

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

Abgeschlossen in Genf am 1. Februar 1991
Von der Bundesversammlung genehmigt am 16. Dezember 1992²
Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 11. Februar 1993
In Kraft getreten für die Schweiz am 20. Oktober 1993

(Stand am 10. Dezember 2009)

Die Vertragsparteien,

in dem Wunsch, den internationalen Güterverkehr zu erleichtern;

in Anbetracht der erwarteten Zunahme des internationalen Güterverkehrs infolge des weiter wachsenden internationalen Handels;

im Bewusstsein der nachteiligen Auswirkungen solcher Entwicklungen auf die Umwelt;

unter Hinweis auf die grosse Bedeutung des kombinierten Verkehrs für die Entlastung des europäischen Strassennetzes, insbesondere im alpenquerenden Verkehr, und der Milderung von Umweltschäden;

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,

sind wie folgt übereingekommen:

**Kapitel I
Allgemeines**

Art. 1 Begriffsbestimmungen

im Sinne dieses Übereinkommens

AS 1993 2838; BBl 1992 III 1119

¹ Der französische Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der entsprechenden Ausgabe dieser Sammlung.

² AS 1993 2837

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

Art. 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 «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.

Art. 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.

Art. 4 Betriebliche Zielsetzungen

Zur Erleichterung der Dienste des internationalen kombinierten Verkehrs innerhalb 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.

Art. 5 Anlagen

Die Anlagen sind Bestandteil des Übereinkommens. Weitere Anlagen zu anderen Aspekten des kombinierten Verkehrs können in Übereinstimmung mit dem in Artikel 14 beschriebenen Änderungsverfahren dem Übereinkommen beigefügt werden.

Kapitel II
Schlussbestimmungen

Art. 6 Bezeichnung des Verwahrers

Verwahrer des Übereinkommens ist der Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 9 Beitritt

1. Dieses Übereinkommen liegt vom 1. April 1991 an 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.

Art. 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.

Art. 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 Nationen³ 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

³ SR 0.120

- 2.⁴ Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung des Übereinkommens von der Arbeitsgruppe über den intermodalen Verkehr und die Logistik 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.

Art. 15 Änderung der Anlagen I und II

1. Die Anlagen I und II können nach dem in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.
- 2.⁵ Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung der Anlagen I und II von der Arbeitsgruppe über den intermodalen Verkehr und die Logistik der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen 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 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.

4 Fassung gemäss Änd. vom 18. März 2008 angenommen anlässlich der 49. Sitzung der Arbeitsgruppe, in Kraft seit 10. Dez. 2009 (AS 2014 649).

5 Fassung gemäss Änd. vom 18. März 2008 angenommen anlässlich der 49. Sitzung der Arbeitsgruppe, in Kraft seit 10. Dez. 2009 (AS 2014 649).

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.

Art. 16 Änderung der Anlagen III und IV

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

2.⁶ Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung der Anlagen III und IV von der Arbeitsgruppe über den intermodalen Verkehr und die Logistik der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen 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. Jeder nach dem Absatz 3 übermittelte Änderungsvorschlag gilt als angenommen, ausser wenn in einer Frist von sechs Monaten nach dem Datum seiner Übermittlung ein Fünftel oder mehr der Vertragsparteien dem Generalsekretär der Vereinten Nationen ihren Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung notifiziert hat.

5. Jede nach dem Absatz 4 dieses Artikels angenommene Änderung wird vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien übermittelt; sie tritt für alle Vertragsparteien drei Monate nach dem Zeitpunkt ihrer Übermittlung mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor ihrem Inkrafttreten dem Generalsekretär notifiziert haben, dass sie die vorgeschlagene Änderung nicht annehmen.

6. Wenn ein Fünftel oder mehr der Vertragsparteien ihren Einspruch gegen den Änderungsvorschlag gemäss dem oben erwähnten Absatz 4 notifiziert hat, so gilt die Änderung als nicht angenommen und ist wirkungslos.

Art. 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.

⁶ Fassung gemäss Änd. vom 18. März 2008 angenommen anlässlich der 49. Sitzung der Arbeitsgruppe, in Kraft seit 10. Dez. 2009 (AS 2014 649).

Art. 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.

Art. 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.

Art. 20 Notifikationen 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 1969⁷ über das Recht der Verträge niedergelegt sind.

Art. 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

(Es folgen die Unterschriften)

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.

* Verwendete Symbole

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

———— = Alternative Strecken (z. B. $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$)

----- = 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)

(1) Portugal*

C–E 05 (Fuentes de Oñoro–) Vilar Formoso–Pampilhosa– $\frac{\text{Coimbra-Lisboa}}{\text{Porto}}$

C–E 90 Lisboa–Entroncamento–Marvão(–Valencia de Alcântara)

(2) Spanien*

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

C–E 07 (Hendaye–) Irún–Burgos– $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$ –Madrid

C–E 053 Madrid–Córdoba–Bobadilla–Algeciras

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

⁸ Änderungen wurden anlässlich der 32., 34., 38., 41., 43. und 49. Sitzung der Arbeitsgruppe über den intermodalen Verkehr und die Logistik der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen angenommen. Sie sind für die Vertragsparteien am 1. Febr. 2001, am 18. Dez. 2001, am 16. April 2004, am 7. April 2005, am 20. Mai 2006 und am 23. Mai 2009 in Kraft getreten (siehe AS **2008** 4913, **2014** 649).

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole siehe erste Seite der Anlage I.

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

C–E 16 London–Harwich (–Hoek van Holland)

C 03/1 London–Cardiff

C 03/2 Cleveland–Doncaster–London
Leeds

(5) **Frankreich***

C–E 05/

C–E 07 Paris–Bordeaux–Hendaye (–Irùn)

C–E 15 (Quévy–) Feignies–Aulnoye–Paris–Dijon–Lyon–Avignon–
(Erquelinnes–) Feumont Le Creusot
Tarascon–Marseille

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–E 40 Le Havre–Paris–Lérouville–Onville–Metz–Rémilly–Forbach
(–Saarbrücken)

C–E 42 Paris–Lérouville–Nancy–Sarrebouurg–Réding–Strasbourg (–Kehl)

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

C–E 90 (Port Bou–) Cerbère–Narbonne–Tarascon–Marseille–Menton
(–Ventimiglia)

C–E 700 Lyon–Ambérieu

C 07 Paris–Toulouse

C 20 Lille–Tourcoing (–Mouscron)

C 25 Thionville–Apach (–Perl)

C 40 Paris–Le Mans–Nantes

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole
siehe erste Seite der Anlage I.

 Rennes

- C 51 (Dover-) Calais–Lille–Paris
 C 90/2 Bordeaux–Toulouse–Narbonne

(6) **Niederlande***

- C–E 15 Amsterdam–Den Haag–~~Rotterdam~~ ~~Roosendaal~~ (~~–Antwerpen~~)
 C–E 16 (Harwich-) Hoek van Holland–~~Rotterdam~~–~~Utrecht~~
 C–E 35 Amsterdam–~~Utrecht~~–~~Arnhem~~ (~~–Emmerich~~)
 C 10/1 Utrecht–Amersfoort–Hengelo (~~–Bad Bentheim~~)
 C 16 Rotterdam–Tilburg–Venlo (~~–Mönchengladbach~~)

(7) **Belgien***

- C–E 10/
 C–E 20 (Dover-) Oostende–Bruxelles–Liège (~~–Aachen~~)
 C–E 15 (Roosendaal-) Antwerpen–Bruxelles–Quévry (~~–Feignies~~)
Charleroi–Erquelinnes (~~–Jeumont~~)
 C–E 22 (Harwich-) Zeebrugge–Brugge
 C–E 25 Bruxelles–Arlon–Sterpenich (~~–Kleinbettingen~~)
 C 15 Charleroi–Namur–Liège
 C 20 (Tourcoing-) Mouscron–Liège–Montzen (~~–Aachen~~)

(8) **Luxemburg***

- C–E 25 (Sterpenich-) Kleinbettingen–Luxembourg–Bettembourg (~~–Thionville~~)

(9) **Deutschland***

- C–E 10 (Liège-) Aachen–Köln–Düsseldorf–Dortmund–Münster–Osnabrück–
 Bremen–Hamburg–Lübeck (~~–Hanko~~)
 C–E 18 Hamburg–Büchen–Berlin/Seddin
 C–E 20 (Liège-) Aachen–Köln–Duisburg–Dortmund–Hannover–Helmstedt–
 Berlin/Seddin–Frankfurt (O) (~~–Kunowice~~)
 C–E 32 Frankfurt (M)–Hanau–Erfurt–Leipzig–Dresden
 C–E 35 (Arnhem-) Emmerich–Duisburg–Düsseldorf–Köln–Mainz–
Düsseldorf–Neuss
 Mannheim–Kalsruhe (~~–Basel~~)
 C–E 40 (Forbach-) Saarbrücken–Ludwigshafen–Mannheim–Frankfurt (M)–
 Gemünden–Nürnberg–Schirnding (~~–Cheb~~)
 C–E 42 (Strasbourg-) Kehl–Appenweier–Karlsruhe–Mühlacker–Stuttgart

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole
 siehe erste Seite der Anlage I.

Offenburg

- C-E 43 Frankfurt (M)–Heidelberg
Mannheim–Bruchsal–Stuttgart–Ulm–Augsburg–
München–Freilassing (–Salzburg)
- C-E 45 (Rødby–) Puttgarden–Hamburg–Hannover–Würzburg–Nürnberg–
Ingolstadt–München (–Kufstein)
- C-E 46 Mainz–Frankfurt (M)
- C-E 51 (Gedser–) Rostock–Berlin–Halle
Leipzig–Erfurt–Nürnberg
- C-E 55/
C-E 61 (Trelleborg–) Sassnitz Hafen–Stralsund–Pasewalk
Neustrelitz–Berlin/Seddin–
Dresden–Bad Schandau (–Decín)
- C-E 451 Nürnberg–Passau (–Wels)
- C 10/1 (Hengelo–) Bad Bentheim–Osnabrück
- C 16 (Venlo–) Mönchengladbach–Köln
- C 25 (Apach–) Perl–Trier–Koblenz
- C 30 Leipzig–Hoyerswerda–Horka (–Wegliniec)
- C 45/1 (Fredericia–) Flensburg–Hamburg
- C 45/2 Bremerhaven–Bremen–Hannover
- C 45/3 Travemünde–Lübeck

(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-E 50 (Culoz–) Genève–Lausanne–Bern–Zürich–Buchs (–Innsbruck)
- C 35 (Karlsruhe–) Basel–Brugg–Immensee–Bellinzona–(Luino)
Chiasso (–Milano)

(11) **Italien***

- C-E 25 (Brig–) Domodossola–Novara–Milano–Genova
- C-E 35 (Chiasso–) Milano–Bologna–Firenze–Roma–Napoli–Salerno–
Villa S. Giovanni–Messina
- C-E 45 (Innsbruck–) Brennero–Verona–Bologna–Ancona–Foggia–Bari–Brindisi
- C-E 55 (Arnoldstein–) Tarvisio–Udine–Venezia–Bologna

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole
siehe erste Seite der Anlage I.

 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 35 (~~Bellinzona–~~) Luino–Gallarate–Rho –Milano
 (–Chiasso)
 C 90/3 La Spezia–Fidenza–Parma
 C 90/4 Livorno–Pisa–Firenze

(12) **Norwegen***

- C–E 45 Oslo (–Kornsjø)
 C 47 Narvik (–Vassijaure)
 C 48 Trondheim–Hell– (Storlien)
 C 61 Oslo (–Charlottenberg–Stockholm)

(13) **Schweden***

- C–E 45 (Kornsjø–) Göteborg–Helsingborg (–Helsingør)
 C–E 53 Helsingborg–Hässleholm
 C–E 55/
 C–E 61 Stockholm–Hässleholm–Malmö–Trelleborg (–Sassnitz Hafen)
 C–E 59 Malmö–Ystad (–Swinoujscie)
 C 10/2 Stockholm (–Turku)
 C 45/1 Göteborg (–Frederikshavn)
 C 45/3 Malmö (–Travemünde)
 C 47 (Narvik–) Vassijaure–Gällivåre–Boden–Ånge–Hallsberg
 C 48 (Hell–) Storlien–Östersund–Ånge
 C 55 Hallsberg–Göteborg
 C 61 (Oslo–) Charlottenberg–Karlstad–Hallsberg–Stockholm

(14) **Dänemark***

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

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole
 siehe erste Seite der Anlage I.

(15) **Österreich***

- C-E 43 (Freilassing-) Salzburg
- C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
- C-E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)
Schwarzach St. Veit
Salzburg-Wels-Linz-Wien- (Hegyeshalom)¹
Ebenfurt (-Sopron)²
- ¹ MAV.
² GYSEV/MAV.
- C-E 52 Wien-Marchegg (-Devínska Nová Ves)
- C-E 55 (Horní Dvoriště-) Summerau-Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-
Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
- C-E 63 (Bratislava-) Kittsee-Parndorf-Wien
- 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 451 (Passau-) Wels
- C-E 551 (Horní Dvoriště-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael

(16) **Polen***

- C-E 20 (Frankfurt (O)-) Kunowice-Poznan-Lowicz- Warszawa
Skierniewice -Lukow-
Terespol (-Brest)
- C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Kraków-Przemysl-Medyka
(-Mostiska)
- C-E 59 (Ystad-) Swinoujście-Szczecin-Kostrzyń-Zielona Góra-Wrocław-
Opole-Chalupki
- C-E 65 Gdynia-Gdansk-Tczew- Warszawa
Bydgoszcz -Katowice-Zebrzydowice
(-Petrovice U. Karviné)
- C-E 75 Warszawa-Białystok-Sokolka-Suwalki-Trakisзки (-Mockava)
- C 28 Warszawa-Lublin-Dorohusk (-Izov)
- C 30 (Horka-) Węglieniec
- C 30/1 Kraków-Nowy Sacz-Muszyna (-Plaveč)
- C 59 Chalupki (-Bohumín)

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole
siehe erste Seite der Anlage I.

- C 59/1 Nowa Sól–Zagan–Wegliniec–Zgorzelec–Zawidów (–Frýdlant)
 C 59/2 Wrocław–Miedzylesie (–Lichkov)
 C 63 Czechowice Dziedzice–Zywiec–Zwardon (–Skalite)
 C 65/1 Zduńska Wola Karsznice–Łódź Olechów–Skierniewice
 C 65/2 Chorzew Siemkowice–Czestochowa–Zawiercie–Jaworzno Szczakowa–
 Czechowice Dziedzice
 C 65/3 Herby Nowe–Paczyna–Kedzierzyn Koźle Azoty

(17) **Tschechische Republik***

- C–E 40 (Schirnding–) Cheb–Plzeň–Praha–Kolín–Ústí nad Orlicí–Česká Třebová–
 Přerov–Hranice na Moravě– Bohumín–Mosty u Jablunkova (–Čadca)
Horní Lideč (–Lúky pod Makytou)
 C–E 55 (Bad Schandau–) Děčín–Praha– Horní Dvořiště (–Summerau)
 C–E 61 (Bad Schandau–) Děčín– Praha–Kolín–Ústí nad Orlicí–Česká Třebová –
Všetaty–Kolín–Havlíkův Brod
 Brno–Břeclav–Lanžhot (–Kúty)
 C–E 65 (Zebrzydovice–) Petrovice u Karviné– Bohumín–Hranice na Moravě–
 Přerov–Břeclav (–Bernhardsthal)
 C–E 551 Praha–Horní Dvořiště (–Summerau)
 C 59 (Chalupki–) Bohumín
 C 59/1 (Zawidów–) Frýdlant v Čechách–Všetaty–Praha
 C 59/2 (Miedzylesie–) Lichkov–Ústí nad Orlicí

(18) **Slowakei***

- C–E 40 (Mosty u Jablunkova–) Čadca –Žilina–Poprad–Tatry–
(Horní Lideč–) Lúky pod Makytou–Púchov
 Košice–Čierna nad Tisou (–Chop)
 C–E 52 (Marchegg–) Devínska Nová Ves–Bratislava–Nové Zámky–Štúrovo
 (–Szob)
 C–E 61 (Lanžhot–) Kúty–Bratislava– Komárno (–Komárom)
Ružovce (–Hegyeshalom)
 C–E 63 (Zwardoň–) Skalite–Čadca–Žilina–Leopoldov– Bratislava (–Kittsee)
 Galanta
 C 30/1 (Muszyna–) Plaveč–Prešov–Kysak–Košice–Čaňa (–Hidasnémeti)

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole
 siehe erste Seite der Anlage I.

(19) **Ungarn***

C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom¹
(Ebenfurt-) Sopron².-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-
Záhony (-Chop)

¹ MAV.

² GYSEV/MAV.

C-E 52 (Štúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza

C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

C-E 61 (Bratislava-Komarno-) Komárom-Budapest
Hegyeshalom

C-E 69 Budapest-Székesfehérvár- BobaHodoš
Murakeresztú (Kotoriba)

CE 71 Budapest-Dombóvár-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)

C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)

C-E 691 Murakeresztúr-Gyékényes

C 30/1 (Čaña-) Hidasnémeti-Miskolc

C 54/1 (Episcopia Bihor-) Biharkeresztes-Berettyóújfalú-Püspökladány

C 773 Budapest-Dombóvár-Pécs-Magyarbóly (-Beli Manastir)

(20) **Slowenien***

C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Ilirska Bistrica (-Šapjane)

C-E 67 (Spielfeld Strass-) Šentilj-Maribor-Zidani Most

C-E 69 Hodoš-Murska Sobota
(Čakovec-) Središče -Ormož-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-
Divača-Koper

C-E 70 (Villa Opicina-) Sežana-Ljubljana-Zidani Most-Dobova (-Savski Marof)

(21) **Kroatien***

C-E 65 (Ilirska Bistrica-) Šapjane-Rijeka

C-E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Čakovec (-Središče)

C-E 70 (Dobova-) Savski Marof-Zagreb-Strizivojna Vrpolje-Vinkovci-Tovarnik
(-Šid)

C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Oštarije-Rijeka

C-E 702 (Središče-) Čakovec-Varaždin-Koprivnica-Osijek-Erdut (-Bogojevo)

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole
siehe erste Seite der Anlage I.

- C–E 751 Zagreb–Sunja–Volinja (–Dobrljin–Bihać–Ripač–) Strmica–
Knin–Split
Šibenik
- C–E 753 Zagreb–Karlovac–Oštarije–Gospić–Knin–Zadar
- C–E 771 (Bogojevo–) Erdut–Vinkovci–Strizivojna Vrpolje–Slavonski Šamac
(–Bosanski Šamac–Sarajevo–Čapljina–) Metković–Ploče
- C 773 (Magyarbóly–) Beli Manastir–Osijek–Strizivojna Vrpolje
- (22) **Bosnien-Herzegowina***
- C–E 751 (Volinja–) Dobrljin–Bihać–Ripać (–Strmica)
- C–E 771 (Slavonski Šamac–) Bosanski Šamac–Sarajevo–Čapljina (–Metković)
- (23) **Serbien***
- C–E 66 Beograd–Vršac (–Stamora Moravița)
- C–E 70 (Tovarnik–) Šid–Beograd–Niš–Dimitrovgrad (–Dragoman)
- C–E 79 Beograd–Bar (–Ancona)
(–Bari)
- C–E 85 (Kelebia–) Subotica–Beograd–Niš–Preševo (–Tabanovci)
Kraljevo–Đeneral Janković (–Volkovo)
- C–E 771 Subotica–Bogojevo (–Erdut)
- (24) **Ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien***
- C–E 85 (Preševo–) Tabanovci–Skopje–Gevgelia (–Idomeni)
(Đeneral Janković–) Volkovo
- (25) **Griechenland***
- C–E 85 (Gevgelia–) Idomeni–Thessaloniki–Athinai
- C–E 853 Larissa–Volos [–Latakia (Arabische Republik Syrien)]
- C–E 855 (Kulata–) Promachon–Thessaloniki
- C 70/2 Strymonas–Alexandroupolis–Pythion (–Uzunköprü)
Dikea (–Svilengrad)
- C 85/1 Thessaloniki–Florina–Kristallopigi (–.....)
- C 85/2 Igoumenitsa–Kalabaka–Palaiofarsalos–Volos [–Latakia (Arabische Republik Syrien)]
- C 85/3 Athinai–Patras

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole siehe erste Seite der Anlage I.

(26) **Rumänien***

- C-E 54 Arad-Deva-Teiuş-Vînători-Braşov-Bucureşti
C-E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timişoara-Craiova-Bucureşti
C-E 66 Halmeu-Satu Mare-Carei-Oradea-Arad-Timişoara-Stamora Moraviţa
(-Vrsac)
C-E 95 (Ungheni-) Iaşi-Paşcani-Buzău-Ploieşti-Bucureşti-Videle-Giurgiu
(-Ruse)
C-E 560 Buzău-Galaţi (-Giurgiuleşti)
C-E 562 Bucureşti-Constanţa
C-E 851 (Vadul Siret-) Vicşani-Suceava-Paşcani
C 54 (Deakovo-) Halmeu-Satu Mare-Dej-Cluj-Coşlariu
C 54/1 Paşcani-Suceava-Salva-Dej-Cluj Napoca-Oradea-Episcopia Bihor
(-Biharkeresztes)
C 95 Craiova-Calafat (-Vidin)

(27) **Bulgarien***

- C-E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad Sever-
Svilengrad (-Kapikule)
C-E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad
C-E 660 Ruse-Kaspichan
C-E 680 Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspichan-Sindel-Varna
C-E 720 Plovdiv-Zimintza-Karnobat-Burgas
C-E 855 Sofija-Kulata (-Promachon)
C-E 951 Sindel-Karnobat
C 70/2 (Dikea-) Svilengrad
C 95 (Calafat-) Vidin-Sofija

(28) **Finnland***

- C-E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Buslovskaya)
C 10/2 (Stockholm-) Turku-Helsinki

(29) **Belarus***

- C-E 20 (Terespol-) Brest-Minsk-Orsha (-Krasnoye)
C 14 (Indra-) Bigosovo-Polak-Vibesck

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole
siehe erste Seite der Anlage I.

- C 20/3 (Kena-) Gudagai-Maladzečna-Minsk
- C-95/2 (~~Lobok-~~ Eziarysca-Vicebsk-Orsha -Žlobin-Slovechno (-Berezhest))
Minsk
- (30) **Ukraine***
- C-E 30 (Medyka-) Mostiska 2-Lvov-Rovno-Berdichev-Kazatin-Kiev-Kharkiv-Kupyansk-Topoli (-Valuiki)
- C-E 40 (Čierna nad Tissou-) Čop-Lvov
- C-E 50 (Záhony-) Chop-Lvov-Fastov-Dnipropetrovsk-Krasnoarmeisk-Yasinovataya-Debaltsevo-Krasnaya Mogila (-Gukovo)
- C-E 95 (Novosavitskoe-) Kuchurgan-Razdelnaya-Kazatin-Kiev-Khutor Mikhailovsky-Zernovo (-Suzemka)
- C-E 391 Dnipropetrovsk-Lozovaya-Krasny Liman-Kharkov
- C-E 593 Yasinovataya-Kvashino (-Uspenskaya)
- C-E 851 Lvov-Vadul Siret (-Vicșani)
- C 28 (Dorohusk-) Izov-Kovel-Sarni-Korosten-Kyiv
- C 95/1 Odessa-Usatovo-Razdelnaya
- C 95/2 Kazatin-Berdichev-Korosten-Berezhest (-Slovechno)
- (31) **Republik Moldau***
- C-E 95 (Iași-) Ungheni-Chișinău-Bendery-Novosavytskoe (-Kuchurgan)
- C-E 560 (Galați-) Giurgiulesti (-Reni-) Etulia-Greceni (-Bolgrad-) Taraclia-Basarabeasca (-Carabuteni-) Cimislia-Bendery
- (32) **Russische Föderation***
- C-E 10 (Vainikkala-) Buslovskaya-St. Petersburg-Moskva
- C-E 20 (Orsha-) Krasnoye-Smolensk-Moskva-Nizhniy Novgorod-Ekaterinburg-Tyoumen
-
- Kourgan-Petoukhovo (-Mamlyoutka-Petropavlovsk-Kara-Gouga-) Isilkoul-Omsk-Novosibirsk-Krasnoyarsk-Taychet-Irkoutsch-
- Oulan-Oude- Zaoudinsky- - Karimskaya
- Naouchki (-Soukhe-Bator) Zabailkalsk (-Mandchoulia)
- Khabarovsk- Baranovsky- -Nakhodka-Vostotchnaya
- Hašan (-Toumangan)
- C-E 24 Moskva-Ryazan-Rouzaevka-Samara-Oufa-Tchelyabinsk-Kourgan-Zaouralie (-Presnogorskovskaya)

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole siehe erste Seite der Anlage I.

- C-E 30 (Topoli-) Valouiki-Liski-Rtichtevo-Sizran-Samara-Orenbourg
(-Ilets'k I)
- C-E 50 (Krasnaya Mogila-) Goukovo-Likhaya-Volgograd-Astrakhan
(-Aksaraiskaya II)
- C-E 95 (Zernovo-) Suzemka-Bryansk-Moskva
- C-E 99 Ryazan-Kochetovka I-Gryazi-Krasnodar- Veselo (-Gantiadi)
Novorossiysk
- C-E 593 (Kvashin-) Uspenskay-Rostov na Donu
- C 12 (Zilupe-) Raz.Posin- Novosokol'niki-Ržev-Moskva
- C 20/1 St. Petersburg-Vologd-Kotel'nitch
- C 20/2 Moskv-Kaza-Ekaterinbourg
- C 20/3 Kaliningrad-Tcherniakhovs-Nesterov (-Kibartai)
- C 75/1 (Narva-) Ivangorod-Gatčina-St. Petersburg
- C 95/2 St. Petersburg-Dno-Novosokol'niki-Lobok (-Ezjaryska)
- (33) **Türkei***
- C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara-Boğazköprü-
Kalin-Malatya- Kapiköy [-Razi (Islamische Republik Iran)]
Nusaybin [-Kamishli (Arabische Republik Syrien)]
- C-E 74 Bandirma -Balikesir-Kütahya-Alayunt- Afyon - Konya-Ulukışla
Izmir-Maniŝa Eskisehir Uşak-Maniŝa
- C-E 97 Samsun-Kalin- Boğazköprü-Ulukışla-Yenice- Adana
Mersin -Toprakkale-
Fevzipaŝa -Ishahiye. [-Meydan Ekbez (Arabische Republik Syrien)]
Iskenderun
- C-E 692 Cetinkaya-Erzerum-Kars- Dogu Kapi (-Akuryan)
(-Akhalkalaki)
- C 70/2 Pehlivan köy-Uzunköprü (-Pythion)
- (34) **Litauen***
- C-E 75 (Trakiszki-) Mockava-Šeštokai-Kazlų Rūda-Kaunas-Radviliskis-
Šiauliai-Joniškis (-Meitene)
- C 14 Radviliskis-Panvezys-Rokiskis-Obeliai (-Eglaine)

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole
siehe erste Seite der Anlage I.

- C 20/3 (Nesterov–) Kybartai–Kazlų Rūda–Kaunas
 (Mukran (Sassnitz) –) Draugyste –Kaišiadorys–Vilnius–Kena
 (Klaipėda)–Šiauliai–Radviliškis
 (–Gudagai)
- (35) **Armenien***
- (36) **Aserbajdschan***
- C–E 60 (Gardabani–) Beyuk–Kyasik–Baku (–Turmenbashi)
- (37) **Georgien***
- (38) **Kasachstan***
- C–E 20 (Petukhovo–) Mamlyutka–Petropavlovsk–Kara Guga (–Isikul)
- C–E 24 (Zauralie–) Presnogorskovskaya–Kökshetaú–Aqmola–Mointy–Druzhba
 (–Alashankou)
- C–E 30 (Orenburg–) Ilets I–Kandagachg
- C–E 50 (Astrakhan–) Aksaraiskaya II–Atyrau–Makat–Kandagach–Arys–Almaty–
 Aqtogay
- C–E 60 (Salar–) Chengeldy–Arys
- C–E 592 Beyneu–Shetpe–Aqtau
- C–E 597 Makat–Beyneu (–Kungrad)
- (39) **Turkmenistan***
- (40) **Usbekistan***
- C–E 60 (Chardzev–) Bukhara–Tashkent–Salar (–Chengeldy)
- C–E 597 (Beyneu–) Kungrad–Nukus (–Dashhowuz–) Urganch (–Chardzhev)
- C–E 695 Bukhara–Karshi–Termiz–Galaba (–Khairaton)
- C–E 696 Tashkent–Khavast–Andizhan (–Osh)
- (41) **Kirgistan***
- C–E 696 (Andizhan–) Jalalabad–Osh
- (42) **Estland***
- C 75/1 Tapa–Narva (–Ivangorod)
- C–E 75 Tallin–Tapa–Tartu–Valga (–Lugaži)

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole
 siehe erste Seite der Anlage I.

(43) **Lettland***

C-E 85 Ventspils –Jelgava–Krustpils–Zilupe (–Raz. Posinj)

Liepaja

C-E 85 Riga–Krustpils –Daugavpils–Indra (–Bigosovo)

(Obeliai–) Eglaine

C-E 75 (Valga–) Lugazi–Rig–Jelgava–Meitene (–Sarkiai)

(44) **Islamische Republik Iran***

C-E 70 (Kapiköy–) Razi–Tabriz–Tehran–Mashad–Sarakhs (–Serahs)

* Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern und verwendeten Symbole
siehe erste Seite der Anlage I.

Einrichtungen, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind

A. Wichtige Terminals im internationalen kombinierten Verkehr

Österreich

Linz-Stadthafen
Graz Süd/Werndorf
Salzburg Hauptbahnhof/Liefering
Villach Süd
Wels Vbf
Wien Freudenau Hafen
Wien Nordwestbahnhof

Aserbaidshan

Baku (Keshla)

Belarus

Brest
Minsk

Belgien

Antwerpen
Athus
Bressoux-Renory (Liège)
Bruxelles
Genk (Hasselt)
Muizen (Mechelen)
Zeebrugge

Bosnien und Herzegowina

Sarajevo

Bulgarien

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Filipovo
Gorna Oriahovitza
Kaspichan
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Svilengrad
Varna

Kroatien

Rijeka
Slavonski Brod
Split
Zagreb

Tschechische Republik

Brno
Lovosice
Melnik
Praha Uhřetěves
Praha Žižkov

Dänemark

Arhus
Glostrup
København
Padborg

Finnland

Helsinki-Pasila

⁹ Änderungen wurden anlässlich der 32., 34., 38., 41., 43. und 49. Sitzung der Arbeitsgruppe über den intermodalen Verkehr und die Logistik der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen angenommen. Sie sind für die Vertragsparteien am 1. Febr. 2001, am 18. Dez. 2001, am 16. April 2004, am 7. April 2005, am 20. Mai 2006 und am 23. Mai 2009 in Kraft getreten (siehe AS **2008** 4913, **2014** 649).

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-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hamburg-Wilhelmsburg
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-Langfeld

Estland

Tallin
Tapa
Tartu
Valga

Griechenland

Aghii Anargyri (Athinai)
Alexandroupolis
Igoumenitsa
Patras
Thessaloniki
Volos

Ungarn

BILK Kombiterminál Budapest
Budapest Kikötő
Debrecen
Miskolc-Gömöri
Sopron
Szeged-Kiskundorozsma
Szolnok
Záhony

Irland

Dublin-North Wall

Italien

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto
Brindisi
Busto Arsizio
Livorno
Milano Greco Pirelli

Milano-Rogoredo	Ulugbek
Modena	<i>Niederlande</i>
Napoli-Granili	Ede
Napoli Traccia	Rotterdam-Haven
Novara	Rotterdam-Noord
Padova-Interporto	Venlo
Pescara-P.N.	<i>Norwegen</i>
Pomezia-S.P.	Narvik
Rivalta Scrivia	Oslo-Alnabru
Torino-Orbassano	Trondheim
Trieste	<i>Polen</i>
Verona-Q.E.	Gdąnsk
<i>Kasachstan</i>	Gdynia
Arys	Gliwice
Karaganda	Krakow
Semipalatinsk	Lodz
Tura-Tam	Malaszewicze
Turkestan	Poznan
Zhezkazgan	Pruszkow
<i>Kirgisistan</i>	Sosnowiec
Osh	Swinoujście
<i>Lettland</i>	Szczecin
Riga	Warszawa
Ventspils	Wroclaw
Liepaja	<i>Portugal</i>
Rezekne	Alcántara (Lisboa)
Daugavpils	Leixões
<i>Litauen</i>	Lisboa-Bobadela
Draugystė (Klaipėda)	<i>Republik Moldau</i>
Klaipėda	Ungeny
Paneriai (Vilnius)	Chişinău
Kaunas	<i>Rumänien</i>
Šeštokai	Bucuresti
<i>Luxemburg</i>	Constanta
Bettembourg	Craiova
<i>Usbekistan</i>	Oradea
Andijan (North)	<i>Russische Föderation</i>
Bukhara-2	Batareinaya (Irkoutsk)
Chukursai	Bazaikha (Krasnoyarsk)
Margilan	Blochnaya (Perm)
Sergeli	Brjansk-Lgovskiy (Brjansk)
Tashkent	Khabarovsk II
Termez	

Kirov-Kotlasskiy (Kirov)	Valencia (-Silla)
Kleschtchikha (Novosibirsk)	<i>Schweden</i>
Kostarikha (Nizhniy Novgorod)	Göteborg
Kuntsevo II (Moskva)	Helsingborg
Kutum (Astrakhan)	Malmö
Mikhailo-Tchesnokovskaya (Belogorsk)	Stockholm-Årsta
Moskva-Kievskaya	<i>Schweiz</i>
Moskva-Tovarnaya-Oktyabrskaya	Aarau-Birrfeld
Moskva-Tovarnaya-Paveletskaya	Basel SBB
Moskva-Tovarnaya-Smolenskaya	Bern
Nakhodka-Vostotchnaya	Chiasso
Novorossiysk-Port	Genf
Omsk-Vostochnyi	Lugano-Vedeggio
Oussourisk	Luzern
Rostov-Tovarnyi (Rostov-na-Donu)	Renens
Smolensk	Zürich
St. Petersburg-Port	
St. Petersburg-Tovarnyi-Vitebskiy	<i>Ehemalige jugoslawische Republik</i>
Sverdlovsk-Passagirskiy (Ekaterinburg)	<i>Mazedonien</i>
Taltsay (Oulan-Oude)	Skopje
Tchita I	<i>Türkei</i>
Voinovka (Tyoumen)	Bandirma
Volzhskiy (Volgograd)	Derince
<i>Serbien</i>	Iskenderun
Beograd	Istanbul
Bar	Izmir
<i>Slowakei</i>	Mersin
Bratislava	Samsun
Čierna nad Tisou	<i>Ukraine</i>
Košice	Chop
Žilina	Dnepropetrovsk Gruzovoy
<i>Slowenien</i>	Kiev
Koper	Kiev-Lisky
Ljubljana	Kharkov Chervonozavodskoy
<i>Spanien</i>	Lugansk Gruzovoy
Algeciras	Lvov
Barcelona	Usatovo
Irún	<i>Vereinigtes Königreich</i>
Madrid	Belfast
Port-Bou	Birmingham
Tarragona	Bristol
	Cardiff
	Cleveland

Coatbridge (Glasgow)
Glasgow
Harwich
Holyhead
Ipswich
Leeds
Liverpool-Garston

London-Stratford
London-Willesden
Manchester-Trafford Park
Southampton
Tilbury

B. Wichtige Grenzübergangspunkte im internationalen kombinierten Verkehr¹⁰

Vilar Formoso (CP)–Fuentes de Onoro (RENFE)

Marvao (CP)–Valencia de Alcántara (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)

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) J

Jeumont (SNCF)–Erquelinnes (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)–Rodby (DSB)

Passau (DB/ÖBB)

Salzburg (DB/ÖBB)

Kufstein (DB/ÖBB)

Buchs (SBB-CFF/ÖBB)

¹⁰ Hinter jedem Grenzübergangspunkt ist die zuständige Eisenbahnverwaltung in Klammern angegeben. Ist nur ein Bahnhof aufgeführt, so wird er von beiden Verwaltungen gemeinsam benutzt.

Luino (SBB-CFF/FS)

Chiasso (SBB-CFF/FS)

Brennero (FS/ÖBB)

Tarvisio (FS)–Arnoldstein (ÖBB)

Charlottenberg (NSB/SJ)

Kornsjø (NSB/SJ)

Vassijaure (JBV/Banverket)

Storlien (JBV/Banverket)

Helsingborg (SJ)–København (DSB)

Trelleborg (SJ)–Sassnitz (DB)

Ystad (SJ)–Swinoujście (PKP)

Göteborg (SJ)–Frederikshavn (DSB)

Malmö (SJ)–Travemünde (DB)

Gedser (DSB)–Rostock (DB)

Ebenfurth (ÖBB)–Sopron (GYSEV/MAV)

Nickelsdorf (ÖBB)–Hegyeshalom (MAV)

Frankfurt/O. (DB)–Kunowice (PKP)

Horka (DB)–Węgliniec (PKP)

Keleba (MAV)–Subotica (JZ)

Lökösháza (MAV)–Curtici (CFR)

Prešovo (JZ)–Tabanovci (CFARYM)

Deneral Janković (JZ)–Volkovo (CFARYM)

Dimitrovgrad (JZ)–Dragoman (BDZ)

Episcopia Bihor (CFR)–Biharkeresztes (MAV)

Giurgiu (CFR)–Ruse (BDZ)

Svilengrad (BDZ)–Kapikule (TCDD)

Vidin (BDZ)–Calafat (CFR)

Kulata (BDZ)–Promachon (CH)

Turku (VR)–Stockholm (SJ)

Kapiköy (TCDD)–Razi (RAI)

Nusaybin (TCDD)–Kamischli (CFS)

Marchegg (ÖBB)–Devínska Nová Ves (ŽSR)

Kittsee (ÖBB)–Bratislava (ČSR)

Gdynia (PKP)–Ystad, Stockholm (SJ)/Helsinki (VR)

Chalupki (PKP)–Bohumín (ČD)

Zwardoń (PKP)–Skalite (ŽSR)

Schirnding (DB)–Cheb (ČD)
Bad Schandau (DB)–Děčín (ČD)
Bernhardsthal (ÖBB)–Břeclav (ČD)
Summerau (ÖBB)–Horní Dvořiště (ČD)
Bad Schandau (DB)–Děčín (ČD)
Bernhardsthal (ÖBB)–Břeclav (ČD)
Summerau (ÖBB)–Horní Dvořiště (ČD)

Vainikkala (VR)–Buslovskaya (RZD)
Orsha (BC)–Krasnoye (RZD)
Joniškis (LG)–Meitene (LDZ)
Indra (LDZ)–Bigosovo (BC)

Meitene (LDZ)–Šarkiai (LG)
Kybartai (LG)–Nesterov (RŽD)
Obeliai (LG)–Eglaine (LZD)
Kena (LG)–Gudogai (BC)
Mockava (LG)–Trakiszki (PKP)
Gudagai (BC)–Kena (LG)
Zernovo (UZ)–Suzemka (RZD)
Ivangorod (RZD)–Narva (EVR)
Valga (EVR)–Lugaži (LDZ)
Raz. Posin (RZD)–Zilupe (LDZ)
Nesterov (RZD)–Kibartai (litauische Eisenbahnen)

Lobok (RZD)–Ezjarysca (BC)
Valouiki (RZD)–Topoli (UZ)
Goukovo (RZD)–Krasnaya Mogila (UZ)
Zaouralie (RZD)–Presnogorskovskaya (kasachische Eisenbahnen)
Petoukhovo (RZD)–Mamlyoutka (kasachische Eisenbahnen)
Isilkoul (RZD)–Kara-Gouga (kasachische Eisenbahnen)

Astrakhan (RZD)–Aksaraiskaya II (kasachische Eisenbahnen)
Orenbourg (RZD)–Iletsck I (kasachische Eisenbahnen)
Druzhiba (KTZ)–Alashankou (CR)
Naouchki (RZD)–Soukhe-Bator (mongolische Eisenbahnen)
Zabaikalsk (RZD)–Mandchoulia (chinesische Eisenbahnen)
Hasan (RZD)–Toumangan (Eisenbahnen der demokratischen
Volksrepublik Korea)

Trakiszki (PKP)–Mockava (LG)
Dorohusk (PKP)–Izov (UZ)
Zwardoń (PKP)–Skalite (ŽSR)
Zebrzydovice (PKP)–Petrovice u Karviné (ČD)
Zavidów (PKP)–Frýdlant v Čechách (ČD)
Medzylesie (PKP)–Lichkov (ČD)

Čadca (ŽSR)–Mosty u Jablunkova (ČD)
Lúky pod Makytou (ŽSR)–Horní Lideč (ČD)
Kúty (ŽSR)–Lanžhot (ČD)
Čierna nad Tisou (ŽSR)–Chop (UZ)

Komárno (ŽSR)–Komarom (MAV)
Štúrovo (ŽSR)–Szob (MAV)
Rusovce (ŽSR)–Rajka (MAV)

Čaňa (ŽSR)–Hidasnémeti (MAV)
Plaveč (ŽSR)–Muszyna (PKP)
Magyarbóly (MAV)–Beli Manastir (HZ)

Gevgelia (CFARYM) – Idomeni (CH)
Dikea (CH)–Svilengrad (BDZ)
Kristallopigi (CH)–... (HSH)
Patras/Igoumenitsa (CH)–Brindisi (FS)
Patras/Igoumenitsa (CH)–Trieste (FS)

Patras/Igoumenitsa (CH)–Ancona (FS)
Patras/Igoumenitsa (CH)–Bari (FS)
Volos (CH)–Latakia (CFS)

Stamora Moravița (CFR)–Vršac (JZ)
Halmeu (CFR)–Deakovo (UZ)
Vicșani (CFR)–Vadu Siret (UZ)

Uzunköprü (TCDD)–Pythion (CH)
Islahiye (TCDD)–Meydan Ekbez (CFS)
Doğukapi (TCDD)–Ahuryan (ARM)

Kotoriba (HZ)–Murakeresztúr (MAV)
Koprivnica (HZ)–Gyekenyes (MAV)
Čakovec (HZ)–Središće (SZ)
Savski Marof (HZ)–Dobova (SZ)

Erdut (HZ)–Bogojevo (JZ)
Tovarnik (HZ)–Sid (JZ)
Slavonski Šamac (HZ)–Bosanski Šamac (ZBH)
Metković (HZ)–Čapljina (ZBH)

Volinja (HZ)–Dobrljin (ZBH)
Štrmica (HZ)–Ripač (ZBH)
Šapjane (HZ)–Ilirska Bistrica (SZ)
Lupoglav (HZ)–Podoorje (SZ)

Rosenbach (ÖBB)–Jesenice (SZ)
Spielfeld Strass (ÖBB)–Šentilj (SZ)
Središće (SZ)–Žakovec (HZ)

Hodoš (SZ/MAV)

Villa Opicina (FS)–Sežana (SZ)

Savski Marof (HZ)–Dobova (SZ)

Terespol (PKP)–Brest (BC)

Medyka (PKP)–Mostiska (UZ)

Záhony (MAV)–Chop (UZ)

Ungeni (CFM)–Iași (CFR)

Giurgiulești (CFM)–Galați (CFR)

Novosavvtskoe (CFM)–Kuchurgan (UZ)

Topoli (UZ)–Valuiki (RZD)

Krasnaya Mogila (UZ)–Gukovo (RZD)

Kvashino (UZ)–Uspenskaya (RDZ)

Izov (UZ)–Borohust (PKP)

Berezhest (UZ)–Slovechno (BC)

Veseloe (RZD)–Gantiadi (georgische Eisenbahnen)

Dogu Kapi (TCDD)–Akuryan (armenische Eisenbahnen)

Kars (TCDD)–Akhalkalaki (georgische Eisenbahnen)

Beyuk (AZ)–Gardabani (GR)

Baku (AZ)–Turkmenbashi (TRK)

Chengeldy (KTZ)–Salar (UR)

Beyneu (KTZ)–Kungrad (UR)

Alat (UR)–Chardzhev (TRK)

Salar (UR)–Chengeldy (KTZ)

Andizhan (UR)–Osh (kirgisische Eisenbahnen)

Galaba (UR)–Khairaton (afghanische Eisenbahnen)

Chardzhev (TRK)–Alat (UR)

Termis (UR)–(Karshi) (UR)

Andizhan (UR)–Jalalabad (kirgisische Eisenbahnen)

Razi (RAI)–Kapiköy (TCDD)

Sarakhs (RAI)–Serahs (turkmenische Eisenbahnen)

C. Wichtige Spurwechselbahnhöfe im internationalen kombinierten Verkehr*

Bahnhöfe mit unterschiedlichen Spurweiten	Betroffene Staaten	Angewendete Spurwechseltechnik	
		Wechsel Radsatz/Drehgestell	Umladen der Ladeeinheiten mit Kran oder anderem Umschlagmittel
<u>Irun</u> –Hendaye	Spanien–Frankreich	X	X
<u>Port Bou</u> –Cerbère	Spanien–Frankreich	X	X
<u>Hanko</u>	Finnland	<u>X</u>	
Čierna nad Tisou–Chop	Slowakei–Ukraine		X
Záhony–Chop	Ungarn–Ukraine	X X	X X
Iași–Ungheni	Rumänien–Republik Moldau	X	X X
Galați–Giurgiulesti	Rumänien–Republik Moldau	X	X
Vicșani–Vadu Siret	Rumänien–Ukraine	X X	X X
Halmeu**–Deakovo	Rumänien–Ukraine	X	X X
Varna	Bulgarien	X	X
Malaszewicze***–Brest	Polen–Belarus	X	X X
Medyka–Mostiska	Polen–Ukraine	X X	X X
Esen	Ukraine–Ungarn	X	
Šeštokai****	Litauen	–	X
Mockava	Litauen	X	X
Trakiszki	Polen	–	–
Zabaikalsk–Manchzhuria	Russische Föderation China	X X	X X

Bahnhöfe mit unterschiedlichen Spurweiten	Betroffene Staaten	Angewendete Spurwechseltechnik	
		Wechsel Radsatz/Drehgestell	Umladen der Ladeeinheiten mit Kran oder anderem Umschlagmittel
Hasan–Toumangan	Russische Föderation– Demokratische Volksrepublik Korea,	X	X
<u>Druzba</u> Alashankou	Kasachstan–China	X	X
* Erfolgen die Radsatzwechsel oder das Umladen von Ladeeinheiten auf Güterwagen mit anderer Spurweite nur in einem Bahnhof, so ist dieser Bahnhof unterstrichen. Erfolgen die Radsatzwechsel und das Umladen von Ladeeinheiten auf Güterwagen gleichzeitig in bestimmten Bahnhöfen, so sind beide Bahnhöfe aufgeführt.			
** Die Eisenbahnstrecke zwischen Halmeu und Chop (Ukraine) von ungefähr 70 km Länge kann sowohl als Schmalspur- als auch Normalspurbahn befahren werden. Das Auswechseln der Wagen oder der Radsätze/Drehgestelle ist deshalb nicht erforderlich.			
*** Umschlagstelle ohne Grenzübergang			
**** Kein Grenzübergangspunkt			

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–Larne	(Vereinigtes Königreich)
Zeebrugge–Harwich	(Belgien–Vereinigtes Königreich)
Zeebrugge–Dover	(Belgien–Vereinigtes Königreich)
Puttgarden–Rødby	(Deutschland–Dänemark)
København–Helsingborg	(Dänemark–Schweden)
Lübeck–Travemünde–Hanko	(Deutschland–Finnland)
Gedser–Rostock (Warnemünde)	(Dänemark–Deutschland)
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–Constanța	(Türkei–Rumänien)
Mersin–Venezia	(Türkei–Italien)
Gdynia–Ystad	(Polen–Schweden)

Gdynia–Stockholm	(Polen–Schweden)
Gdynia–Helsinki	(Polen–Finnland)
Patras/Igoumenitsa–Brindisi	(Griechenland–Italien)
Patras/Igoumenitsa–Trieste	(Griechenland–Italien)
Patras/Igoumenitsa–Ancona	(Griechenland–Italien)
Patras/Igoumenitsa–Bari	(Griechenland–Italien)
Bar–Bari	(Serbien–Italien)
Bar–Ancona	(Serbien–Italien)
Volos–Latakia	(Griechenland–Arabische Republik Syrien)
Calafat–Vidin	(Rumänien–Bulgarien)
Kaliningrad–Lübeck	(Russische Föderation–Deutschland)
Baltyisk–Lübeck	(Russische Föderation–Deutschland)
Nakhodka–Yokohama	(Russische Föderation–Japan)
Vostotchnyi–Poussan	(Russische Föderation–Republik Korea)
Draugystė(Klaipėda)–Mukran (Sassnitz)	(Litauen–Deutschland)
Varna–Odessa	(Bulgarien–Ukraine)
Varna–Novorossiysk	(Bulgarien–Russische Föderation)
Varna–Poti/Batumi	(Bulgarien–Georgien)
Burgas (Hafen)–Novorossiysk	(Bulgarien–Russische Föderation)
Burgas (Hafen)–Poti	(Bulgarien–Georgien)
Odessa	(Ukraine–...)
Illichivsk	(Ukraine–...)
Mariupol	(Ukraine–...)
Baku–Turkmenbashi	Aserbaidtschan–Turkmenistan)

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

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.

¹¹ Änderung wurde anlässlich der 49. Sitzung der Arbeitsgruppe über den intermodalen Verkehr und die Logistik der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen angenommen. Sie ist für die Vertragsparteien am 23. Mai 2009 in Kraft getreten (siehe AS 2014 649).

Ausbauwerte für die Infrastruktur des Netzes wichtiger Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

	A	B	
	Vorhandene Linien, die den Infrastrukturbedingungen entsprechen, und zu verbessernde und auszubauende Linien	Neue Linien	
	gegenwärtig	Zielwerte	
1. Anzahl der Gleise	(nicht festgelegt)	(nicht festgelegt)	2
2. Fahrzeugbegrenzungslinie		UIC B*	UIC C*
3. Mindestgleisabstand**		4,0 m	4,2 m
4. Mindestwert der Ausbaugeschwindigkeit	100 km/h***	120 km/h***	120 km/h***
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**	(nicht festgelegt)	(nicht festgelegt)	12,5 mm/m
7. Mindestnutzlänge der Überholungsgleise	600 m	750 m	750 m

* UIC: Union internationale des chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
 ** Nicht von unmittelbarer Bedeutung für den kombinierten Verkehr, jedoch für einen leistungsfähigen internationalen kombinierten Verkehr empfohlen.
 *** 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 C gewählt wurde.

Das C-Lademass gestattet insbesondere:

- die Beförderung von Fahrzeugen und miteinander verbundenen Nutzfahrzeugen (Lastwagen und Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen und Sattelanhänger) mit europäischem Lademass (Höhe 4 m, Breite 2,50 m) auf Güterwagen in besonderer Bauart, deren Ladefläche sich 60 cm über der Schienenoberkante befindet;

- die Beförderung gewöhnlicher Sattelanhänger mit einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 4 m auf Taschenwagen mit Regeldrehgestellen;
- die Beförderung von ISO-Containern mit einer Breite von 2,44 m und einer Höhe von 2,9 m auf Flachwagen in Regelbauart;
- die Beförderung von Wechselbehältern mit einer Breite von 2,50 m auf Flachwagen in Regelbauart;
- die Beförderung von Containern/Wechselbehältern mit einer Breite von 2,60 m und einer Höhe von 2,90 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 C 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 der Schienenoberfläche befindet;
- die Beförderung von Wechselbehältern mit einer Breite von 2,5 m und einer Höhe von 2,6 m auf Flachwagen in Regelbauart (Ladefläche in einer Höhe von 1,246 m);
- die Beförderung von Sattelanhängern auf Taschenwagen;
- die Beförderung von Containern/Wechselbehältern mit einer Breite von 2,60 m und einer Höhe von 2,90 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 des 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 Rad-durchmesser 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).

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);

¹² Änderung wurde anlässlich der 49. Sitzung der Arbeitsgruppe über den intermodalen Verkehr und die Logistik der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen angenommen. Sie ist für die Vertragsparteien am 23. Mai 2009 in Kraft getreten (siehe AS 2014 649).

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 Linienverkehr 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	1200 t	1500 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 Min.).
- 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 Zugsverspätungen 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, Zugbildungsgleise, Rangier- und Ausziehgleise, Lade- und Spurwechselgleise.
- Die Lademasse der genannten Gleise müssen denen der benutzten Eisenbahnlinien entsprechen (UIC-B oder UIC-C).
- 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 Min.) 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. Abs. 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 (gegebenenfalls 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.

Geltungsbereich vom 19. August 2008¹³

Vertragsstaaten	Ratifikation		Inkrafttreten	
	Beitritt (B)	Nachfolgeerklärung (N)		
Albanien	21. Mai	2008 B	19. August	2008
Belarus	5. März	1997 B	3. Juni	1997
Belgien	6. August	1999	4. November	1999
Bulgarien	10. August	1994	8. November	1994
Dänemark	9. Januar	1992	20. Oktober	1993
Deutschland	30. Juli	1992	20. Oktober	1993
Frankreich	28. Mai	1992	20. Oktober	1993
Georgien	30. November	1998 B	28. Februar	1999
Griechenland	26. April	1995	25. Juli	1995
Italien	12. Januar	1996	11. April	1996
Kasachstan	11. Juli	2002 B	9. Oktober	2002
Kroatien	24. Juli	1995 B	22. Oktober	1995
Lettland	1. März	2007 B	30. Mai	2007
Litauen	8. Februar	2008 B	8. Mai	2008
Luxemburg	13. Juli	1994	11. Oktober	1994
Moldau	10. Oktober	2002 B	8. Januar	2003
Montenegro*	23. Oktober	2006 N	3. Juni	2006
Niederlande ¹ *	13. Mai	1992	20. Oktober	1993
Norwegen	30. April	1992	20. Oktober	1993
Österreich	22. Juli	1993	20. Oktober	1993
Polen	22. März	2002	20. Juni	2002
Portugal	5. Januar	1996 B	4. April	1996
Rumänien	21. Mai	1993	20. Oktober	1993
Russland*	29. Juni	1994 B	27. September	1994
Schweiz	11. Februar	1993	20. Oktober	1993
Serbien*	6. Oktober	2005 B	4. Januar	2006
Slowakei	16. August	1994 N	14. November	1994
Slowenien	1. November	1994 B	30. Januar	1995
Tschechische Republik	2. Juni	1993 N	20. November	1994
Türkei	4. September	1996	3. Dezember	1996
Ukraine*	23. Dezember	2005 B	23. März	2006
Ungarn	4. Februar	1994	5. Mai	1994

* Vorbehalte und Erklärungen.
Die Vorbehalte und Erklärungen werden in der AS nicht veröffentlicht. Die französischen und englischen Texte können auf der Internetseite der Vereinten Nationen: <http://untreaty.un.org/> eingesehen oder bei der Direktion für Völkerrecht, Sektion Staatsverträge, 3003 Bern, bezogen werden.

^a Für das Königreich Europa.

¹³ Eine aktualisierte Fassung des Geltungsbereichs findet sich auf der Internetseite des EDA (<http://www.eda.admin.ch/vertraege>).