra garantir que les arrêts obligatoires seront aussi courts que possible.

a) Postes d'échange de groupes de wagons

13. Le transport combiné devra si possible être assuré par des trains directs entre les gares de départ et d'arrivée. Si cela n'est pas économiquement viable en raison du faible volume de marchandises transportées et si le transbordement de marchandises du transport combiné est par conséquent obligatoire, celui-ci devrait au moins se faire par groupes de wagons. Les arrêts nécessaires pour effectuer ces opérations ne devront pas dépasser

30 minutes chacun. Cela devrait être possible si les trains sont formés en conséquence (les distances parcourues devraient être aussi longues que possible, même si cela implique des franchissements de frontières) et si les postes de changement de groupes de wagons sont équipés d'une infrastructure adéquate.

b) Points de franchissement des frontières

14. Les trains exploités en transport combiné devront autant que possible parcourir de grandes distances par-delà les frontières jusqu'à une gare où il est indispensable de changer des groupes de wagons ou jusqu'à leur destination finale, sans avoir à s'arrêter en cours de route. Autant que faire se peut, il n'y aura pas d'arrêts aux frontières, ou, si cela est inévitable, uniquement des arrêts très courts (30 minutes maximum). On y parviendra:

en ne procédant pas aux opérations normalement effectuées à la frontière ou, si cela est impossible, en déplaçant ces opérations dans d'autres postes situés à l'intérieur du pays où les trains doivent obligatoirement s'arrêter pour des raisons techniques et/ou administratives;

en faisant au plus un seul arrêt aux gares frontières communes.

c) Points de changement d'écartement

15. Il faudra mettre au point des méthodes à la fois rapides et économiques pour répondre aux besoins dans ce domaine. Lors du transbordement d'unités de chargement sur des wagons d'un autre gabarit, il conviendra d'appliquer de la même façon les prescriptions énoncées ci-dessus pour les transbordements en gare. Les arrêts aux points de changement d'écartement devraient être aussi courts que possible. Les capacités disponibles pour effectuer ce changement d'écartement ou ce transbordement devront être suffisantes pour garantir la brièveté des arrêts.

d) Liaisons par navires transbordeurs/ports

16. Les services de transport devront correspondre aux services de transbordement proposés. Les arrêts dans les ports pour les marchandises transportées en transport combiné devraient être aussi courts que faisables (si possible une heure au maximum). Pour obtenir ce résultat, outre une infrastructure appropriée de la gare de transbordement et des navires transbordeurs adéquats (voir paragraphe 17 ci-dessous), les mesures ci-après seront mises en œuvre:

- application des conditions énumérées au paragraphe 14 en ce qui concerne les mesures nécessaires de contrôle aux frontières;
- coordination des horaires des navires transbordeurs et des trains et obtention rapide de renseignements afin d'accélérer le chargement des navires et/ou la formation des trains.

17. Les navires transbordeurs utilisés pour le transport combiné devront satisfaire aux prescriptions ci-après:

Navires de dimensions et de types appropriés comme l'exigent les unités de chargement/wagons de marchandises utilisés.

Chargement et déchargement rapides des vaisseaux et stockage des unités de chargement/wagons conformément aux prescriptions relatives au transport ultérieur par voie ferrée (séparation du transport combiné du transport de voyageurs et/ou des transports routiers, le cas échéant).

Si les unités de chargement restent sur les wagons pendant la traversée, les transbordeurs devront être d'accès facile et les opérations de triage exigeant beaucoup de temps ne devraient pas être nécessaires. Le gabarit, la masse par essieu, etc., devraient être conformes aux paramètres de la ligne énumérés dans l'annexe III.

Si le transbordement d'unités de chargement doit s'effectuer sans les wagons, le transport éventuel à effectuer par la route entre le port des navires transbordeurs et la gare ferroviaire devrait être caractérisé par des distances courtes et des bonnes liaisons routières.

Anlage I **Wichtige Eisenbahnlinien** **im internationalen kombinierten Verkehr**

Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern

„C-E“ bezeichnet Eisenbahnlinien, die im wesentlichen mit den entsprechenden E-Linien des Europäischen Übereinkommens von 1985 über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC) identisch sind.

„C“ bezeichnet andere Linien, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind.

Die Nummern der „C“-Linien sind mit denen der nächstgelegenen E-Linien identisch; sie sind manchmal zusätzlich mit einer laufenden Nummer versehen.

Die E-Nummer dient als Verweis auf die im AGC aufgeführten Linien und zum Vergleich mit ihnen. Sie gibt keinen Hinweis darauf, ob die Staaten Vertragsparteien des AGC sind oder zu werden beabsichtigen.

(1) Portugal*)

C-E 05 (Fuentes de Oñoro –) Vilar Formoso – Pampilhosa –
Coimbra – Lisboa
Porto

C-E 90 Lisboa – Entrocamento – Marvão – Valencia de Alcántara)

(2) Spanien*)

C-E 05 (Hendaye –) Irún – Burgos – Medina del Campo –
Fuentes de Oñoro – Vilar Formoso)

C-E 07 (Hendaye –) Irún – Burgos – Avila –
Madrid Aranda de Duero

C-E 053 Madrid – Córdoba – Bobadilla – Algeciras

C-E 90 (Marvão –) Valencia de Alcántara – Madrid – Barcelona – Port Bou – Cerbère)

C 90/1 Valencia – Barcelona

(3) Irland*)

C-E 03 (Larne – Belfast) – Dublin

(4) Vereinigtes Königreich*)

C-E 03 Glasgow –
Stranraer – Larne – Belfast – (– Dublin) – Holyhead –
Carlisle

Crewe – London – Folkstone – Dover – (– Calais)

C 03/1 London – Cardiff

C 03/2 Cleveland – Doncaster – London
Leeds

C-E 16 London – Harwich – (– Zeebrugge)

*) Verwendete Symbole

() = Bahnhof außerhalb des betreffenden Landes [z. B. (Hendaye –)]

— = Alternative Strecken (z. B. Avila
Aranda de Duero)

----- = Abschnitt einer AGC-Linie, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung ist (betrifft nur C-E Linien).

..... = Abschnitt einer Linie, die für den kombinierten Verkehr von Bedeutung, jedoch nicht Teil der entsprechenden AGC-Linie ist (betrifft nur C-E Linien).

(5) Frankreich*)

C-E 05) Paris – Bordeaux – Hendaye – (Irún)

C 07 Paris – Toulouse

C-E 15 (Quévy –) Feignies – Aulnoye – Paris –
(Erquelines –) Jeumont
Dijon – Lyon – Avignon – Tarascon – Marseille
Le Creusot

C 20 Lille – Tourcoing – (– Mouscron)

C-E 23 Dunkerque – Aulnoye – Thionville – Metz – Frouard –
Toul – Culmont – Chalindrey – Dijon – (– Vallorbe)

C-E 25 (Bettembourg –) Thionville – Metz – Strasbourg –
Mulhouse – (– Basel)
Belfort – Besançon – Dijon

C 25 Thionville – Apach – (– Perl)

C-E 40 Le Havre – Paris – Lérerville – Onville – Metz – Rémyilly –
Forbach – (– Saarbrücken)

C 40 Paris – Le Mans – Nantes
Rennes

C-E 42 Paris – Lérerville – Nancy – Sarrebourg – Réding –
Strasbourg – (– Kehl)

C 51 (Dover –) Calais – Lille – Paris

C-E 70 Paris – Mâcon – Ambérieu – Culoz – Modane –
(– Torino)

C-E 700 Lyon – Ambérieu

C-E 90 (Port Bou –) Cerbère – Narbonne – Tarascon – Mar-
seille – Menton – (– Ventimiglia)

C 90/2 Bordeaux – Toulouse – Narbonne

(6) Niederlande*)

C-E 15 Amsterdam – Den Haag – Rotterdam Roosendaal
(– Antwerpen)

C-E 35 Amsterdam – Utrecht – Arnhem – (– Emmerich)

C 10/1 Utrecht – Amersfoort – Hengelo – (– Bad Bentheim)

C-E 16 (Harwich –) Hoek Van Holland – Rotterdam – Utrecht

C 16 Rotterdam – Tilburg – Venlo – (– Köln)

(7) Belgien*)

C-E 10) (Dover –) Oostende – Bruxelles – Liège – (– Aachen)

C 20 (Tourcoing –) Mouscron – Liège – Montzen – (– Aachen)

C-E 15 (Roosendaal –) Antwerpen – Bruxelles – Quévy
(– Feignies)

C 15 (Jeumont –) Erquelines – Charleroi

C-E 25 Bruxelles – Arlon – Sterpenich – (– Kleinbettingen)

C-E 22 (Harwich –) Zeebrugge – Brugge

(8) Luxemburg*)

C-E 25 (Sterpenich) – Kleinbettingen – Luxembourg – Bettem-
bourg – (– Thionville)

(9) Deutschland*)

- C 16 (Venlo –) Mönchengladbach – Köln
- C 25 (Apach –) Perl – Trier – Koblenz
- C-E 35 (Arnhem –) Emmerich – Duisburg – Düsseldorf
Düsseldorf – Neuss
 – Köln – Mainz – Mannheim – Karlsruhe (– Basel)
- C-E 43 Frankfurt (M) – Heidelberg – Bruchsal – Stuttgart –
Mannheim
 Ulm – Augsburg – München – Freilassing (– Salzburg)
- C-E 45 (Rodby –) Puttgarden – Hamburg – Hannover – Bebra
 – Gemünden – Nürnberg – Augsburg – München
 (– Kufstein)
- C 45/1 (Fredericia –) Flensburg – Hamburg
- C 45/2 Bremerhaven – Bremen – Hannover
- C 45/3 Travemünde – Lübeck
- C-E 451 Nürnberg – Passau (– Wels)
- C-E 51 (Gedser –) Rostock – Berlin/Seddin – Leipzig – Plauen
 – Hof – Nürnberg
- C-E 55) (Trelleborg –) Sassnitz Hafen – Stralsund – Pasewalk
 C-E 61) Neustrelitz
 – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau (– Decin)
- C-E 10 (Liège –) Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund –
 Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Lübeck
 (– Hanko)
- C 10/1 (Hengelo –) Bad Bentheim – Osnabrück
- C-E 18 Hamburg – Büchen – Berlin/Seddin
- C-E 20 (Liège –) Aachen – Köln – Duisburg – Dortmund –
 Hannover – Helmstedt – Berlin/Seddin – Frankfurt (O)
 (– Kunowice)
- C-E 30 Dresden – Görlitz (– Zgorzelec)
- C-E 32 Frankfurt (M) – Hanau – Fliesen – Bebra – Leipzig
- C-E 40 (Forbach –) Saarbrücken – Ludwigshafen – Mannheim
 – Frankfurt (M) – Gemünden – Nürnberg – Schirmding
 (– Cheb)
- C-E 42 (Strasbourg –) Kehl – Appenweier –
Karlsruhe – Mühlacker – Stuttgart
Offenburg
- C-E 46 Mainz – Frankfurt (M)

(10) Schweiz*)

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

(11) Italien*)

- C-E 25 (Brig –) Domodossola – Novara – Milano – Genova
- C-E 35 (Chiasso –) Milano – Bologna – Firenze – Roma –
 Napoli – Salerno – Villa S. Giovanni

- C 35 (Bellinzona –) Luino – Gallarate – Rho – Milano
- C-E 45 (Innsbruck –) Brennero – Verona – Bologna – Ancona –
 Foggia – Bari – Brindisi
- C-E 55 (Arnoldstein –) Tarvisio – Udine – Venezia – Bologna
Trieste
- C-E 70 (Modane –) Torino – Rho – Milano – Verona – Trieste –
 Villa Opicina (– Sezana)
- C-E 72 Torino – Genova
- C-E 90 (Menton –) Ventimiglia – Genova – Pisa – Livorno –
 Roma
- C 90/1 La Spezia – Fidenza – Parma
- C 90/2 Livorno – Pisa – Firenze

(12) Norwegen*)

- C-E 45 Oslo – (Kornsjø)
- C 61 Oslo (– Charlottenberg – Stockholm)

(13) Schweden*)

- C 10/2 Stockholm (– Turku)
- C-E 45 (Kornsjø –) Göteborg – Helsingborg (– Helsingør)
- C 45/1 Göteborg (– Frederikshavn)
- C 45/3 Malmö (– Travemünde)
- C-E 53 Helsingborg – Hässleholm
- C-E 55) Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg (– Sassnitz Hafen)
- C-E 61)
- C 55 Hallsberg – Göteborg
- C-E 59 Malmö – Ystad (– Szczecin)
- C 61 (Oslo –) Charlottenberg – Karlstad – Hallsberg – Stockholm

(14) Dänemark*)

- C-E 45 (Helsingborg –) Helsingør – København – Nykøbing –
 Rødby (– Puttgarden)
- C 45/1 (Göteborg –) Frederikshavn – Århus – Fredericia
København
 (– Flensburg)
- C-E 530 Nykøbing – Gedser (– Rostock)

(15) Österreich*)

- C-E 43 (Freilassing –) Salzburg
- C-E 45 (München –) Kufstein – Wörgl – Innsbruck (– Brennero)
- C-E 451 (Nürnberg – Passau –) Wels
- C-E 55 Linz – Salzburg – Schwarzach St. Veit – Villach –
 Arnoldstein (– Tarvisio)
- C-E 551 (Horn – Dvoriste –) Summerau – Linz – Selzthal –
 St. Michael
- C-E 65 (Breclav –) Bernhardsthal – Wien – Semmering –
 Bruck a. d. Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach
 (– Jesenice)
- C-E 67 Bruck a. d. Mur – Graz – Spielfeld Strass (– Sentilj)
- C-E 50 (Buchs –) Innsbruck – Wörgl –
Kufstein (– Rosenheim – Freilassing) – Salzburg –
Schwarzach St. Veit
 Linz – Wien – (– Hegyeshalom)
Ebenfurt (– Sopron)

*) Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole auf Seite 1008

*) Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole auf Seite 1008

- (16) Polen*)**
- C-E 59 Swinoujscie – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra –
Wrocław – Opole – Chalupki
- C 59 Wrocław – Miedzylesie (– Lichkov)
- C-E 65 Gdynia – Gdansk – Tczew – Warszawa – Katowice –
Bydgoszcz
Zebrzydowice (– Petrovice U. Karviné)
- C 65 Nowa Sol – Zagan – Wegliniec – Zawidow (– Fryd-
lant)
- C-E 20 (Frankfurt (O) –) Kunowice – Poznan – Lowicz –
Warszawa – Lukow – Terespol (– Brest)
Skierniewice
- C-E 30 (Görlitz –) Zgorzelec Wrocław – Katowice – Kraków –
Przemysl – Medyka (– Mostiska)
- (17) Tschechische und Slowakische
Föderative Republik*)**
- C-E 55 (Bad Schandau –) Decin – Praha
- C-E 551 Praha – Horni Dvoriste (– Summerau)
- C 59 (Miedzylesie –) Lichkov – C. Trebova
- C-E 61 (Bad Schandau –) Decin – Nymburk – Kolin – Brno –
Breclav – Bratislava – Komarno (– Komarom)
Rusovce (– Hegyeshalom)
- C-E 63 Zilina-Bratislava
- C-E 65 (Zebrzydowice –) Petrovice u. Karvine – Ostrava –
Breclav (– Bernhardthal)
- C 65 (Zawidow –) Frydant – Turnov – Praha
- C-E 40 (Schirnding –) Cheb – Plzen – Praha – Kolin – Hranicie
na Morave – Ostrava – Zilina – Poprad Tatry – Kosice –
Puchov
Čierna nad Tisou (– Čop)
- C-E 52 Bratislava – N. Zamky – Sturovo (– Szob)
- (18) Ungarn*)**
- C-E 61 (Bratislava – Komarno –) Komarom – Budapest
Hegyeshalom
- C-E 69 Budapest – Murakeresztur (– Kotoriba)
- C-E 71 Budapest – Murakeresztur – Gyékényes (– Botovo –
Koprivnica)
- C-E 85 Budapest – Kelebia (– Subotica)
- C-E 50 (Wien –) Hegyeshalom – Győr – Budapest – Miskolc –
Sopron
Nyiregyháza – Zahony (– Čop)
- C-E 52 (Sturovo –) Szob – Budapest – Cegléd – Szolnok –
Debrecen – Nyiregyháza
- C-E 56 Budapest – Rákös – Ujszász – Szolnok – Lökösháza
(– Curtici)
- (19) Jugoslawien*)**
- C-E 65 (Rosenbach –) Jesenice – Ljubljana – Pivka – Rijeka
- C-E 67 (Spielfeld Strass –) Sentilj – Maribor – Zidani Most
- C-E 69 (Murakeresztúr –) Kotoriba – Pragersko – Zidani Most
– Ljubljana – Divaca – Koper
- C-E 71 (Gyékényes –) Botovo – Koprivnica – Zagreb – Karlo-
vac – Rijeka
- C-E 85 (Kelebia –) Subotica – Beograd – Niš – Skopje –
Kraljevo
Gevgelia (– Idomeni)
- C-E 70 (Villa Opicina –) Sezena – Ljubljana – Zidani Most –
Zagreb – Beograd – Niš – Dimitrovgrad (– Drago-
man)
- (20) Griechenland*)**
- C-E 85 (Gevgelia –) Idomeni – Thessaloniki – Athina
- C-E 855 (Kulata –) Promachon – Thessaloniki
- (21) Rumänien*)**
- C-E 95 (Ungeni –) Iasi – Pascani – Buzau – Ploiesti – Bucure-
sti – Videle – Giurgiu (– Ruse)
- C 95 Craiova – Calafat (– Vidin)
- C-E 54 Arad – Deva – Teius – Vinatori – Brasov – Bucuresti
- C-E 56 (Lökösháza –) Curtici – Arad – Timisoara – Craiova –
Bucuresti
- C-E 562 Bucuresti – Constanta
- (22) Bulgarien*)**
- C-E 95 (Giurgiu –) Ruse – Goma Oriahovitza – Dimitrovgrad
- C 95 (Calafat –) Vidin – Sofija
- C-E 680 Sofija – Mezdra – Goma Oriahovitza – Kaspican –
Sindel – Varna
- C-E 70 (Dimitrovgrad –) Dragoman – Sofija – Plovdiv – Dimi-
trovgrad Sever – Svilengrad (– Kapikule)
- C-E 720 Plovdiv – Zimintza – Karnobat – Burgas
- C-E 855 Sofija – Kulata (– Promachon)
- (23) Finnland*)**
- C-E 10 Hanko – Helsinki – Riihimäki – Kouvola – Vainikkala
(– Luzhaika)
- C 10/2 (Stockholm –) Turku – Helsinki
- (24) Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken*)**
- C-E 95 (Iasi –) Ungeni – Kichinev – Benderi – Kiev – Moskva
- C-E 10 (Vainikkala –) Luzhaika – Leningrad – Moskva
- C-E 20 (Terespol –) Brest – Moskva
- C-E 30 (Medyka –) Mostiska – Lvov – Kiev – Moskva
- C-E 40 (Čierna N. Tis –) Čop – Lvov
- C-E 50 (Zahony –) Čop – Lvov – Kiev – Moskva
- (25) Türkei*)**
- C-E 70 (Svilengrad –) Kapikule – Istanbul – Haydarpasa –
Ankara
- C-E 702 Ankara – Kapiköy – [Razi (Iran)]
Bandirma – Anmara
- C-E 702 Samsun – Sivas – Malatya – Kapiköy – [Razi (Iran)]
- C-E 704 Ankara – Nusaybin – [Kamishli
Mersin – Adana – Iskenderun
(Syria) – Tel Kotchet (Iraq)]

*) Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole auf Seite 1008

*) Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole auf Seite 1008

Anlage II
Einrichtungen,
die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind

A. Wichtige Terminals
im internationalen kombinierten Verkehr

Österreich

Graz-Messendorf
 Linz
 Salzburg
 Villach-Fürnitz
 Wels
 Wien

Belgien

Antwerpen
 Bressoux (Liège)
 Bruxelles
 Châtelet
 Lauwe LAR
 Zeebrugge

Bulgarien

Burgas
 Dimitrovgrad Sever
 Gorna Oriahovitza
 Filipovo
 Ruse
 Sofija
 Stara Zagora
 Varna

Tschechische und Slowakische Föderative Republik

Bratislava
 Brno
 Ceske Budejovice
 Cheb
 Cierna n. Tisou
 Decin
 Jihlava
 Kolin
 Kosice
 Lovosice
 Ostrava
 Plzen
 Praha Zizkov
 Prerov
 Zilina

Dänemark

Arhus
 Glostrup
 København
 Padborg

Finnland

Helsinki-Pasila

Frankreich

Avignon-Courtine
 Bordeaux-Bastide
 Dunkerque
 Hendaye
 Le Havre
 Lille-St. Sauveur
 Lyon-Venissieux

Marseille-Canet
 Paris-La Chapelle
 Paris-Noisy-Le-Sec
 Paris-Pompadour
 Paris-Rungis
 Paris-Valenton
 Perpignan
 Strasbourg
 Rouen-Sotteville
 Toulouse

Deutschland

Augsburg-Oberhausen
 Basel Bad GBF
 Berlin
 Bielefeld Ost
 Bochum-Langendreer
 Bremen-Grolland Roland
 Bremerhaven-Nordhafen
 Dresden
 Düsseldorf-Bilk
 Duisburg-Ruhrort Hafen
 Frankfurt (Main) Ost
 Freiburg (Breisgau) GBF
 Hagen HBF
 Hamburg-Wilhelmsburg
 Hamburg-Rothenburgsort
 Hamburg-Süd
 Hamburg-Waltershof
 Hannover-Linden
 Ingoldstadt Nord
 Karlsruhe HBF
 Kiel HGBF
 Köln Eifeltor
 Leipzig
 Lübeck HBF
 Ludwigsburg
 Mainz Gustavsburg
 Mannheim RBF
 München HBF
 Neuss
 Neu-Ulm
 Nürnberg HGBF
 Offenburg
 Regensburg
 Rheine
 Rostock
 Saarbrücken HGBF
 Schweinfurt HBF
 Wuppertal-Langerfeld

Griechenland

Aghii Anargyri (Athinai)
 Thessaloniki

Ungarn

Budapest
 Sopron
 Záhony
 Szeged
 Debrecen

Irland

Dublin-North Wall

Italien

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto
Busto Arsizio
Brindisi
Livorno
Milano-G. Pirelli
Milano-Rogoredo
Modena
Napoli-Granili
Napoli Traccia
Novara
Padova-Interporto
Pescara-P. N.
Pomezia-S. P.
Rivalta Scrivia
Torino-Orbassano
Trieste
Verona-Q. E.

Luxemburg

Bettembourg

Niederlande

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

Norwegen

Oslo-Alnabru

Polen

Gdansk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

Portugal

Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beiroas

Rumänien

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

Spanien

Algeciras
Barcelona
Irún
Madrid
Port-Bou
Tarragona
Valencia(-Silla)

Schweden

Göteborg
Helsingborg

Malmö

Stockholm-Årsta

Schweiz

Aarau-Birrfeld
Basel SBB
Bern
Chiasso
Genève
Lugano-Vedeggio
Luzern
Renens
Zürich

Türkei

Bandirma
Derince
Iskenderun
Istanbul
Mersin
Samsun

Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken

Brest
Čop
Kiev
Moskva-Lvov

Vereinigtes Königreich

Belfast
Birmingham
Bristol
Cardiff
Cleveland
Coatbridge (Glasgow)
Glasgow
Harwich
Holyhead
Ipswich
Leeds
Liverpool-Garston
London-Stratford
London-Willesden
Manchester-Trafford Park
Southampton
Tilbury

Jugoslawien

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

**B. Wichtige Grenzübergangspunkte
im internationalen kombinierten Verkehr¹⁾**

Vilar Formoso (CP) – Fuentes de Oñoro (RENFE)
Marvão (CP) – Valencia de Alcantara (RENFE)
Irún (RENFE) – Hendaye (SNCF)
Port Bou (RENFE) – Cerbère (SNCF)
Dublin (CIE) – Holyhead (BR)
Dundalk (CIE) – Newry (NIR)
Dover (BR) – Calais (SNCF)
– Dunkerque (SNCF)
– Oostende (SNCF)

¹⁾ Hinter jedem Grenzübergangspunkt ist die zuständige Eisenbahnverwaltung in Klammern angegeben. Ist nur ein Bahnhof aufgeführt, so wird er von beiden Verwaltungen gemeinsam benutzt.

Harwich (BR) – Zeebrugge (SNCB)
 Menton (SNCF) – Ventimiglia (FS)
 Modane (SNCF) – Bardonecchia (FS)
 Brig (SBB-CFF) – Domodossola (FS)
 Bâle (SNCF) – Basel (SBB-CFF)
 Strasbourg (SNCF) – Kehl (DB)
 Forbach (SNCF) – Saarbrücken (DB)
 Apach (SNCF) – Perl (DB)
 Thionville (SNCF) – Bettembourg (CFL)
 Feignies (SNCF) – Quévy (SNCB)
 Jeumont (SNCF) – Erquelines (SNCB)
 Tourcoing (SNCF) – Mouscron (SNCB)
 Roosendaal (NS) – Essen (SNCB)
 Emmerich (DB/NS)
 Venlo (NS/DB)
 Bad Bentheim (DB/NS)
 Montzen (SNCB) – Aachen (DB)
 Sterpenich (SNCB) – Kleinbettingen (CFL)
 Basel (DB/SBB-CFF)
 Flensburg (DB) – Padborg (DSB)
 Puttgarden (DB) – Rødby (DSB)
 Schirnding (DB) – Cheb (CSD)
 Passau (DB/OBB)
 Salzburg (DB/OBB)
 Kufstein (DB/OBB)
 Buchs (SBB-CFF/OBB)
 Luino (SBB-CFF/FS)
 Chiasso (SBB-CFF/FS)
 Brennero (FS/OBB)
 Villa Opicene (FS) – Sezana (JZ)
 Tarvisio (FS) – Arnoldstein (OBB)
 Charlottenberg (NSB/SJ)
 Kornsjo (NSB/SJ)
 Helsingborg (SJ) – København (DSB)
 Trelleborg (SJ) – Sassnitz (DR)
 Ystad (SJ) – Swinoujscie (PKP)
 Göteborg (SJ) – Frederikshavn (DSB)
 Malmö (SJ) – Travemünde (DB)
 Gedser (DSB) – Rostock (DR)
 Rosenbach (OBB) – Jesenice (JZ)
 Spielfeld-Strass (OBB) – Sentily (JZ)
 Ebenfurth (OBB) – Sopron (GYSEV/MAV)
 Nickelsdorf (OBB) – Hegyeshalom (MAV)
 Bernhardtthal (OBB) – Breclav (CSD)
 Summerau (OBB) – Horni Dvoriste (CSD)
 Frankfurt/O. (DR) – Kunowice (PKP)
 Görlitz (DR) – Zgorzelec (PKP)
 Bad Schandau (DR) – Decin (CSD)
 Terespol (PKP) – Brest (SZD)
 Medyka (PKP) – Mostiska (SZD)
 Zebrzydowice (PKP) – Petrovice (CSD)
 Zavidow (PKP) – Frydlant (CSD)
 Medzylesie (PKP) – Lichkov (CSD)
 Čierna (CSD) – Čop (SZD)
 Komarno (CSD) – Komarom (MAV)
 Sturovo (CSD) – Szob (MAV)
 Rajka (MAV) – Rusovce (CSD)
 Murakeresztur (MAV) – Kotoriba (JZ)
 Gyékényes (MAV) – Botovo (JZ)
 Keleba (MAV) – Subotica (JZ)
 Zahony (MAV) – Čop (SZD)
 Lőkősháza (MAV) – Curtici (CFR)
 Dimitrovgrad (JZ) – Dragoman (BDZ)
 Gevgelia (JZ) – Idomeni (CH)
 Iasi (CFR) – Ungeny (SZD)
 Giurgiu (CFR) – Ruse (BDZ)
 Svilengrad (BDZ) – Kapikule (TCDD)
 Vidin (BDZ) – Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) – Promachon (CH)
 Vainikkala (VR) – Luzhaika (SZD)
 Turku (VR) – Stockholm (SJ)
 Kapiköy (TCDD) – Razi (RAI)
 Nusaybin (TCDD) – Kamischli (CFS)

C. Wichtige Spurwechselbahnhöfe im internationalen kombinierten Verkehr*)

Irún	– Hendaye	(Spanien – Frankreich)
Port Bou	– Cerbère	(Spanien – Frankreich)
Hanko		(Finnland)
Terespol	– Brest	(Polen – UdSSR)
Przemysl	– Mostiska	(Polen – UdSSR)
Čierna	– Čop	(Tschechische und Slowakische Föderative Republik – UdSSR)
Zahony	– Čop	(Ungarn – UdSSR)
Iasi	– Ungeny	(Rumänien – UdSSR)

Anmerkung: Spurwechselbahnhöfe sind gleichzeitig auch Grenzübergangspunkte.

D. Fährschiffverbindungen/Fährhäfen, die Bestandteil des Netzes des internationalen kombinierten Verkehrs sind

Holyhead	– Dublin	(Vereinigtes Königreich – Irland)
Calais	– Dover	(Frankreich – Vereinigtes Königreich)
Oostende	– Dover	(Belgien – Vereinigtes Königreich)
Dunkerque	– Dover	(Frankreich – Vereinigtes Königreich)
Stanrear	– Lame	(Vereinigtes Königreich)
Zeebrugge	– Harwich	(Belgien – Vereinigtes Königreich)
Zeebrugge	– Dover	(Belgien – Vereinigtes Königreich)
Puttgarden	– Rødby	(Deutschland – Dänemark)
København	– Helsingborg	(Dänemark – Schweden)
Lübeck-Travemünde	– Hango	(Deutschland – Finnland)
Gedser	– Rostock	(Dänemark – Deutschland)
	(Warnemünde)	
Göteborg	– Frederikshavn	(Schweden – Dänemark)
Malmö	– Travemünde	(Schweden – Deutschland)
Trelleborg	– Sassnitz	(Schweden – Deutschland)
Ystad	– Swinoujscie	(Schweden – Polen)
Helsinki	– Gdynia	(Finnland – Polen)
Helsinki	– Stockholm	(Finnland – Schweden)
Turku	– Stockholm	(Finnland – Schweden)
Samsun	– Constanta	(Türkei – Rumänien)
Mersin	– Venezia	(Türkei – Italien)

Anmerkung: Fährschiffverbindungen sind gleichzeitig auch Grenzübergangspunkte, mit Ausnahme der Fährschiffverbindung Stanrear–Lame und Messina–Villa S. Giovanni.

*) Erfolgen der Radsatzwechsel oder das Umladen von Ladeeinheiten auf Güterwagen mit anderer Spurweite nur in einem Bahnhof, so ist dieser Bahnhof unterstrichen.

Anlage III

Technische Merkmale des Netzes wichtiger Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

Vorbemerkungen

Die Ausbauwerte sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefaßt. Die in Spalte A 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.

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

	A		B
	Vorhandene Linien, die den Infra- strukturbedingungen entsprechen, und zu verbessernde und auszubauende Linien	Neue Linien	
	gegen- wärtig	Zielwerte	
1. Anzahl der Gleise	(nicht näher angegeben)		2
2. Fahrzeug- begrenzungslinie		UIC B ²⁾	UIC C1 ²⁾
3. Mindest- gleisabstand ¹⁾		4,0 m	4,2 m
4. Mindestwert der Aus- baugeschwindigkeit	100 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾
5. Zulässige Radsatzlast:			
Güterwagen ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Maximale Neigung ¹⁾	(nicht näher angegeben)		12,5 mm/m
7. Mindestnutzlänge der Überholungsgleise	600 m	750 m	750 m

¹⁾ Nicht von unmittelbarer Bedeutung für den kombinierten Verkehr, jedoch für einen leistungsfähigen internationalen kombinierten Verkehr empfohlen.

²⁾ UIC = Internationaler Eisenbahnverband

³⁾ Mindestvorgaben für Züge im kombinierten Verkehr (vgl. Anlage IV).

Erläuterungen zu den in der vorstehenden Tabelle verwendeten Ausbauwerten

1. Anzahl der Gleise

Die Linien des internationalen kombinierten Verkehrs müssen eine hohe Kapazität und eine zeitlich exakte Betriebsabwicklung bieten.

Grundsätzlich kann diesen beiden Anforderungen nur mit mindestens zweigleisigen Strecken Rechnung getragen werden; eingleisige Strecken könnten zugelassen werden, wenn den anderen Leistungswerten des Übereinkommens entsprochen wird.

2. Fahrzeugbegrenzungslinie

Hierbei handelt es sich um das Mindestlademaß für Linien des internationalen kombinierten Verkehrs.

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 Sattelan Anhänger) mit europäischem Lademaß (Höhe 4 m, Breite 2,5 m) auf Güterwagen in besonderer Bauart, deren Ladefläche sich 60 cm über der Schienenoberkante befindet;

die Beförderung gewöhnlicher Sattelan Anhänger mit einer Breite von 2,5 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 2,9 m auf Flachwagen in Regelausbauart;

die Beförderung von Wechselbehältern mit einer Breite von 2,5 m auf Flachwagen in Regelausbauart;

die Beförderung von Containern/Wechselbehältern mit einer Breite von 2,6 m und einer Höhe von 2,9 m auf geeigneten Wagen.

Vorhandene Linien durch Gebirgsregionen (wie Pyrenäen, Massif Central, Alpen, Jura, Apennin, Karpaten) 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 Schienenoberfläche befindet;

die Beförderung von Wechselbehältern mit einer Breite von 2,5 m und einer Höhe von 2,6 m auf Flachwagen in Regelausbauart (Ladefläche in einer Höhe von 1,246 m);

die Beförderung von Sattelanhängern auf Taschenwagen;

die Beförderung von Containern/Wechselbehältern mit einer Breite von 2,6 m und einer Höhe von 2,9 m auf Niederflurwagen in besonderer Bauart.

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

4. Mindestwert der Ausbaugeschwindigkeit

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

5. Zulässige Radsatzlast

Hierbei handelt es sich um die zulässige Last je Radsatz, welche die Linien des internationalen kombinierten Verkehrs zu tragen haben.

Die Linien des internationalen kombinierten Verkehrs müssen das derzeitige und zukünftige Verkehrsaufkommen bei Verwendung modernster Fahrzeuge aufnehmen können, d. h. insbesondere

Güterwagen mit einer Radsatzlast von 20 t entsprechend der Klasse C der UIC; eine Radsatzlast von 22,5 t für Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h wurde entsprechend den jüngsten Beschlüssen der UIC angenommen. Die Beschränkung auf 20 t je Radsatzlast für 120 km/h entspricht der UIC-Regelung.

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

7. Mindestnutzlänge der Überholungsgleise

Die Mindestnutzlänge der Überholungsgleise auf Linien des internationalen kombinierten Verkehrs ist für Züge im kombinierten Verkehr von besonderer Bedeutung (vgl. Anlage IV).

Anlage IV

Leistungsparameter für Züge und Mindestvorgaben für die Infrastruktur

A. Anforderungen für leistungsfähige Dienste des internationalen kombinierten Verkehrs

(1) Um einen durch moderne Produktions- und Güterverteilungsmethoden notwendig werdenden leistungsfähigen und schnellen Verkehrsfluß zu gewährleisten, müssen die Dienste des internationalen kombinierten Verkehrs insbesondere den nachfolgenden Anforderungen entsprechen:

- a) Ankunft/Abfahrt im Einklang mit den Wünschen der Kunden (insbesondere späte Ladeschlußzeiten und frühe Bereitstellung der Güter), Liniendienste;
- b) rasche Haus-Haus-Beförderungen, hoher Pünktlichkeitsgrad, zuverlässige Beförderungszeiten;
- c) zuverlässige und rechtzeitige Informationen über den Beförderungsablauf, einfache Beförderungsdokumente, niedriges Schadensrisiko;
- d) Möglichkeit zur Beförderung aller Arten von Standardcontainern sowie aller Ladeeinheiten, die im internationalen Straßengüterverkehr in Europa befördert werden. Hierbei sind die absehbaren Entwicklungen auf dem Gebiet der Maße und Gewichte von Ladeeinheiten zu berücksichtigen.

(2) Diese Anforderungen sind zu erfüllen durch

- a) hohe Beförderungsgeschwindigkeiten (gemessen vom Abfahrtsort zum Zielort, einschließlich aller Zwischenhalte), die den Geschwindigkeiten durchgehender Beförderungen im Straßengüterverkehr entsprechen oder sie nach Möglichkeit noch übertreffen sollen;
- b) Nutzung der außerhalb der Arbeitszeit der Empfänger liegenden Stunden (z. B. Beförderung während der Nacht), um die Güter in den Morgenstunden, wie von den Kunden gewünscht, bereitstellen zu können;
- c) geeignete und ausreichende Fahrzeug- und Infrastrukturkapazitäten (z. B. entsprechende Lademaße);
- d) wenn möglich, direkte Züge (d. h. die Unterwegsumstellung von Sendungen auf andere Züge ist zu vermeiden oder auf ein Mindestmaß zu beschränken);
- e) organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses durch Einsatz moderner Telekommunikationssysteme.

(3) Um die genannten Anforderungen zu erfüllen, sollen die Züge und Infrastruktureinrichtungen eine zufriedenstellende Leistungsfähigkeit besitzen, d. h. sie sollen bestimmte Mindestvorgaben erfüllen, die von allen in einer gegebenen Verkehrsverbindung betroffenen Behörden einzuhalten sind.

(4) Die nachstehenden Leistungsparameter und Mindestvorgaben wurden insbesondere für große internationale Beförderungsvolumen erstellt, d. h. für Verkehrsverbindungen, auf denen Direktzüge im Linienvverkehr eingesetzt sind oder auf denen zumindest größere Wagengruppen befördert werden. Einzelwagen oder Sondertransporte könnten immer noch im Rahmen herkömmlicher Güterzüge befördert werden, wenn dies den Bedürfnissen der Kunden und der betroffenen Eisenbahnen genügt.

B. Leistungsparameter für Züge

(5) Die im internationalen kombinierten Verkehr eingesetzten Züge sollen folgende Mindestvorgaben erfüllen:

Mindestvorgaben	Gegenwärtig	Zielwerte*)
Mindestwert der Ausbaugeschwindigkeit	100 km/h	120 km/h
Zuglänge	600 m	750 m
Zuggewicht	1 200 t	1 500 t
Radsatzlast (Güterwagen)	20 t	20 t (22,5 t bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h)

*) Diese Werte sollen ungefähr bis zum Jahr 2000 erreicht sein. Die Erfüllung höherer Anforderungen zu einem früheren Zeitpunkt wird hierbei nicht ausgeschlossen, solange diese die internationale Entwicklung des kombinierten Verkehrs nicht beeinträchtigen.

Können Direktzüge nicht eingesetzt werden, so sollen die Züge möglichst nur aus wenigen Wagengruppen bestehen mit gleichem Bestimmungsort für Güterwagen einer Wagengruppe. Unterwegshalte aus betrieblichen Gründen oder für Grenzkontrollen sind möglichst zu vermeiden.

(6) Das rollende Material soll die genannten Vorgaben hinsichtlich Geschwindigkeit und Radsatzlast erfüllen und dazu geeignet sein, alle Ladeeinheiten zu befördern, die in bezug auf Abmessungen und Gewichte zu berücksichtigen sind.

(7) Züge im kombinierten Verkehr werden mit höchstem Vorrang behandelt. Ihr Fahrplan ist so zu gestalten, daß er den Kundenwünschen nach zuverlässigen und regelmäßigen Verkehrsdiensten entspricht.

C. Mindestvorgaben für Eisenbahnlinien

(8) Die im kombinierten Verkehr benutzten Eisenbahnlinien sollen eine angemessene tägliche Zugkapazität besitzen, um Wartezeiten für Züge im kombinierten Verkehr auszuschließen. Bei diesen Zügen sind Verspätungen aufgrund der außerhalb der üblichen Arbeitszeit liegenden Stunden zu vermeiden.

(9) Für die Verbesserung von Eisenbahnlinien sind die in Anlage III enthaltenen Ausbauwerte für die Infrastruktur anzuwenden.

D. Mindestvorgaben für Terminals

(10) Für eine leistungsfähige ladedienstliche Behandlung der Sendungen in den Terminals sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- a) Zwischen der letzten Gutannahme und der Abfahrt der Züge sowie zwischen der Ankunft der Züge und der Bereitstellung der Güterwagen zum Entladen der Ladeeinheiten darf nicht

mehr als eine Stunde vergehen, es sei denn, den Wünschen der Kunden in bezug auf den spätesten Zeitpunkt für die Annahme oder Aushändigung der Güter kann auf andere Weise entsprochen werden.

- b) Die Wartezeiten für Straßenfahrzeuge, die Ladeeinheiten liefern oder aufnehmen, müssen möglichst kurz sein (höchstens 20 Minuten).

- c) Der Standort des Terminals ist so zu wählen, daß er

von den wirtschaftlichen Zentren aus leicht und rasch über die Straße erreichbar ist;

innerhalb des Schienennetzes eine gute Anbindung an die Fernverkehrslinien und für Verkehrsverbindungen mit Wagengruppenverkehr einen guten Zugang zu den Schnellgüterzügen im kombinierten Verkehr besitzt.

- (11) Die nachfolgenden Mindestvorgaben für Unterwegsbahnhöfe sollen ebenfalls für Terminals gelten.

E. Mindestvorgaben für Unterwegsbahnhöfe

(12) Unterwegshalte von Zügen im kombinierten Verkehr, die aus technischen oder betrieblichen Gründen erforderlich werden, z. B. in Wagengruppenwechsel- oder Spurwechselbahnhöfen, sind gleichzeitig dazu zu benutzen, Arbeiten auszuführen, die andernfalls zusätzliche Halte erfordern würden (z. B. Grenzkontrollen, Lokomotivwechsel). Die Infrastruktur solcher Unterwegsbahnhöfe muß folgende Voraussetzungen erfüllen:

Ausreichende tägliche Zugkapazität auf Zulaufstrecken, um Zugverspätungen im kombinierten Verkehr zu vermeiden.

Die Einfahrt in Zulaufstrecken und das Verlassen solcher Strecken müssen ein verzögerungsfreies Einfädeln der Züge gewährleisten. Ihre Kapazität muß groß genug sein, um Verspätungen ankommender und abfahrender Züge zu vermeiden.

Ausreichende Gleiskapazität für die verschiedenen Gleistypen, die für die speziellen Arbeiten im Bahnhofsbereich erforderlich sind, insbesondere für Ankunfts-/Abfahrtsgleise, Zugbildungs- gleise, Rangier- und Ausziehgleise, Lade- und Spurwechsel- gleise.

Die Lademaße der genannten Gleise müssen denen der benutzten Eisenbahnlinien entsprechen (UIC-B oder UIC-C1).

Die Gleislänge muß für die Aufnahme ganzer Züge im kombinierten Verkehr ausreichend sein.

Bei elektrischer Zugförderung müssen die Gleise für elektrische Triebfahrzeuge zugänglich sein (in Grenzbahnhöfen: für elektrische Triebfahrzeuge der betreffenden Anschlußbahn).

Die für Umschlag, Wagenwechsel, Spurwechsel und Grenzkontrollen vorgesehenen Kapazitäten sollen gewährleisten, daß notwendige Zwischenhalte möglichst kurz sind.

- a) Wagengruppenwechselbahnhöfe

(13) Der kombinierte Verkehr soll nach Möglichkeit mit Direktzügen zwischen dem Versand- und dem Empfangsbahnhof abgewickelt werden. Ist dies aufgrund des geringen Umfangs der Sendungen nicht wirtschaftlich und die Umstellung von Sendungen im kombinierten Verkehr deshalb unvermeidlich, so sollen zumindest Wagengruppen eingesetzt werden. Die für diese Arbeiten benötigten Haltezeiten dürfen jeweils 30 Minuten nicht überschreiten. Erreicht werden könnte dies durch eine geeignete Zugbildung (Züge sollen über möglichst lange Strecken, auch grenzüberschreitend, eingesetzt werden) zusammen mit einer entsprechenden Infrastruktur der Wagengruppenwechselbahnhöfe.

- b) Grenzübergangspunkte

(14) Züge im kombinierten Verkehr legen die gesamte Strecke möglichst ohne Zwischenhalt, einschließlich Grenzübergänge, bis zu den Bahnhöfen, in denen in jedem Fall ein Wagengruppenwechsel notwendig ist, bzw. bis zu ihrem Bestimmungsort zurück. Wenn möglich, finden an der Grenze keine Aufenthalte oder, sind diese unvermeidlich, nur sehr kurze Aufenthalte (von höchstens 30 Minuten) statt. Erreicht werden kann dies,

wenn die üblicherweise an der Grenze durchgeführten Arbeiten nicht vorgenommen werden oder, sofern dies nicht möglich ist, diese Arbeiten ins Landesinnere verlegt werden, wo die Züge in jedem Fall aus technischen und/oder verwaltungsmäßigen Gründen halten müssen;

wenn nur einmal, falls überhaupt, in gemeinschaftlich genutzten Grenzbahnhöfen gehalten wird.

- c) Spurwechselbahnhöfe

(15) Die Erfüllung künftiger Anforderungen macht die Entwicklung zeitsparender und kostenwirksamer Verfahren erforderlich. Für das Umladen von Ladeeinheiten auf Güterwagen der anderen Spurweite sind die oben genannten Anforderungen für das Umladen im Terminal sinngemäß anzuwenden. Die Aufenthalte in Spurwechselbahnhöfen sollen möglichst kurz sein. Die verfügbare Spurwechsel- oder Umladekapazität muß groß genug sein, um kurze Aufenthalte zu gewährleisten.

- d) Fährschiffverbindungen/-häfen

(16) Verkehrsdienste und Fährdienstangebote müssen aufeinander abgestimmt sein. In den Häfen sollen die Aufenthalte von Sendungen im kombinierten Verkehr möglichst kurz sein (wenn möglich nicht mehr als eine Stunde). Neben einer angemessenen Infrastruktur des Fährschiffbahnhofs und geeigneter Fährschiffe (vgl. Absatz 17) ist dies durch folgende Maßnahmen zu erreichen:

Bei den erforderlichen Grenzkontrollmaßnahmen finden die in Absatz 14 aufgeführten Anforderungen Anwendung;

die Fahrpläne im Fährschiff- und Eisenbahnverkehr sollen aufeinander abgestimmt sein und zur Beschleunigung des Beladens der Schiffe und/oder der Zugbildung Vorausinformationen bereitgestellt werden.

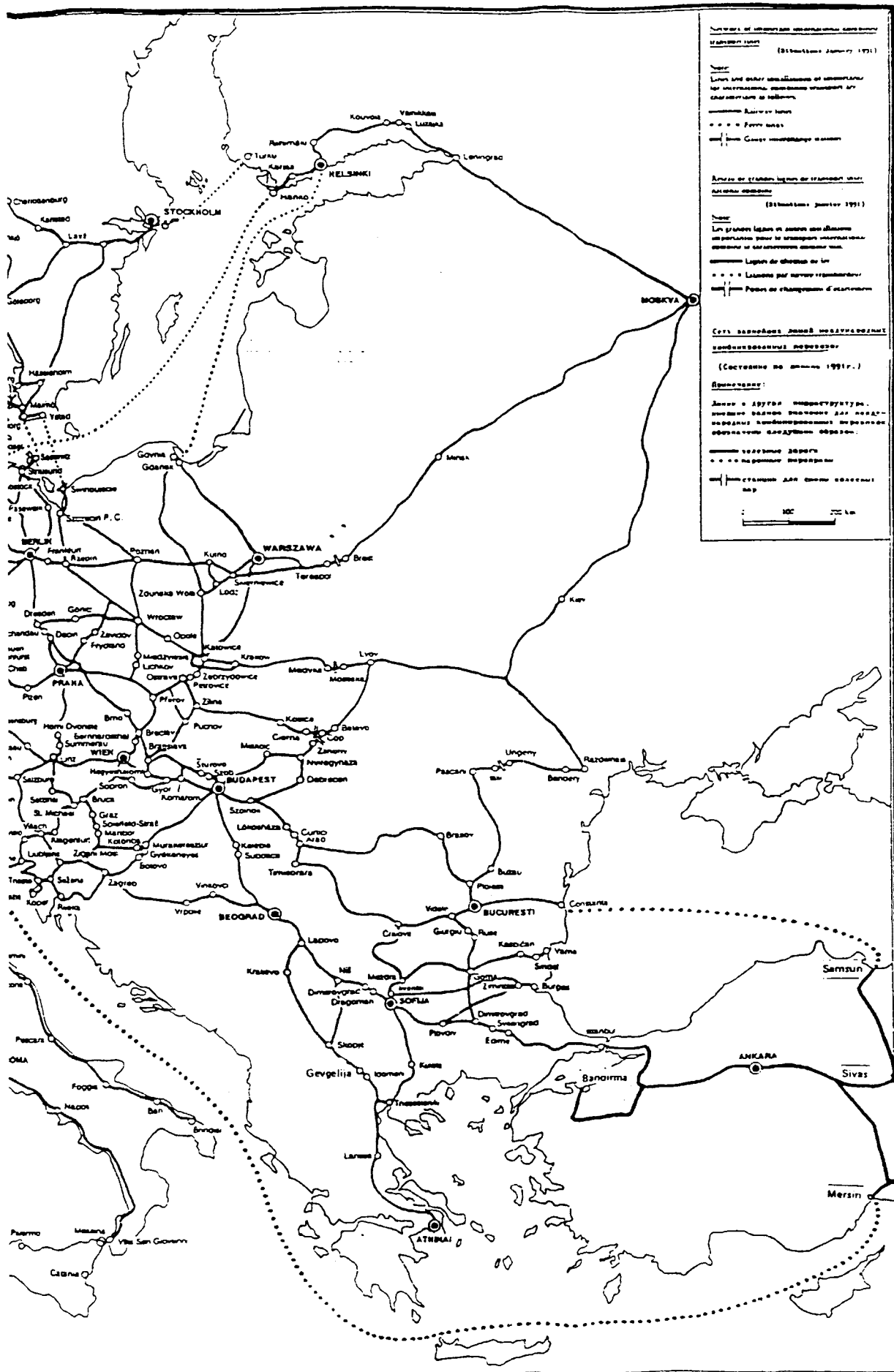
- (17) Die für den kombinierten Verkehr eingesetzten Fährschiffe müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:

Geeignete Schiffsgrößen und -typen entsprechend den betreffenden Ladeeinheiten und/oder Güterwagen.

Schnelles Be- und Entladen der Fährschiffe und Unterbringung der Ladeeinheiten/Güterwagen entsprechend den Anforderungen der anschließenden Beförderung auf der Schiene (gegebenfalls Trennung des kombinierten Verkehrs vom Personen- und/oder Straßengüterverkehr).

Verbleiben die Ladeeinheiten während der Überfahrt auf den Güterwagen, so müssen die Fährschiffe leicht zugänglich, und zeitraubende Rangiervorgänge dürfen nicht notwendig sein. Ladebegrenzungslinie, Radsatzlast usw. sollen mit den in Anlage III aufgeführten Ausbauwerten für Eisenbahnlinien übereinstimmen.

Muß die Umladung der Ladeeinheiten ohne Güterwagen erfolgen, so sollten für die möglicherweise notwendige Beförderung auf der Straße zwischen Fähr- und Eisenbahnterminal kurze Entfernungen und gute Straßenverbindungen zur Verfügung stehen.



Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei GmbH, Zweigniederlassung Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Übereinkünfte 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:

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H., Postfach 13 20, 53003 Bonn
Telefon: (0228) 382 08-0, Telefax: (0228) 382 08-36.

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich 97,80 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 3,10 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 1993 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 ohne Anlageband: 11,15 DM (9,30 DM zuzüglich 1,85 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 12,15 DM.

Preis des Anlagebandes: 198,00 DM (192,20 DM zuzüglich 5,80 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 199,00 DM.

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

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 53003 Bonn

Postvertriebsstück · Z 1998 A · Entgelt bezahlt

Bekanntmachung der Neufassung der Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)

Vom 6. Juli 1994

Auf Grund des Artikels 2 der 11. ADR-Änderungsverordnung vom 4. März 1993 (BGBl. 1993 II S. 234) wird der Wortlaut der Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in der aus dem Anlageband ersichtlichen, ab 1. Januar 1993 geltenden Fassung im verbindlichen französischen Text sowie in deutscher Übersetzung bekanntgemacht¹⁾. Die Neufassung berücksichtigt:

1. die Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 1992 (BGBl. 1992 II S. 95),
2. die am 26. Juni 1992 in Kraft getretene Verordnung vom 15. Juni 1992 (BGBl. 1992 II S. 407),
3. die am 24. März 1993 in Kraft getretene Verordnung vom 4. März 1993 (BGBl. 1993 II S. 234).

Bonn, den 6. Juli 1994

Der Bundesminister für Verkehr
Wissmann

¹⁾ Der Anlageband zu dieser Ausgabe wird den Abonnenten des Bundesgesetzblattes Teil II auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt.