

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2002

Ausgegeben am 9. Juli 2002

Teil III

147. Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC) samt Anlagen, Änderungen der Anlage I, Anhang und Erklärung der Republik Österreich
(NR: GP XXI RV 308 AB 678 S. 76. BR: AB 6413 S. 679.)

147.

Der Nationalrat hat beschlossen:

1. Der Abschluss des nachstehenden Staatsvertrages: Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC) samt Anlagen, Änderungen der Anlage I, Anhang und Erklärung der Republik Österreich wird genehmigt.

2. Gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG sind das Übereinkommen und die Änderungen der Anlage I in französischer und russischer Sprache dadurch kundzumachen, dass sie zur öffentlichen Einsichtnahme im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie aufliegen.

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES (AGC)

THE CONTRACTING PARTIES,

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

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

HAVE AGREED as follows:

Article 1

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

Definition and
adoption of the
international
E-railway network

Article 2

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

Article 3

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

Construction and
development of
lines of the inter-
national E-railway
network

Article 4

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

Designation of
the depositary

Article 5

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

1. This Agreement shall be open at Geneva for signature by States which are either members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraph 8 of the terms of reference of the Commission, from 1 September 1985 to 1 September 1986.

2. Those States may become Parties to this Agreement by

- (a) Signature, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (b) Accession.

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

Article 6

Entry into force
of the Agreement

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

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

Article 7

Limits to the
application of the
Agreement

Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary for its external or internal security. Such measures, which must be temporary, shall be notified immediately to the depositary and their nature specified.

Article 8

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 9

Declaration
concerning
article 8

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it does not consider itself bound by article 8 of this Agreement.

Article 10

Procedure for
amending the
main text

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

2. (a) Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the main text of this Agreement shall be considered by the Working Party on Rail Transport of the Economic Commission for Europe.

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

(c) If the amendment is accepted by two thirds of the Contracting Parties, the Secretary-General shall so notify all the Contracting Parties and the amendment shall enter into force 12 months after the date of such notification. The amendment shall enter into force with respect to all the Contracting Parties except those which, before its entry into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

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

Article 11

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

Procedure for
amending
annex I

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

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

(a) In the case of inclusion of a new main line or modification of an existing main line, any contracting Party whose territory is crossed by that line;

(b) In the case of inclusion of a new supplementary line or modification of an existing supplementary line, any Contracting Party contiguous to the requesting country, whose territory is crossed by the principal international line or lines with which the supplementary line, whether new or to be modified, is connected. Two Contracting Parties having in their respective territories the terminal points of a proposed ferry service on the principal line or lines specified above shall also be considered contiguous for the purposes of this paragraph.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be accepted if, within a period of six months following the date of its communication, none of the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned notifies the Secretary-General of its objection to the amendment. If the administration of a Contracting Party states that its national law obliges it to subordinate its agreement to the grant of a specific authorization or to the approval of a legislative body, the competent administration shall not be considered as having consented to the amendment to annex I to this Agreement, and the proposed amendment shall not be accepted until such time as the said competent administration notifies the Secretary-General that it has obtained the required authorization or approval. If such notification is not made within a period of 18 months following the date on which the proposed amendment was communicated to the said competent administration or if, within the period of six months specified above, the competent administration of a Contracting Party directly concerned expresses an objection to the proposed amendment, that amendment shall be deemed not accepted.

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

Article 12

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

Procedure for
amending
annex II

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

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

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

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

Article 13

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

Each State shall, at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Agreement, inform the Secretary-General of the name and address of its administration to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated in conformity with articles 11 and 12 above.

Article 14

Denunciation
and suspension
of the validity of
the Agreement

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

Article 15

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

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

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

Annex I**RAILWAY LINES OF MAJOR INTERNATIONAL IMPORTANCE****Numbering of lines of major international importance**

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

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

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

LIST OF RAILWAY LINES**I. Numbering of lines at the European level****North–South**

- E 03 Glasgow–Stranraer–Larne–Belfast–Dublin–Holyhead–Crewe–London–Folkestone–Dover
- E 05 Lisboa–Coimbra–Vilar Formoso–Fuentes de Oñoro–Medina del Campo–Burgos–Irún–Bordeaux–Paris
- E 07 Paris–Bordeaux–Hendaye–Irún–Burgos– $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$ –Madrid
- E 051 Calais–Paris
- E 053 Madrid–Córdoba–Bobadilla–Algeciras
- E 15 Amsterdam–Den Haag–Rotterdam–Roosendaal–Antwerpen–Bruxelles–Quévy–Feignies–
Aulnoye–Paris– $\frac{\text{Dijon}}{\text{Le Creusot}}$ –Lyon–Avignon–Tarascon–Marseille
- E 23 Dunkerque–Aulnoye–Thionville–Metz–Frouard–Toul–Culmont–Chalindrey–Dijon–Vallorbe–Lausanne–Brig
- E 25 Bruxelles–Arlon–Sterpenich–Kleinbettingen–Luxembourg–Bettembourg–Thionville–Metz–Strasbourg–Mulhouse–Basel–Olten–Bern–Brig–Domodossola–Rho–Milano–Genova
- E 27 Liège–Gouvy–Troisvierges–Luxembourg
- E 35 Amsterdam–Utrecht–Arnhem–Emmerich–Duisburg–Düsseldorf–Köln–Mainz–Mannheim–Karlsruhe–Basel–Olten–Chiasso–Milano–Bologna–Firenze–Roma–Napoli–Salerno–Messina
- E 43 Frankfurt (M)– $\frac{\text{Heidelberg}}{\text{Mannheim}}$ –Bruchsal–Stuttgart–Ulm–Augsburg–München–Freilassing–Salzburg
- E 45 Oslo–Kronsjø–Göteborg–Helsingborg–Helsingør–København–Nykøbing–Rødby–Puttgarden–Hamburg–Hannover–Bebra–Gemünden–Nürnberg–Augsburg–München–Kufstein–Wörgl–Innsbruck–Brennero–Verona–Bologna–Ancona–Foggia–Bari
- E 451 Nürnberg–Passau–Wels
- E 51 Gedser–Rostock–Berlin/Seddin–Leipzig–Plauen–Gutenfürst–Hof–Nürnberg
- E 53 Helsingborg–Hässleholm
- E 530 Nykøbing–Gedser
- E 55 Stockholm–Hässleholm–Malmö–Trelleborg–Sassnitz Hafen–Stralsund–Berlin/Seddin–Dresden–Bad Schandau–Dečín–Praha–Linz–Salzburg–Schwarzach/St. Veit–Villach–Arnoldstein–Tarvisio–Udine–Venezia–Bologna
- E 551 Praha–Horní Dvůr–Summerau–Linz–Selzthal–St. Michael
- E 59 Malmö–Ystad–Swinoujście–Szczecin–Kostrzyń–Góra–Wrocław–Chalupki
- E 61 Stockholm–Hässleholm–Malmö–Trelleborg–Sassnitz Hafen–Stralsund–Berlin/Seddin–Dresden–Bad Schandau–Dečín–Nymburk–Kolin–Brno–Břeclav–Bratislava–Komárno–Komárom–Budapest
- E 63 Zilina–Bratislava
- E 65 Gdynia–Gdansk–Warszawa–Katowice–Zebrzydowice–Petrovice u Karviné–Ostrava–Břeclav–Bernhardthal–Wien–Semmering–Bruck a. d. Mur–Klagenfurt–Villach–Rosenbach–Jesenice–Ljubljana–Pivka–Rijeka
- E 67 Bruck a. d. Mur–Graz–Spielfeld/Straß–Maribor–Zidani Most
- E 69 Budapest–Murakeresztur–Kotoriba–Pragersko–Zidani Most–Ljubljana–Divača–Koper
- E 71 Budapest–Murakeresztur–Gyékényes–Botovo–Koprivnica–Zagreb–Karlovac–Rijeka
- E 751 Zagreb–Sunja–Knín–Perković– $\frac{\text{Split}}{\text{Sibenik}}$

- E 771 Subotica–Vinkovci–Strizivojna–Vrpolje–Sarajevo–Kardeljevo
- E 79 Beograd–Bar
- E 85 Budapest–Kelebia–Subotica–Beograd– $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ –Skopje–Gevgelia–Idomeni–Thessaloniki–Athina
- E 851 Lvov–Vadul Siret–Vicsani–Pascani
- E 853 Larissa–Volos
- E 855 Sofia–Kulata–Promachon–Thessaloniki
- E 95 Moskva–Kiev–Benderi–Ungeni–Iasi–Pascani–Buzau–Ploiesti–Bucuresti–Videle–Giurgiu–Ruse–Gorna–Dimitrovgrad
- E 951 Sindel–Karnobat

West–East

- E 10 Oostende–Bruxelles–Liège–Aachen–Köln–Düsseldorf–Dortmund–Münster–Osnabrück–Bremen–Hamburg–Lübeck–Hanko–Helsinki–Riihimäki–Kouvola–Vainikkala–Luzhaika–Leningrad–Moskva
- E 16 London–Harwich–Hoek Van Holland–Rotterdam–Utrecht
- E 18 Hamburg–Büchen–Schwanheide–Berlin/Seddin
- E 20 Oostende–Bruxelles–Liège–Aachen–Köln–Duisburg–Dortmund–Hannover–Helmstedt–Marienborn–Berlin/Seddin–Frankfurt (O)–Kunowice–Poznan–Warszawa–Terespol–Brest–Moskva
- E 22 Zeebrugge–Brugge
- E 30 Dresden–Görlitz–Zgorzelec–Wrocław–Katowice–Krakow–Przemysl–Medyka–Mostiska–Lvov–Kiev–Moskva
- E 32 Frankfurt–Hanau–Fliesen–Bebra–Gerstungen–Leipzig
- E 40 Le Havre–Paris–Lérrouville–Onville–Metz–Rémilly–Forbach–Saarbrücken–Ludwigshafen–Mannheim–Frankfurt (M)–Gemünden–Nürnberg–Schirnding–Cheb–Plzeň–Praha–Kolin–Ostrava–Zilina–Propad–Tatry–Košice–Cierna-nad Tisoi–Čop–Lvov
- E 400 Frankfurt (M)–Gemünden
- E 42 Paris–Lérrouville–Nancy–Sarrebouurg–Réding–Strasbourg–Kehl–Appenweiler– $\frac{\text{Karlsruhe}}{\text{Offenburg}}$ –Mühlacker–Stuttgart
- E 46 Mainz–Frankfurt (M)
- E 50 Paris–Culoz–Genève–Lausanne–Bern–Zürich–Buchs–Innsbruck–Wörgl–Kufstein (Rosenheim–Freilassing)–Salzburg–Linz–Wien–Hegyeshalom–Budapest–Miskolc–Nyiregyhaza–Zahony–Čop–Lvov–Kiev–Moskva
- E 502 Bischofshofen–Selzthal
- E 52 Bratislava–N Zámky–Stürovo–Szob–Budapest–Cegléd–Szolnok–Debrecen–Nyiregyhaza
- E 54 Arad–Deva–Teius–Vinatori–Brasov–Bucuresti
- E 56 Budapest–Rakos–Ujszasz–Szolnok–Lökösháza–Curtici–Arad–Timisoara–Craiova–Bucuresti
- E 560 Buzáu–Galati–Reni–Benderi
- E 562 Bucuresti–Costanta
- E 66 Beograd–Vršač–Stamora Moravita–Timisoara
- E 660 Ruse–Kaspican

- E 680 Sofia–Mezdra–Gorna–Kaspican–Sindel–Varna
- E 70 Paris–Mâcon–Ambérieu–Culoz–Modane–Torino–Rho–Milano–Verona–Trieste–Villa Opicina–Sezana–Ljubljana–Zidani Most–Zagreb–Beograd–Niš–Dimitrovgrad–Dragoman–Sofija–Plovdiv–Dimitrovgrad–Svilengrad–Kapikule–Istanbul–Haydarpaşa–Ankara
- E 700 Lyon–Ambérieu
- E 702 Ankara–Kapiköy [–Razi (Iran)]
- E 704 Ankara–Nusaybin [–Kamichli (République arabe syrienne)–Tel Kotchek (Iraq)]
- E 72 Torino–Genova
- E 720 Plovdiv–Zimnitsa–Karnobat–Burgas
- E 90 Lisboa–Entrocamento–Valencia de Alcántara–Madrid–Barcelona–Port Bou–Cerbère–Narbonne–Tarascon–Marseille–Menton–Ventimiglia–Genova–Pisa–Livorno–Roma

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

(1) Portugal

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

(2) Spain

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

(3) Ireland

- E 03 (Larne–Belfast)–Dublin

(4) United Kingdom

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

(5) France

- E 05 Paris–Bordeaux–Hendaye (–Irún)
- E 051 Calais–Paris
- E 07 Paris–Bordeaux–Hendaye (–Irún)
- E 15 (Quévy–) Feignies–Aulnoye–Paris– $\frac{\text{Dijon}}{\text{Le Creusot}}$ –Lyon–Avignon–Tarascon–Marseille
- E 23 Dunkerque–Aulnoye–Thionville–Metz–Frouard–Toul–Culmont–Chalindrey–Dijon (–Vallorbe)
- E 25 (Bettembourg–) Thionville–Metz–Strasbourg–Mulhouse (–Basel)
- E 40 Le Havre–Paris–Lérouville–Onville–Metz–Rémyilly–Forbach (–Saarbrücken)
- E 42 Paris–Lérouville–Nancy–Sarrebourog–Réding–Strasbourg (–Kehl)
- E 50 Paris–Culoz (–Genève)

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

- E 70 Paris–Mâcon–Ambérieu–Culoz–Modane (–Torino)
- E 700 Lyon–Ambérieu
- E 90 (Port Bou–) Cerbère–Narbonne–Tarascon–Marseille–Menton (–Ventimiglia)

(6) Netherlands

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

(7) Belgium

- E 10 Oostende–Bruxelles–Liège (–Aachen)
- E 15 (Roosendaal–) Antwerpen–Bruxelles–Quévy (–Feignies)
- E 25 Bruxelles–Arlon–Sterpenich (–Kleinbettingen)
- E 27 Liège–Gouvy (–Troisvierges)
- E 20 Oostende–Bruxelles–Liège (–Aachen)
- E 22 Zeebrugge–Brugge

(8) Luxembourg

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

(9) Federal Republic of Germany

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

(10) Switzerland

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

(11) Italy

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

(12) Norway

- E 45 Oslo (–Kornsjø)

(13) Sweden

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

(14) Denmark

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

(15) Austria

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

(16) German Democratic Republic

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

(17) Poland

- E 59 Swinoujście–Szczecin–Kostŕzyn–Ziecona Góra–Wrocław–Opole–Chalupki
- E 65 Gdynia–Gdąnsk–Warszawa–Katowice–Zebrzydowice (–Petrovice u Karviné)
- E 20 (Frankfurt (O)–) Kunowice–Poznan–Warszawa–Terespol (–Brest)
- E 30 (Görlitz–) Zgorzelec–Wrocław–Katowice–Krakow–Przmysl–Medyka (–Mostiska)

(18) Czechoslovakia

- E 55 (Bad Schandau–) Dečín–Praha
- E 551 Praha–Horní Dvůr (–Summerau)
- E 61 (Bad Schandau–) Dečín–Nymburk–Kolin–Brno–Břeclav–Bratislava–Komárno (–Komárom)
- E 63 Žilina–Bratislava
- E 65 (Zebrzydowice–) Petrovice u Karviné–Ostrava–Břeclav (–Bernhardsthal)
- E 40 (Schirnding–) Cheb–Plzeň–Praha–Kolin–Ostrava–Žilina–Poprad Tatry–Košice–Čierna nad Tisou (–Čop)
- E 52 Bratislava–Námestovo–Stúrovo (–Szob)

(19) Hungary

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

(20) Yugoslavia

- E 65 (Rosenbach–) Jesenice–Ljubljana–Pivka–Rijeka
- E 67 (Spielfeld/Straß–) Sentilj–Maribor–Zidani Most
- E 69 (Murakeresztúr–) Kotoriba–Pragersko–Zidani Most–Ljubljana–Divača–Koper
- E 71 (Gyékényes–) Botovo–Koprivnica–Zagreb–Karlovac–Rijeka
- E 751 Zagreb–Sunja–Knín–Perkovic– $\frac{\text{Split}}{\text{Sibenik}}$
- E 771 Subotica–Vinkovci–Strizivojna–Vrpolje–Sarajevo–Kardelj
- E 79 Beograd–Bar
- E 85 (Kelebia–) Subotica–Beograd– $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ –Skopje–Gevgelija (–Idomeni)
- E 66 Beograd–Vršac (–Stamora Moravita)
- E 70 (Villa Opicina–) Sezana–Ljubljana–Zidani Most–Zagreb–Beograd–Niš–Dimitrovgrad (–Dragoman)

(21) Greece

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

(22) Romania

- E 851 (Vadul Siret–) Vicsani–Pacsani
- E 95 (Ungeni–) Lasi–Pascani–Buzau–Ploiesti–Bucuresti–Videle–Giurgiu (–Ruse)
- E 54 Arad–Deva–Teius–Vinatori–Brasov–Bucuresti
- E 56 (Lökösháza–) Curtici–Arad–Timisoara–Craiova–Bucuresti
- E 560 Buzau–Galati (–Reni–Benderi)
- E 562 Bucuresti–Costanta
- E 66 (Vrsac–) Stamora Moravita–Timisoara

(23) Bulgaria

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

(24) Finland

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

(25) Union of Soviet Socialist Republics

- E 851 Lvov–Vadul Siret (–Vicșani)
- E 95 (Iasi–) Ungeni–Kichinev–Benderi–Kiev–Moskva
- E 10 (Vainikkala–) Luzhaika–Leningrad–Moskva
- E 20 (Terespol–) Brest–Moskva
- E 30 (Medyka–) Mostiska–Lvov–Kiev–Moskva
- E 40 (Čierna nad Tisoi–) Čop–Lvov
- E 50 (Zahony–) Čop–Lvov–Kiev–Moskva
- E 560 (Galati–) Reni–Benderi

(26) Turkey

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

Annex II

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES

Preliminary remarks

The **parameters** are summarized in table 1.

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

Lines have been divided into two main categories:

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

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

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

Table 1
Infrastructure parameters for main international railway lines

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

(*) UIC: International Union of Railways

1. Number of tracks

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

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

2. Vehicle loading gauge

This is the minimum loading gauge for main international lines.

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

The C1 gauge allows, for instance:

The transport of road goods vehicles and road trains (lorry with trailer, articulated vehicle, tractor and semi-trailer) conforming to the European road loading gauge (height 4 m, width 2.5 m) on special wagons with a loading height 60 cm above rail level;

The transport of ordinary road semi-trailers 2.5 m wide and 4 m high on recess wagons with normal bogies;

The transport of ISO containers 2.44 m wide and 2.9 m high on ordinary flat wagons;

The transport of swap-bodies 2.5 m wide on ordinary flat wagons.

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

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

The transport of ISO containers 2.44 m wide and 2.90 m high on flat container-wagons with a loading height 1.18 m above rail level;

The transport of swap-bodies 2.5 m wide and 2.6 m high on ordinary flat wagons (loading height 1.246 m);

The transport of semi-trailers on recess wagons.

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

3. Minimum distance between track centres

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

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

Decrease in the aerodynamic pressure when two trains pass each other, an advantage which increases in proportion to the speed;

Some relief from the constraints imposed in the transport of out-of-gauge loads;

Possibility of using high-powered mechanized equipment for track maintenance and renewal.

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

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

4. Nominal minimum speed

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

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

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

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

5. Authorized mass per axle

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

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

Locomotives with a mass per axle of 22.5 tonnes; on lines which normally take a mass per axle of 20 tonnes, locomotives with a slightly higher mass per axle are tolerated because the ratio of the number of locomotive axles to the total number of axles is usually very low and the suspension of a locomotive causes less wear than that of a wagon;

Rail cars and rail motor sets with a mass per axle of 17 tonnes (this is the mass per axle of the French Railways TGV sets);

Carriages with a mass per axle of 16 tonnes (in existing and planned ordinary carriage stock, no carriage has or will have a mass per axle, when loaded, exceeding 16 tonnes);

Wagons with a mass per axle of 20 tonnes, which corresponds to UIC class C; for **new** mixed or combined traffic lines a wagon mass per axle of 22.5 tonnes up to 100 km/h has been adopted, in conformity with recent UIC decisions. The mass per axle limits of 20 tonnes for a speed of 120 km/h and 18 tonnes for a speed of 140 km/h are those set by the UIC regulations.

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

6. Authorized mass per linear metre

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

7. Test train (bridge design)

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

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

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

8. Maximum gradient

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

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

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

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

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

9. Minimum platform length in principal stations

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

A train consisting of a locomotive and 13 coaches 27.5 m long, or a locomotive and 14 coaches 26.4 m long;

A train consisting of two TGV sets as used on the Paris – south-east line.

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

“Passenger resistance” from passengers on foot, especially in dead-end stations;

Excessive investment costs, especially in modifying existing dead-end stations.

10. Minimum useful siding length

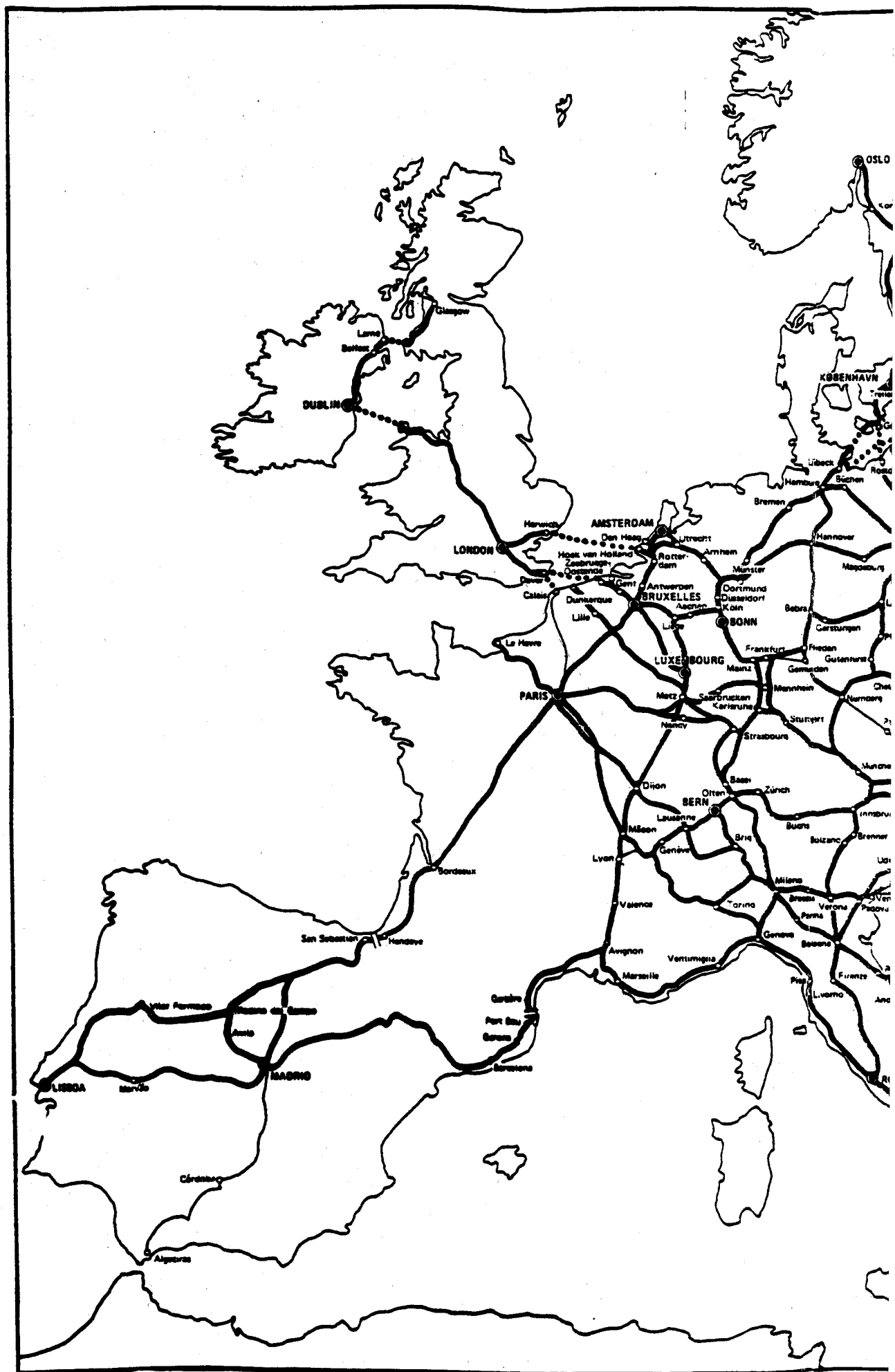
The minimum useful siding length on main international lines is significant only for goods trains.

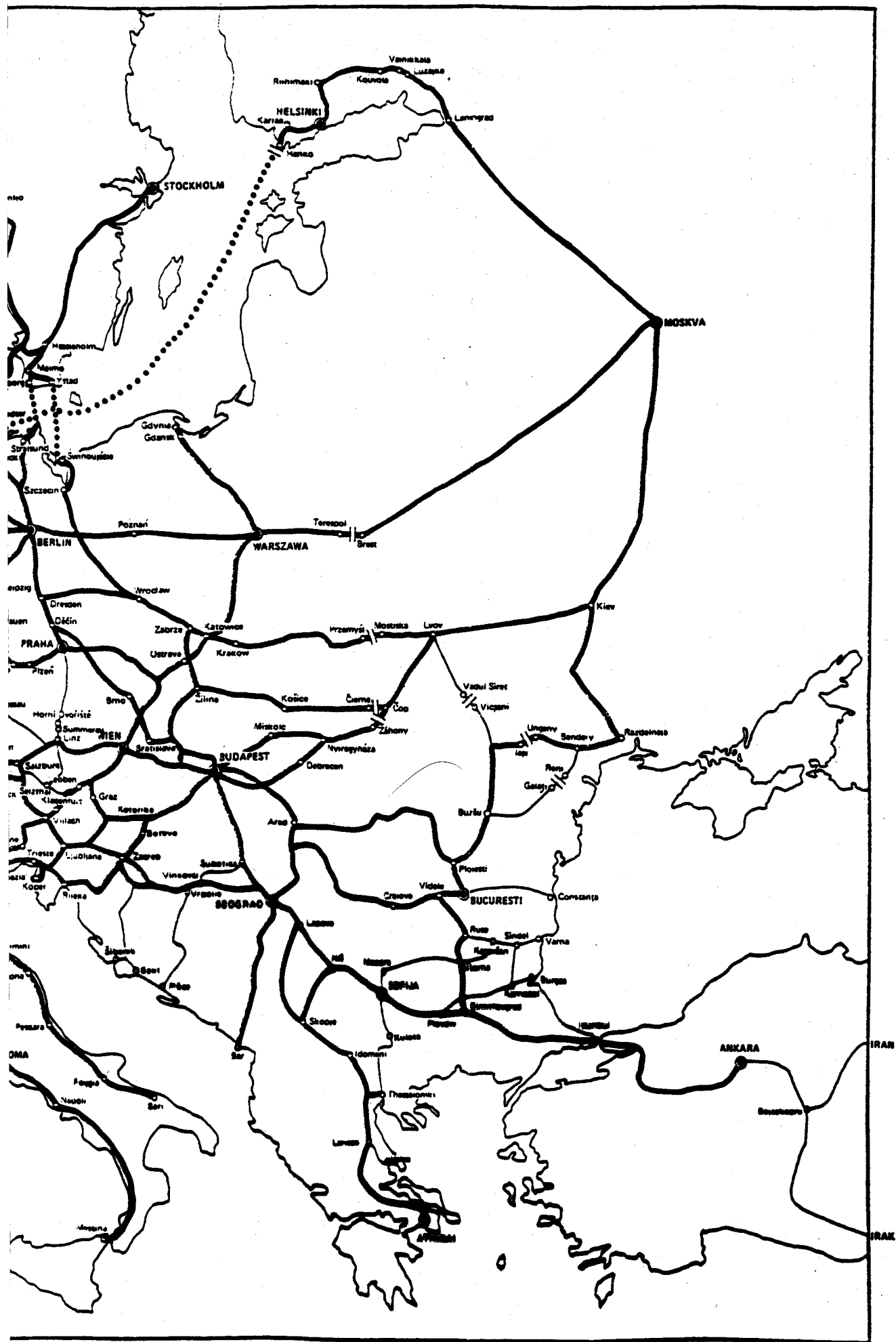
The length of 750 m adopted by UIC was chosen. This permits the movement and stabling of goods trains of a gross hauled weight exceeding 5,000 tonnes in class C4 (8 gross tonnes per metre of length); moreover, a train of 1,500 hauled gross tonnes to be stabled on a 750 m siding has a mass of little more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

11. Level crossings

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

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





EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES (AGC)

Amendments transmitted by the Government of Germany

Delete “(16) German Democratic Republic” and the lines E 51, E 55, E 61, E 18, E 20, E 30 und E 32.

Amend “(9) Federal Republic of Germany” to read “(9) Germany”.

Insert the following lines under “(9) Germany”: E 51, E 55, E 61, E 18, E 20, E 30 and E 32.

Amendments transmitted by Croatia

CROATIA

Existing AGC lines in the former Yugoslav network are to be changed according to the present situation:

- E 65 (Ljubljana–Ilirska Bistrica–) Šapjane–Rijeka
- E 69 (Murakeresrtúr–) Kotoriba–Čakovec (–Središče)
- E 70 (Ljubljana–Dobova–) Savski Marof–Zagreb–Strizivojna–Vrpolje–Vinkovci–Tovarnik (–Sid–Beograd)
- E 71 (Gyékényes–) Botovo–Koprivnica–Zagreb–Karlovac–Oštarije–Rijeka
- E 771 (Subotica–Bogojevo) Erdut–Vinkovci–Strizivojna Vrpolje–Slavonski Šamac (Bosanski Šamac–Sarajevo–Čapljina) Metković–Ploče
- E 751 Zagreb–Sunja–Volinja (Dobrljin–Bihac–Ripač) Strmica–Knín–Split/Šibenik

Countries concerned:

Bosnia-Herzegovina, Yugoslavia, Hungary, Slovenia

Lines to be added:

- E 753 Zagreb–Karlovac–Oštarije–Cospic–Knín–Zadar

Country concerned:

Croatia

- E 773 (Magyarboly–) Beli Manastir–Osijek–Strizivojna Vrpolje

Countries concerned:

Croatia, Hungary

- E 702 (Središće–) Čakovec–Varaždin–Koprivnica–Osijek–Erdut (–Bogojevo–Subotica)

Countries concerned:

Slovenia, Croatia, Yugoslavia.

Annex 1**European Agreement on Main International Railway Lines (AGC)****Amendments to Annex I of the AGC adopted at the fiftieth session of the Principal Working Party on Rail Transport****Proposed by ITALY:****PORTUGAL**

Delete the following line:

E 05 (Fuentes de Oñoro–) Vilar Formoso–Coimbra–Lisboa

to be replaced by

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

Countries directly concerned:

France ⁽¹⁾, Portugal, Spain

Proposed by the REPUBLIC MOLDOVA:**REPUBLIC OF MOLDOVA**

Include the following lines:

E 95 (Razdelnaya/UZ–) Kuchurgan (CFM)–Bendery–Chisinau–Ungeny (CFM)–Iasi (CFR)

Countries directly concerned:

Bulgaria ⁽¹⁾, Republic of Moldova ⁽¹⁾, Romania, Russian Federation ⁽¹⁾, Ukraine ⁽¹⁾

E 560 Galati (CFR)–Reni (CFM)–Bendery (CFM)

Countries directly concerned:

Republic of Moldova ⁽¹⁾, Romania

⁽¹⁾ Countries directly concerned which are Contracting Parties to the AGC Agreement.

European Agreement on Main International Railway Lines (AGC)

Amendments to Annex I of the AGC adopted at the forty-seventh session of the Principal Working Party on Rail Transport

Proposed by the CZECH REPUBLIC:

Amend existing railway lines E 61 and E 40 in the Czech Republic to read as follows:

E 61 (Bad Schandau–) Dečín–Praha–Kolin–Česká Třebová–Brno–Břeclav (–Bratislava)

E 40 (Schirnding–) Cheb–Plzeň–Praha–Kolin–Ostrava CD (–Žilina)

Existing railway lines E 55, E 551 and E 65 in the Czech Republic remain unchanged.

E 55 (Bad Schandau–) Dečín–Praha

E 551 Praha–Horní Dvůr (–Summerau)

E 65 (Zebrzydovice–) Petrovice u Karviné–Ostrava–Břeclav (–Bernhardsthal)

Countries directly concerned:

Sweden, Germany ⁽¹⁾, Czech Republic ⁽¹⁾, Slovakia ⁽¹⁾, Hungary ⁽¹⁾, Austria, Italy ⁽¹⁾, Poland ⁽¹⁾, Slovenia ⁽¹⁾, Croatia

Proposed by FRANCE:

Amend existing railway lines in France to read as follows:

E 05 Paris– $\frac{\text{Orleans}}{\text{Vendôme}}$ (Les Aubrais)–Bordeaux–Hendaye (–Irún)

E 07 Paris– $\frac{\text{Orleans}}{\text{Vendôme}}$ (Les Aubrais)–Bordeaux–Hendaye (–Irún)

E 50 Paris– $\frac{\text{Dijon}}{\text{Le Creusot}}$ –Culoz (–Genève)

E 70 Paris– $\frac{\text{Dijon}}{\text{Le Creusot}}$ –Mâcon–Ambérieu–Culoz–Modane (–Torino)

Add the following railway line:

E 09 Paris–Lille–Calais

Countries directly concerned:

Portugal, Spain, France ⁽¹⁾, Switzerland, Austria, Germany ⁽¹⁾, Hungary ⁽¹⁾, Ukraine ⁽¹⁾, Russian Federation ⁽¹⁾, Italy ⁽¹⁾, Slovenia ⁽¹⁾, Croatia, Yugoslavia ⁽¹⁾, Bulgaria ⁽¹⁾, Turkey ⁽¹⁾

Proposed by GERMANY:

Amend existing railway lines in Germany to read as follows:

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

E 43 Frankfurt (M)– $\frac{\text{Heidelberg}}{\text{Mannheim}}$ –Stuttgart–Ulm–Augsburg–München–Freilassing (–Salzburg)

E 45 (Rødby–) Puttgarden–Hamburg–Hannover–Würzburg–Nürnberg–Ingolstadt–München–Kufstein (–Wörgl)

E 451 Nürnberg–Passau (–Wels)

E 51 (Gedser–) Rostock–Berlin– $\frac{\text{Halle}}{\text{Leipzig}}$ –Erfurt–Nürnberg

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

E 18 Hamburg–Büchen–Berlin

⁽¹⁾ Countries directly concerned which are Contracting Parties.

- E 55 (Trelleborg–) Sassnitz Hafen–Stralsund–Berlin/Seddin–Dresden–Bad Schandau (–Dečín)
 E 20 (Liège–) Aachen–Köln–Duisburg–Dortmund–Hannover–Berlin–Frankfurt (O) (–Kunowice)
 E 61 (Trelleborg–) Sassnitz Hafen–Stralsund–Berlin–Dresden–Bad Schandau (–Dečín)
 E 30 Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Plauen–Dresden–Görlitz (–Zgorzelec)
 E 32 Frankfurt (M)–Hanau–Erfurt–Leipzig–Dresden
 E 40 (Forbach–) Saarbrücken–Ludwigshafen–Mannheim–Frankfurt (M)–Gemünden–Nürnberg–Schirnding (–Cheb)
 E 42 (Strasbourg–) Kehl–Appenweier–Karlsruhe–Stuttgart

Delete the following railway line:

- E 400 Frankfurt (M)–Gemünden

Countries directly concerned:

Netherlands, Germany ⁽¹⁾, Switzerland, Italy ⁽¹⁾, Austria, Norway, Sweden, Denmark, Belgium, Finland, Russian Federation ⁽¹⁾, Czech Republic ⁽¹⁾, Poland ⁽¹⁾, Belarus ⁽¹⁾, Slovakia ⁽¹⁾, Hungary ⁽¹⁾, Ukraine ⁽¹⁾, France ⁽¹⁾

Proposed by POLAND:

Amend existing railway line E 59 in Poland to read as follows:

- E 59 Swinoujście–Szczecin–Poznań–Wrocław–Opole–Chalupki

Countries directly concerned:

Sweden, Poland ⁽¹⁾

Proposed by the RUSSIAN FEDERATION:

Amend existing railway lines in the Russian Federation to read as follows:

- E 20 (Asinowka–) Krasnoe–Smolensk–Moskva
 E 30 (Zernovo–) Suzemka–Bryansk–Moskva
 E 50 (Zernovo–) Suzemka–Bryansk–Moskva
 E 95 (Zernovo–) Suzemka–Bryansk–Moskva

Countries directly concerned:

Belgium, Germany ⁽¹⁾, Poland ⁽¹⁾, Belarus ⁽¹⁾, Russian Federation ⁽¹⁾, Ukraine ⁽¹⁾, France ⁽¹⁾, Switzerland, Austria, Hungary ⁽¹⁾, Romania, Bulgaria ⁽¹⁾

Proposed by SLOVAKIA:

Amend railway line E 63 in Slovakia to read as follows:

- E 63 Žilina– $\frac{\text{Leopoldov}}{\text{Galanta}}$ –Bratislava

Existing railway lines in Slovakia should read as follows:

- E 40 (Ostrava CD–) Žilina–Poprad Tatry–Košice–Čierna nad Tisou (–Čop)
 E 52 Bratislava–Galanta–Nové Zámky–Stúrovo (–Szob)
 E 61 (Břeclav–) Bratislava–Komárno (–Komárom)

Countries directly concerned:

France ⁽¹⁾, Germany ⁽¹⁾, Czech Republic ⁽¹⁾, Slovakia ⁽¹⁾, Ukraine ⁽¹⁾

Proposed by SLOVENIA:

Amend existing railway lines in Slovenia to read as follows:

- E 65 (Rosenbach–) Jesenice–Ljubljana–Ilirska Bistrica (–Sapjane)
 E 67 (Spielfeld/Straß–) Sentilj–Maribor–Zidani Most

⁽¹⁾ Countries directly concerned which are Contracting Parties.

E 69 (Čakovec–) Seredisce–Pragersko–Zidani Most–Ljubljana–Divača–Koper

E 70 (Villa Opicina–) Sezana–Ljubljana–Zidani Most–Dobova (–Savski Marof)

Countries directly concerned:

Poland ⁽¹⁾, Czech Republic ⁽¹⁾, Austria, Slovenia ⁽¹⁾, Croatia, Hungary ⁽¹⁾, France ⁽¹⁾, Italy ⁽¹⁾, Yugoslavia ⁽¹⁾, Bulgaria ⁽¹⁾, Turkey ⁽¹⁾

Proposed by TURKEY:

Delete the following railway lines in Turkey:

E 702 Ankara–Kapıköy [–Razi (Iran, Islamic Republic of)]

E 704 Ankara–Nusaybin [–Kamichli (Syrian Arab Republic)]

Amend existing railway line E 70 in Turkey to read as follows:

E 70 (Svilengrad–) Kapikule–Istanbul–Haydarpaşa–Ankara–
Kapıköy [–Razi (Iran, Islamic Republic of)]
 Nusajbin [–Kamichli (Syrian Arab Republic)]

Add the following railway lines:

E 74 Eskisehir–Kütahya–Balıkesir–Bandırma

E 97 Samsun–Kalin–Malatya–Yenice–Mersin
 Iskenderun

Countries directly concerned:

France ⁽¹⁾, Italy ⁽¹⁾, Slovenia ⁽¹⁾, Croatia, Yugoslavia ⁽¹⁾, Bulgaria ⁽¹⁾, Turkey ⁽¹⁾

Proposed by UKRAINE:

Amend existing railway lines in the Ukraine to read as follows:

E 851 Lvov–Vadul Siret (–Visani)

E 40 (Chierna nad Tisoi–) Chop–Lvov

E 95 (Bendery–) Razdel–Naya–Kiev–Khutor Mikhailovsky–Zernovo (–Suzemka)

E 30 (Medyke–) Mostiska–Lvov–Kiev–Khutor Mikhailovsky–Zernovo (–Suzemka)

E 50 (Zahony–) Chop–Lvov–Kiev–Khutor Mikhailovsky–Zernovo (–Suzemka)

Countries directly concerned:

Ukraine ⁽¹⁾, France ⁽¹⁾, Germany ⁽¹⁾, Czech Republic ⁽¹⁾, Slovakia ⁽¹⁾, Hungary ⁽¹⁾, Russian Federation ⁽¹⁾, Moldova, Romania, Bulgaria ⁽¹⁾, Poland ⁽¹⁾, Switzerland, Austria

⁽¹⁾ Countries directly concerned which are Contracting Parties.

(Übersetzung)

**EUROPÄISCHES ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE HAUPTLINIEN DES
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHRS (AGC)**

DIE VERTRAGSPARTEIEN –

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

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

HABEN folgendes VEREINBART:

Artikel 1

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

**Begriffs-
bestimmung und
Billigung des
internationalen
E-Eisenbahnnetzes**

Artikel 2

Das internationale E-Eisenbahnnetz besteht aus einem System von Haupt- und Ergänzungslinien, wobei die Hauptlinien die „großen Magistralen des Eisenbahnverkehrs“ sind, die einen bereits sehr umfangreichen internationalen Verkehr sicherstellen oder dies in kurzer Zeit tun, und die Ergänzungslinien solche Linien sind, die bereits jetzt das Netz der Hauptlinien ergänzen und erst zu einem späteren Zeitpunkt einen sehr umfangreichen internationalen Schienenverkehr sicherstellen werden.

Artikel 3

Das in Artikel 2 genannte internationale E-Eisenbahnnetz der großen Magistralen entspricht den in der Anlage II dieses Übereinkommens aufgezählten technischen Merkmalen oder wird den Bestimmungen dieser Anlage bei den entsprechend den nationalen Bauprogrammen durchgeführten Baumaßnahmen angepaßt.

**Bau und Ausbau
der Linien des
internationalen
E-Eisenbahnnetzes**

Artikel 4

Verwahrer des Übereinkommens ist der Generalsekretär der Vereinten Nationen.

**Bezeichnung der
Verwahrstelle**

Artikel 5

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

**Verfahren zur
Unterzeichnung
des Überein-
kommens und um
Vertragspartei
zu werden**

(2) Diese Staaten können Vertragsparteien des Übereinkommens werden durch

- a) Unterzeichnung und anschließende Ratifikation, Annahme oder Genehmigung oder
- b) Beitritt.

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

Artikel 6

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

**Inkrafttreten des
Übereinkommens**

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

Artikel 7**Geltungsbereich
des Überein-
kommens**

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

Artikel 8**Beilegung von
Streitigkeiten**

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

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

Artikel 9**Erklärung zu
Artikel 8**

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

Artikel 10**Verfahren zur
Änderung des
Hauptwortlauts**

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

(2) a) Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Veränderung des Hauptwortlauts dieses Übereinkommens von der Arbeitsgruppe Schienenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa geprüft.

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

c) Nehmen zwei Drittel der Vertragsparteien die Änderung an, so notifiziert der Generalsekretär dies allen Vertragsparteien und die Änderung tritt 12 Monate nach dem Zeitpunkt dieser Notifikation in Kraft. Sie tritt für alle Vertragsparteien mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor ihrem Inkrafttreten erklärt haben, daß sie die Änderung nicht annehmen.

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

Artikel 11**Verfahren zur
Änderung der
Anlage I**

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

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

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

a) bei Einfügung einer neuen Hauptlinie oder bei Änderung einer vorhandenen Hauptlinie jede Vertragspartei, durch deren Hoheitsgebiet die betreffende Linie verläuft;

b) bei Einfügung einer neuen Ergänzungslinie jede an das antragstellende Land angrenzende Vertragspartei, durch deren Hoheitsgebiet die internationale Hauptlinie bzw. die internationalen Hauptlinien verlaufen, mit denen die neuen oder die zu ändernden Ergänzungslinien verbunden sind. Als angrenzend

im Sinne dieses Absatzes gelten zwei Vertragsparteien auch dann, wenn die Endpunkte einer Fährschiffverbindung, die durch den Verlauf der vorerwähnten Hauptlinien vorgegeben ist, in ihrem Hoheitsgebiet liegen.

(4) Jeder nach Absatz 3 übermittelte Änderungsvorschlag ist angenommen, wenn binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt seiner Übermittlung keine der unmittelbar betroffenen Vertragsparteien beim Generalsekretär Einspruch gegen die Änderung erhebt. Erklärt die Verwaltung einer Vertragspartei, daß nach ihrem innerstaatlichen Recht ihre Zustimmung von einer Sonderermächtigung oder der Genehmigung durch eine gesetzgebende Körperschaft abhängt, so gilt ihre Zustimmung zur Änderung der Anlage I so lange als nicht erteilt und der Änderungsvorschlag als nicht angenommen, bis sie dem Generalsekretär notifiziert, daß die erforderliche Ermächtigung oder Genehmigung erteilt worden ist. Erfolgt diese Notifikation nicht binnen 18 Monaten nach dem Zeitpunkt, zu dem ihr der Änderungsvorschlag mitgeteilt worden ist, oder erhebt die zuständige Verwaltung der unmittelbar betroffenen Vertragsparteien innerhalb der vorerwähnten Frist von sechs Monaten Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung, so gilt diese als nicht angenommen.

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

Artikel 12

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

Verfahren zur
Änderung der
Anlage II

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

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

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

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

Artikel 13

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

Notifikation der
Anschrift der Ver-
waltung, der die
Vorschläge zur
Änderung der
Anlagen dieses
Übereinkommens
mitzuteilen sind

Artikel 14

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

Kündigung und
Außerkräfttreten
dieses Überein-
kommens

Artikel 15

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

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

GESCHEHEN zu Genf, am einunddreißigsten Mai neunzehnhundertfünfundachtzig in einer Urschrift in englischer, französischer und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

EISENBAHNLINIEN VON GROSSER INTERNATIONALER BEDEUTUNG**Numerierung der Eisenbahnlinien von großer internationaler Bedeutung**

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

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

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

VERZEICHNIS DER EISENBAHNLINIEN**I. Numerierung der Europa-Linien****Nord–Süd**

- E 03 Glasgow–Stranraer–Larne–Belfast–Dublin–Holyhead–Crewe–London–Folkestone–Dover
- E 05 Lisboa–Coimbra–Vilar Formoso–Fuentes de Oñoro–Medina del Campo–Burgos–Irún–Bordeaux–Paris
- E 07 Paris–Bordeaux–Hendaye–Irún–Burgos– $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$ –Madrid
- E 051 Calais–Paris
- E 053 Madrid–Córdoba–Bobadilla–Algeciras
- E 15 Amsterdam–Den Haag–Rotterdam–Roosendaal–Antwerpen–Bruxelles–Quévy–Feignies–
Aulnoye–Paris– $\frac{\text{Dijon}}{\text{Le Creusot}}$ –Lyon–Avignon–Tarascon–Marseille
- E 23 Dunkerque–Aulnoye–Thionville–Metz–Frouard–Toul–Culmont–Chalindrey–Dijon–Vallorbe–Lausanne–Brig
- E 25 Bruxelles–Arlon–Sterpenich–Kleinbettingen–Luxembourg–Bettembourg–Thionville–Metz–Strasbourg–Mulhouse–Basel–Olten–Bern–Brig–Domodossola–Rho–Milano–Genova
- E 27 Liège–Gouvy–Troisvierges–Luxembourg
- E 35 Amsterdam–Utrecht–Arnhem–Emmerich–Duisburg–Düsseldorf–Köln–Mainz–Mannheim–Karlsruhe–Basel–Olten–Chiasso–Milano–Bologna–Firenze–Roma–Napoli–Salerno–Messina
- E 43 Frankfurt (M)– $\frac{\text{Heidelberg}}{\text{Mannheim}}$ –Bruchsal–Stuttgart–Ulm–Augsburg–München–Freilassing–Salzburg
- E 45 Oslo–Kronsjø–Göteborg–Helsingborg–Helsingør–København–Nykøbing–Rødby–Puttgarden–Hamburg–Hannover–Bebra–Gemünden–Nürnberg–Augsburg–München–Kufstein–Wörgl–Innsbruck–Brennero–Verona–Bologna–Ancona–Foggia–Bari
- E 451 Nürnberg–Passau–Wels
- E 51 Gedser–Rostock–Berlin/Seddin–Leipzig–Plauen–Gutenfürst–Hof–Nürnberg
- E 53 Helsingborg–Hässleholm
- E 530 Nykøbing–Gedser
- E 55 Stockholm–Hässleholm–Malmö–Trelleborg–Sassnitz Hafen–Stralsund–Berlin/Seddin–Dresden–Bad Schandau–Dečín–Praha–Linz–Salzburg–Schwarzach/St. Veit–Villach–Arnoldstein–Tarvisio–Udine–Venezia–Bologna
- E 551 Praha–Horní Dvůr–Summerau–Linz–Selzthal–St. Michael
- E 59 Malmö–Ystad–Swinoujście–Szczecin–Kostrzyń–Góra–Wrocław–Chalupki
- E 61 Stockholm–Hässleholm–Malmö–Trelleborg–Sassnitz Hafen–Stralsund–Berlin/Seddin–Dresden–Bad Schandau–Dečín–Nymburk–Kolin–Brno–Břeclav–Bratislava–Komárno–Komárom–Budapest
- E 63 Zilina–Bratislava
- E 65 Gdynia–Gdansk–Warszawa–Katowice–Zebrzydowice–Petrovice u Karviné–Ostrava–Břeclav–Bernhardthal–Wien–Semmering–Bruck a. d. Mur–Klagenfurt–Villach–Rosenbach–Jesenice–Ljubljana–Pivka–Rijeka
- E 67 Bruck a. d. Mur–Graz–Spielfeld/Straß–Maribor–Zidani Most
- E 69 Budapest–Murakeresztur–Kotoriba–Pragersko–Zidani Most–Ljubljana–Divača–Koper
- E 71 Budapest–Murakeresztur–Gyékényes–Botovo–Koprivnica–Zagreb–Karlovac–Rijeka
- E 751 Zagreb–Sunja–Knín–Perković– $\frac{\text{Split}}{\text{Sibenik}}$

- E 680 Sofia–Mezdra–Gorna–Kaspican–Sindel–Varna
- E 70 Paris–Mâcon–Ambérieu–Culoz–Modane–Torino–Rho–Milano–Verona–Trieste–Villa Opicina–Sezana–Ljubljana–Zidani Most–Zagreb–Beograd–Niš–Dimitrovgrad–Dragoman–Sofija–Plovdiv–Dimitrovgrad–Svilengrad–Kapikule–Istanbul–Haydarpaşa–Ankara
- E 700 Lyon–Ambérieu
- E 702 Ankara–Kapiköy [–Razi (Iran)]
- E 704 Ankara–Nusaybin [–Kamichli (République arabe syrienne)]–Tel Kotchek (Iraq)]
- E 72 Torino–Genova
- E 720 Plovdiv–Zimnitsa–Karnobat–Burgas
- E 90 Lisboa–Entrocamento–Valencia de Alcántara–Madrid–Barcelona–Port Bou–Cerbère–Narbonne–Tarascon–Marseille–Menton–Ventimiglia–Genova–Pisa–Livorno–Roma

II. Liste der Nationalen Eisenbahnlinien *)

(1) Portugal

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

(2) Spanien

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

(3) Irland

- E 03 (Larne–Belfast)–Dublin

(4) Vereinigtes Königreich

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

(5) Frankreich

- E 05 Paris–Bordeaux–Hendaye (–Irún)
- E 051 Calais–Paris
- E 07 Paris–Bordeaux–Hendaye (–Irún)
- E 15 (Quévy–) Feignies–Aulnoye–Paris– $\frac{\text{Dijon}}{\text{Le Creusot}}$ –Lyon–Avignon–Tarascon–Marseille
- E 23 Dunkerque–Aulnoye–Thionville–Metz–Frouard–Toul–Culmont–Chalindrey–Dijon (–Vallorbe)
- E 25 (Bettembourg–) Thionville–Metz–Strasbourg–Mulhouse (–Basel)
- E 40 Le Havre–Paris–Lérrouville–Onville–Metz–Rémillly–Forbach (–Saarbrücken)
- E 42 Paris–Lérrouville–Nancy–Sarrebouurg–Réding–Strasbourg (–Kehl)
- E 50 Paris–Culoz (–Genève)

*) In der unten angeführten Liste der Städte sind die Stationen, die in Klammer angegeben sind, entweder an einer anderen Linie oder außerhalb des betreffenden Landes.

- E 70 Paris–Mâcon–Ambérieu–Culoz–Modane (–Torino)
- E 700 Lyon–Ambérieu
- E 90 (Port Bou–) Cerbère–Narbonne–Tarascon–Marseille–Menton (–Ventimiglia)

(6) Niederlande

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

(7) Belgien

- E 10 Oostende–Bruxelles–Liège (–Aachen)
- E 15 (Roosendaal–) Antwerpen–Bruxelles–Quévy (–Feignies)
- E 25 Bruxelles–Arlon–Sterpenich (–Kleinbettingen)
- E 27 Liège–Gouvy (–Troisvierges)
- E 20 Oostende–Bruxelles–Liège (–Aachen)
- E 22 Zeebrugge–Brugge

(8) Luxemburg

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

(9) Bundesrepublik Deutschland

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

(10) Schweiz

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

(11) Italien

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

(12) Norwegen

- E 45 Oslo (–Kornsjø)

(13) Schweden

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

(14) Dänemark

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

(15) Österreich

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

(16) Deutsche Demokratische Republik

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

(17) Polen

- E 59 Swinoujście–Szczecin–Koszęcin–Ziębice–Wrocław–Opole–Chalupki
 E 65 Gdynia–Gdańsk–Warszawa–Katowice–Zabrze–Petrovice u Karviné
 E 20 (Frankfurt (O)–) Kunowice–Poznań–Warszawa–Terespol (–Brest)
 E 30 (Görlitz–) Zgorzelec–Wrocław–Katowice–Kraków–Przemyśl–Medyka (–Mostiska)

(18) Tschechoslowakei

- E 55 (Bad Schandau–) Dečín–Praha
 E 551 Praha–Horní Dvůr (–Šumperk)
 E 61 (Bad Schandau–) Dečín–Nymburk–Kolin–Brno–Břeclav–Bratislava–Komárno (–Komárom)
 E 63 Žilina–Bratislava
 E 65 (Zabrze–) Petrovice u. Karviné–Ostrava–Břeclav (–Bernhardsthal)
 E 40 (Schirnding–) Cheb–Písek–Praha–Kolin–Ostrava–Žilina–Poprad Tatry–Košice–Čierna nad Tisou (–Čop)
 E 52 Bratislava–Námestovo–Stúrovo (–Szob)

(19) Ungarn

- E 61 (Komárno) Komárom–Budapest
 E 69 Budapest–Murakeresztúr (–Kőtarcsa)
 E 71 Budapest–Murakeresztúr–Gyékényes (–Botó–Kővár)
 E 85 Budapest–Kélebia (–Subotica)
 E 50 (Wien–) Hegyeshalom–Budapest–Miskolc–Nyíregyháza–Záhony (–Čop)
 E 52 (Stúrovo–) Szob–Budapest–Cegléd–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza
 E 56 Budapest–Rákóc–Újszász–Szolnok–Lőkösháza (–Curtici)

(20) Jugoslawien

- E 65 (Rosenbach–) Jesenice–Ljubljana–Pivka–Rijeka
 E 67 (Spielfeld/Straß–) Sentilj–Maribor–Zidani Most
 E 69 (Murakeresztúr–) Kőtarcsa–Pragersko–Zidani Most–Ljubljana–Divača–Koper
 E 71 (Gyékényes–) Botó–Kővár–Zagreb–Karlovac–Rijeka
 E 751 Zagreb–Sunja–Knin–Perković– $\frac{\text{Split}}{\text{Šibenik}}$
 E 771 Subotica–Vinkovci–Strizivojna–Vrpolje–Sarajevo–Kardelj
 E 79 Beograd–Bar
 E 85 (Kélebia–) Subotica–Beograd– $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ –Skopje–Gevgelija (–Idomeni)
 E 66 Beograd–Vršač (–Stamora Moravita)
 E 70 (Villa Opicina–) Sezana–Ljubljana–Zidani Most–Zagreb–Beograd–Niš–Dimitrovgrad (–Dragoman)

(21) Griechenland

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

(22) Rumänien

- E 851 (Vadul Siret–) Vicsani–Pacsani
- E 95 (Ungeni–) Iasi–Pascani–Buzau–Ploiesti–Bucuresti–Videle–Giurgiu (–Ruse)
- E 54 Arad–Deva–Teius–Vinatori–Brasov–Bucuresti
- E 56 (Lökösháza–) Curtici–Arad–Timisoara–Craiova–Bucuresti
- E 560 Buzau–Galati (–Reni–Benderi)
- E 562 Bucuresti–Costanta
- E 66 (Vršač–) Stamora Moravita–Timisoara

(23) Bulgarien

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

(24) Finnland

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

(25) Sowjetunion

- E 851 Lvov–Vadul Siret (–Vicđani)
- E 95 (Iasi–) Ungeni–Kichinev–Benderi–Kiev–Moskva
- E 10 (Vainikkala–) Luzhaika–Leningrad–Moskva
- E 20 (Terespol–) Brest–Moskva
- E 30 (Medyka–) Mostiska–Lvov–Kiev–Moskva
- E 40 (Čierna nad Tisou–) Čop–Lvov
- E 50 (Zahony–) Čop–Lvov–Kiev–Moskva
- E 560 (Galati–) Reni–Benderi

(26) Türkei

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

Anlage II**TECHNISCHE MERKMALE DER HAUPTLINIEN DES INTERNATIONALEN
EISENBAHNVERKEHRS****Vorbemerkungen**

Die **Parameter** sind in Tabelle 1 zusammengefaßt.

Die in der Spalte A der Tabelle 1 genannten Werte gelten als wichtige Zielwerte, die gemäß den nationalen Eisenbahntwicklungsprogrammen anzustreben sind, wobei jede Abweichung von diesen Werten als Ausnahme anzusehen ist.

Es wird zwischen zwei Kategorien von Eisenbahnlinien unterschieden:

- a) **vorhandene** Linien die gegebenenfalls verbessert werden können; häufig ist es schwierig und manchmal unmöglich, ihre Ausbauelemente zu verändern. Die diesbezüglichen Anforderungen sind daher gemäßigt.
- b) die **neu** zu bauenden Linien; innerhalb bestimmter wirtschaftlicher Grenzen können hier insbesondere ihre Ausbauelemente frei gewählt werden; daher war hier eine Unterscheidung in zwei Unterkategorien erforderlich:
 - i) die ausschließlich für die Beförderung von **Reisenden** bestimmten Linien (ohne Güterbeförderung);
 - ii) die zur Beförderung von Reisenden und Gütern bestimmten Linien mit **gemischtem** Verkehr.

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

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

Tabelle 1**Infrastrukturparameter der Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs**

	A Vorhandene Linien, die den Infrastruktur- bedingungen entsprechen und zu verbes- sernde oder auszubau- ende Linien	B Neue Linien	
		B ₁ ausschließlich für Personenverkehr	B ₂ für Personen- und Güterverkehr
1. Anzahl der Gleise	–	2	2
2. Fahrzeugbegrenzungslinie	UIC *) B	UIC C1	UIC C1
3. Mindestgleisabstand	4,0 m	4,2 m	4,2 m
4. Ausbaugeschwindigkeit	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. Höchstzulässige Masse je Achse: Lokomotive (≤ 200 km/h)	22,5 t	–	22,5 t
Triebwagen und Triebzüge (≤ 300 km/h)	17 t	17 t	17 t
Reisezugwagen	16 t	–	16 t
Güterwagen ≤ 100 km/h	20 t	–	22,5 t
120 km/h	20 t	–	20 t
140 km/h	18 t	–	18 t
6. Zulässige Masse je laufenden Meter	8 t	–	8 t
7. Lastenzug für Brückenprüfung	UIC 71	–	UIC 71
8. Maximale Neigung	–	35 mm/m	12,5 mm/m
9. Mindestlänge der Bahnsteige großer Bahnhöfe	400 m	400 m	400 m
10. Mindestnutzlänge der Überholungs- gleise	750 m	–	750 m
11. Höhengleicher Übergang	keiner	keiner	keiner

*) UIC = Internationaler Eisenbahnverband

1. Anzahl der Gleise

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

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

2. Fahrzeugbegrenzungslinie

Hierbei handelt es sich um das Mindestlademaß für internationale Hauptlinien.

Auf **neuen** Linien bedingt die Entscheidung für ein größeres Lademaß im allgemeinen nur beschränkte Investitionsgrenzkosten, weshalb das UIC-Lademaß C1 gewählt wurde.

Das C1-Lademaß gestattet insbesondere:

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

Vorhandene Linien, die Gebirgsregionen queren (Pyrenäen, Massif Central, Alpen, Jura, Apennin, Karpaten usw.), weisen zahlreiche Tunnel mit dem UT-Lichttraumprofil oder einem in Höhe der Gleisachse leicht höheren Lademaß auf. In beinahe allen Fällen ist aus wirtschaftlicher und finanzieller Sicht eine Vergrößerung auf das UIC-Lademaß C1 unmöglich. Für diese Strecken wurde daher das Lademaß B der UIC gewählt. Es gestattet insbesondere:

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

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

3. Mindestgleisabstand

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

Die Erhöhung des Gleisabstands bringt folgende Vorteile mit sich:

- Verringerung des Luftdrucks bei der Begegnung zweier Züge; dieser Vorteil steigt proportional zur Geschwindigkeit;
- Minderung der Zwänge bei der Beförderung lademaßüberschreitender Lasten (Sondertransporte);
- Möglichkeit des Einsatzes leistungstarker Geräte für den mechanisierten Unterhalt und die Gleiserneuerung.

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

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

4. Ausbaugeschwindigkeit

Die Ausbaugeschwindigkeit bestimmt die Ausbauelemente des Streckenabschnitts (Kurvenradien und Überhöhung), die Sicherheitseinrichtungen (Bremswege) und die Bremskoeffizienten des rollenden Geräts.

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

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

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

5. Höchstzulässige Masse je Achse

Hierbei handelt es sich um die zulässige Masse je Achse, die internationale Hauptlinien zu tragen in der Lage sein sollten.

Die internationalen Hauptlinien müssen das derzeitige und zukünftige Verkehrsaufkommen bei Verwendung modernsten Geräts aufnehmen können; dh. insbesondere:

- Lokomotiven mit einer Masse von 22,5 t je Achse; auf Linien, für die im allgemeinen nur eine Masse von 20 t je Achse zugelassen ist, werden jedoch Lokomotiven mit einer nur wenig höheren Masse je Achse toleriert, da das Verhältnis der Anzahl der Lokomotivachsen zur Gesamtzahl aller Achsen im allgemeinen sehr gering und weil durch die Aufhängung einer Lokomotive ein geringerer Verschleiß als bei einem Wagen verursacht wird;
- Triebwagen und Triebzüge mit einer Masse von 17 t je Achse (Masse je Achse der TGV-Triebzüge der SNCF);
- Reisezugwagen mit einer Masse von 16 t je Achse (im normalen Bestand gibt es derzeit und wird es auch zukünftig keinen Reisezugwagen geben, der im beladenen Zustand eine Masse von mehr als 16 t je Achse aufweist);
- Güterwagen mit einer Masse von 20 t je Achse entsprechend der Klasse C der UIC; auf neuen Linien mit gemischtem Verkehr wurde entsprechend den jüngsten Beschlüssen der UIC eine Masse von 22,5 t je Achse für Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h gewählt. Die Massebeschränkung auf 20 t je Achse für 120 km/h und auf 18 t für 140 km/h entspricht der UIC-Regelung.

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

6. Zulässige Masse je laufenden Meter

Die zulässige Masse je Meter Länge über Puffer der Reisezugwagen, die die internationalen Hauptlinien aufnehmen können müssen, beträgt 8 t entsprechend der UIC-Kategorie C4.

7. Lastenzug (Brückenberechnung)

Gemeint ist hier der kleinste „Lastenzug“, auf dem die Berechnungen für Brückenkonstruktionen auf internationalen Hauptlinien basieren.

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

Für **neue**, ausschließlich dem **Reiseverkehr** vorbehaltenen Linien, wurde keine internationale Norm festgelegt.

8. Maximale Neigung

Hierbei handelt es sich um die maximale Neigung auf internationalen Hauptlinien.

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

Für **neue**, ausschließlich dem Reiseverkehr vorbehaltenen Linien, wurde ein Wert von 35 mm je Meter gewählt (diese Norm wird auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Südost zwischen Paris und Lyon verwendet).

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

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

9. Mindestlänge der Bahnsteige großer Bahnhöfe

Gewählt wurde die von der UIC festgelegte Länge von 400 m. Ein Bahnsteig von 400 m Länge kann:

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

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

- ablehnendes Verhalten der Reisenden gegenüber den insbesondere in den Kopfbahnhöfen zurückzulegenden Entfernungen;
- zu hohe Investitionen, insbesondere für den Umbau der vorhandenen Kopfbahnhöfe.

10. Mindestnutzlänge der Überholungsgleise

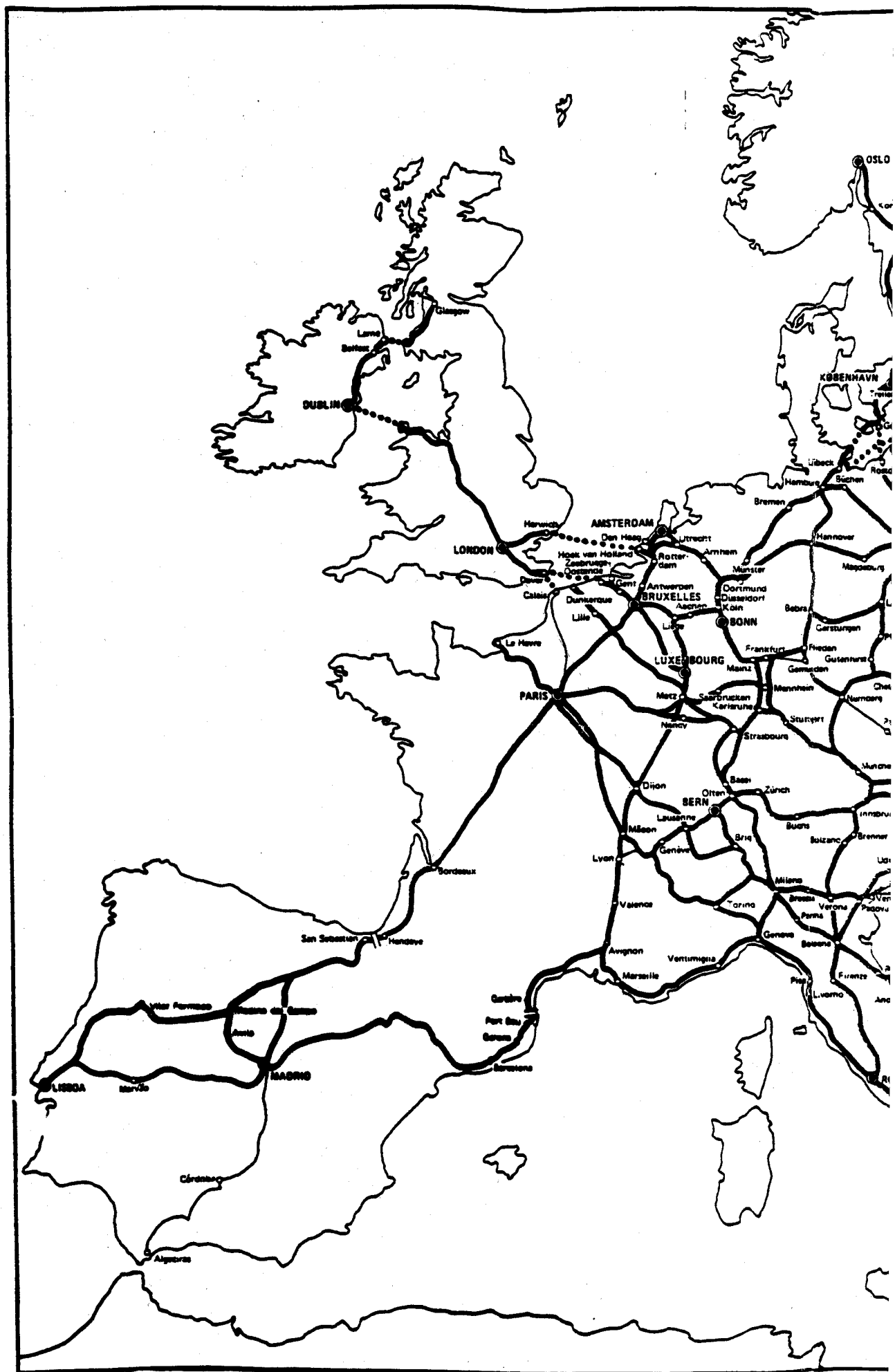
Die Mindestlänge der Überholungsgleise auf internationalen Hauptlinien ist nur für Güterzüge von Bedeutung.

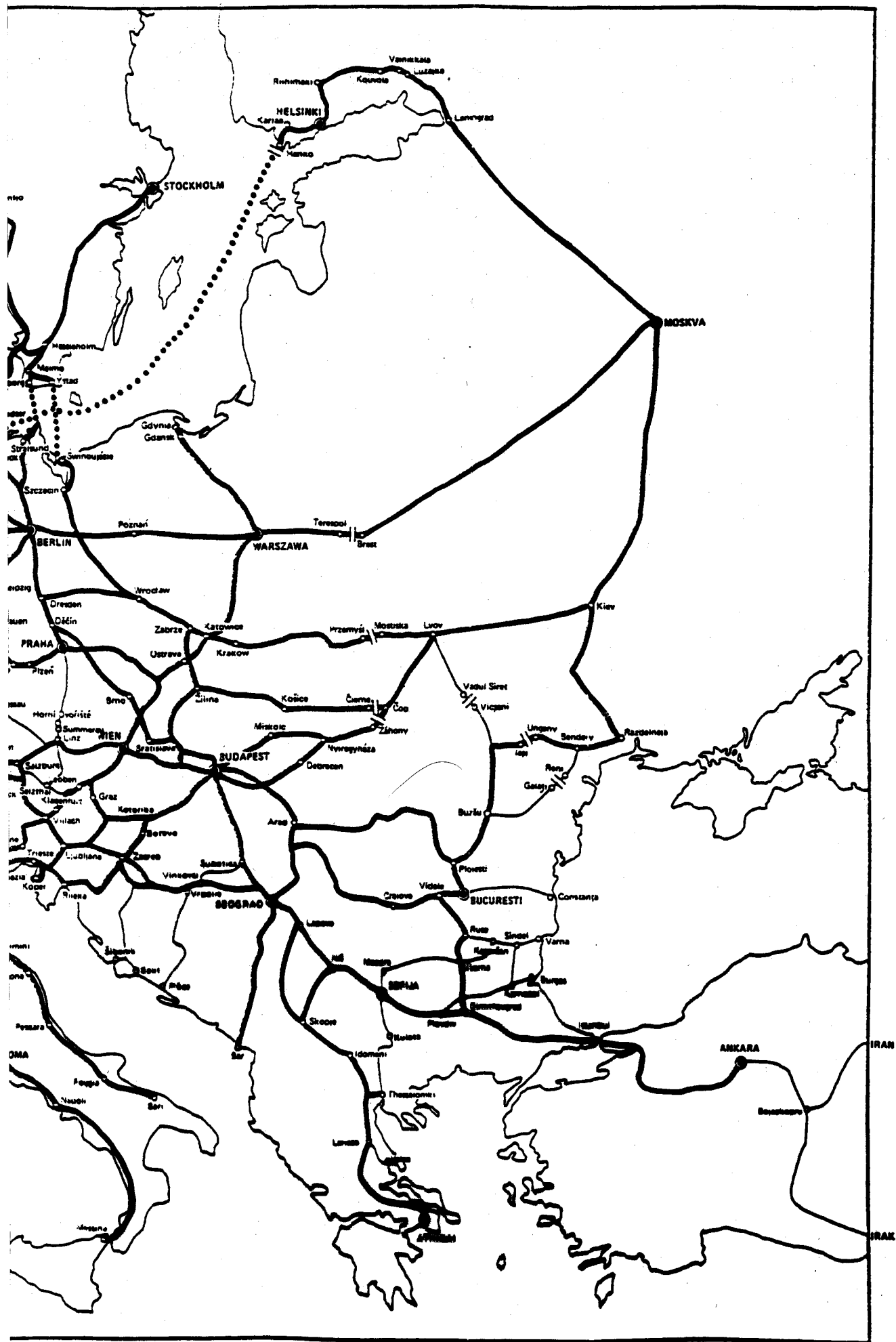
Die von der UIC festgelegte Länge von 750 m wurde gewählt. Diese Länge gestattet insbesondere den Verkehr und das Abstellen von Güterzügen mit einer zu fördernden Bruttomasse von mehr als 5 000 t in der Kategorie C4 (8 Bruttotonnen je Meter); überdies weist ein auf einem Überholungsgleis von 750 m abzustellender Zug mit einer zu fördernden Masse von 1 500 Bruttotonnen kaum eine Masse von mehr als 2 t je Meter auf.

11. Höhengleicher Bahnübergang

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

Auf den **vorhandenen** internationalen Hauptlinien ist die systematische Ersetzung der höhengleichen Bahnübergänge durch Unter- oder Überführungen außer in den Ausnahmefälle vorgesehen, in denen dies tatsächlich unmöglich ist.





**EUROPÄISCHES ÜBEREINKOMMEN ÜBER HAUPTLINIEN DES
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHRS (AGC)**

Änderungen übermittelt von der Regierung Deutschlands

DEUTSCHLAND

Zu streichen sind „(16) Deutsche Demokratische Republik“ und die Linien E 51, E 55, E 61, E 18, E 20, E 30 und E 32.

„(9) Deutsche Demokratische Republik“ ist in „(9) Deutschland“ zu ändern.

Unter „(9) Deutschland“ sind die folgenden Linien hinzufügen: „E 51, E 55, E 61, E 18, E 20, E 30 und E 32“.

Änderungen übermittelt von Kroatien

KROATIEN

Die vorhandenen AGC Linien des ehemaligen jugoslawischen Eisenbahnnetzes sind entsprechend der derzeitigen Situation wie folgt zu ändern:

- E 65 (Ljubljana–Ilirska Bistrica–) Šapjane–Rijeka
- E 69 (Murakeresztúr–) Kotoriba–Čakovec (–Središće)
- E 70 (Ljubljana–Dobova–) Savski Marof–Zagreb–Strizivojna–Vrpolje–Vinkovci–Tovarnik (–Sid–Beograd)
- E 71 (Gyékényes–) Botovo–Koprivnica–Zagreb–Karlovac–Oštarije–Rijeka
- E 771 (Subotica–Bogojevo–) Erdut–Vinkovci–Strizivojna Vrpolje–Slavonski Šamac (Bosanski Šamac–Sarajevo–Čapljina) Metković–Ploče
- E 751 Zagreb–Sunja–Volinja (Dobrljin–Bihac–Ripač) Strmica–Knin–Split/Šibenik

Betroffene Länder:

Bosnien-Herzegowina, ehemaliges Jugoslawien, Ungarn, Slowenien

Folgende Eisenbahnlinien sind hinzufügen:

- E 753 Zagreb–Karlovac–Oštarije–Cospic–Knin–Zadar

Betroffenes Land:

Kroatien

- E 773 (Magyarbóly–) Beli Manastir–Osijek–Strizivojna Vrpolje

Betroffene Länder:

Kroatien, Ungarn

- E 702 (Središće–) Čakovec–Varaždin–Koprivnica–Osijek–Erdut (–Bogojevo–Subotica)

Betroffene Länder:

Slowenien, Kroatien, ehemaliges Jugoslawien

Anlage 1**Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC)****Bei der fünfzehnten Tagung der Hauptarbeitsgruppe Schienenverkehr angenommene Änderungen zur Anlage I des AGC****Vorschlag ITALIENS:****PORTUGAL**

Die folgende Eisenbahnlinie ist zu streichen:

E 05 (Fuentes de Oñoro–) Vilar Formoso–Coimbra–Lisboa

Zu ersetzen durch

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

Unmittelbar betroffene Länder:

Frankreich ¹⁾, Portugal, Spanien

Vorschlag MOLDAU:**MOLDAU**

Folgende Eisenbahnlinien sind hinzufügen:

E 95 (Razdelnaya/UZ–) Kuchurgan (CFM)–Bendery–Chisinau–Ungeny (CFM)–Iasi (CFR)

Unmittelbar betroffene Länder:

Bulgarien ¹⁾, Moldau ¹⁾, Rumänien, Russische Föderation ¹⁾, Ukraine ¹⁾

E 560 Galati (CFR)–Reni (CFM)–Bendery (CFM)

Unmittelbar betroffene Länder:

Moldau ¹⁾, Rumänien

¹⁾ Unmittelbar betroffene Länder, die Vertragsparteien des AGC-Übereinkommens sind.

Anhang**Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC)****Auf der 47. Tagung der Hauptarbeitsgruppe Schienenverkehr angenommene Änderungen der Anlage 1 des AGC****Vorschlag der TSCHECHISCHEN REPUBLIK:**

Die vorhandenen Eisenbahnlinien E 61 und E 40 in der Tschechischen Republik sind wie folgt zu ändern:

E 61 (Bad Schandau–) Dečín–Praha–Kolin–Česká Třebová–Brno–Břeclav (–Bratislava)

E 40 (Schirnding–) Cheb–Plzeň–Praha–Kolin–Ostrava CD (–Žilina)

Die vorhandenen Eisenbahnlinien E 55, E 551 und E 65 in der Tschechischen Republik bleiben unverändert.

E 55 (Bad Schandau–) Dečín–Praha

E 551 Praha–Horní Dvůr (–Summerau)

E 65 (Zbýdovice–) Petrovice u Karviné–Ostrava–Břeclav (–Bernhardsthal)

Unmittelbar betroffene Länder:

Schweden, Deutschland ¹⁾, Tschechische Republik ¹⁾, Slowakei ¹⁾, Ungarn ¹⁾, Österreich, Italien ¹⁾, Polen ¹⁾, Slowenien ¹⁾, Kroatien

Vorschlag FRANKREICHS:

Die vorhandenen Eisenbahnlinien in Frankreich sind wie folgt zu ändern:

E 05 Paris– $\frac{\text{Orleans}}{\text{Vendôme}}$ (Les Aubrais)–Bordeaux–Hendaye (–Irún)

E 07 Paris– $\frac{\text{Orleans}}{\text{Vendôme}}$ (Les Aubrais)–Bordeaux–Hendaye (–Irún)

E 50 Paris– $\frac{\text{Dijon}}{\text{Le Creusot}}$ –Culoz (–Genève)

E 70 Paris– $\frac{\text{Dijon}}{\text{Le Creusot}}$ –Mâcon–Ambérieu–Culoz–Modane (–Torino)

Folgende Eisenbahnlinie ist hinzuzufügen:

E 09 Paris–Lille–Calais

Unmittelbar betroffene Länder:

Portugal, Spanien, Frankreich ¹⁾, Schweiz, Österreich, Deutschland ¹⁾, Ungarn ¹⁾, Ukraine ¹⁾, Russische Föderation ¹⁾, Italien ¹⁾, Slowenien ¹⁾, Kroatien, Jugoslawien ¹⁾, Bulgarien ¹⁾, Türkei ¹⁾

Vorschlag DEUTSCHLANDS:

Die vorhandenen Eisenbahnlinien in Deutschland sind wie folgt zu ändern:

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

E 43 Frankfurt (M)– $\frac{\text{Heidelberg}}{\text{Mannheim}}$ –Stuttgart–Ulm–Augsburg–München–Freilassing (–Salzburg)

E 45 (Rødby–) Puttgarden–Hamburg–Hannover–Würzburg–Nürnberg–Ingolstadt–München–Kufstein (–Wörgl)

E 451 Nürnberg–Passau (–Wels)

E 51 (Gedser–) Rostock–Berlin– $\frac{\text{Halle}}{\text{Leipzig}}$ –Erfurt–Nürnberg

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

¹⁾ Unmittelbar betroffene Länder, die Vertragsparteien sind.

- E 18 Hamburg–Büchen–Berlin
 E 55 (Trelleborg–) Sassnitz Hafen–Stralsund–Berlin/Seddin–Dresden–Bad Schandau (–Dečín)
 E 20 (Liège–) Aachen–Köln–Duisburg–Dortmund–Hannover–Berlin–Frankfurt (O) (–Kunowice)
 E 61 (Trelleborg–) Sassnitz Hafen–Stralsund–Berlin–Dresden–Bad Schandau (–Dečín)
 E 30 Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Plauen–Dresden–Görlitz (–Zgorzelec)
 E 32 Frankfurt (M)–Hanau–Erfurt–Leipzig–Dresden
 E 40 (Forbach–) Saarbrücken–Ludwigshafen–Mannheim–Frankfurt (M)–Gemünden–Nürnberg–Schirnding (–Cheb)
 E 42 (Strasbourg–) Kehl–Appenweiler–Karlsruhe–Stuttgart

Die folgende Eisenbahnlinie ist zu streichen:

- E 400 Frankfurt (M)–Gemünden

Unmittelbar betroffene Länder:

Niederlande, Deutschland ¹⁾, Schweiz, Italien ¹⁾, Österreich, Norwegen, Schweden, Dänemark, Belgien, Finnland, Russische Föderation ¹⁾, Tschechische Republik ¹⁾, Polen ¹⁾, Weißrußland ¹⁾, Slowakei ¹⁾, Ungarn ¹⁾, Ukraine ¹⁾, Frankreich ¹⁾

Vorschlag POLENS:

Die vorhandene Eisenbahnlinie E 59 in Polen ist wie folgt zu ändern:

- E 59 Swinoujście–Szczecin–Poznań–Wrocław–Opole–Chalupki

Unmittelbar betroffene Länder:

Schweden, Polen ¹⁾

Vorschlag der RUSSISCHEN FÖDERATION:

Die vorhandenen Eisenbahnlinien in der Russischen Föderation sind wie folgt zu ändern:

- E 20 (Asinowka–) Krasnoe–Smolensk–Moskva
 E 30 (Zernovo–) Suzemka–Bryansk–Moskva
 E 50 (Zernovo–) Suzemka–Bryansk–Moskva
 E 95 (Zernovo–) Suzemka–Bryansk–Moskva

Unmittelbar betroffene Länder:

Belgien, Deutschland ¹⁾, Polen ¹⁾, Weißrußland ¹⁾, Russische Föderation ¹⁾, Ukraine ¹⁾, Frankreich ¹⁾, Schweiz, Österreich, Ungarn ¹⁾, Rumänien, Bulgarien ¹⁾

Vorschlag der SLOWAKEI:

Die Eisenbahnlinie E 63 in der Slowakei ist wie folgt zu ändern:

- E 63 Ľilina– $\frac{\text{Leopoldov}}{\text{Galanta}}$ –Bratislava

Vorhandene Eisenbahnlinien in der Slowakei haben wie folgt zu lauten:

- E 40 (Ostrava CD–) Žilina–Poprad Tatry–Košice–Čierna nad Tisou (–Čop)
 E 52 Bratislava–Galanta–Nové Zámky–Stúrovo (–Szob)
 E 61 (Břeclav–) Bratislava–Komárno (–Komárom)

Unmittelbar betroffene Länder:

Frankreich ¹⁾, Deutschland ¹⁾, Tschechische Republik ¹⁾, Slowakei ¹⁾, Ukraine ¹⁾

Vorschlag SLOWENIENS

Die vorhandenen Eisenbahnlinien in Slowenien sind wie folgt zu ändern:

- E 65 (Rosenbach–) Jesenice–Ljubljana–Ilirska Bistrica (–Sapjane)

¹⁾ Unmittelbar betroffene Länder, die Vertragsparteien sind.

- E 67 (Spielfeld/Straß–) Sentilj–Maribor–Zidani Most
E 69 (Cakovec–) Seredisce–Pragersko–Zidani Most–Ljubljana–Divača–Koper
E 70 (Villa Opicina–) Sezana–Ljubljana–Zidani Most–Dobova (–Savski Marof)

Unmittelbar betroffene Länder:

Polen ¹⁾, Tschechische Republik ¹⁾, Österreich, Slowenien ¹⁾, Kroatien, Ungarn ¹⁾, Frankreich ¹⁾, Italien ¹⁾, Jugoslawien ¹⁾, Bulgarien ¹⁾, Türkei ¹⁾

Vorschlag der TÜRKEI:

Folgende Eisenbahnlinien in der Türkei sind zu streichen:

- E 702 Ankara–Kapıköy [–Razi (Islamische Republik Iran)]
E 704 Ankara–Nusaybin [–Kamichli (Arabische Republik Syrien)]

Die vorhandene Eisenbahnlinie E 70 in der Türkei ist wie folgt zu ändern:

- E 70 (Svilengrad–) Kapikule–Istanbul–Haydarpaşa–Ankara–
Kapıköy [–Razi (Islamische Republik Iran)]
Nusajbin [–Kamichli (Arabische Republik Syrien)]

Folgende Eisenbahnlinien sind hinzuzufügen:

- E 74 Eskisehir–Kütahya–Balıkesir–Bandırma
E 97 Samsun–Kalin–Malatya–Yenice–Mersin
Iskenderun

Unmittelbar betroffene Länder:

Frankreich ¹⁾, Italien ¹⁾, Slowenien ¹⁾, Kroatien, Jugoslawien ¹⁾, Bulgarien ¹⁾, Türkei ¹⁾

Vorschlag der UKRAINE:

Die vorhandenen Eisenbahnlinien in der Ukraine sind wie folgt zu ändern:

- E 851 Lvov–Vadul Siret (–Visani)
E 40 (Chierna nad Tisou–) Chop–Lvov
E 95 (Bendery–) Razdel–Naya–Kiev–Khutor Mikhailovsky–Zernovo (–Suzemka)
E 30 (Medyke–) Mostiska–Lvov–Kiev–Khutor Mikhailovsky–Zernovo (–Suzemka)
E 50 (Zahony–) Chop–Lvov–Kiev–Khutor Mikhailovsky–Zernovo (–Suzemka)

Unmittelbar betroffene Länder:

Ukraine ¹⁾, Frankreich ¹⁾, Deutschland ¹⁾, Tschechische Republik ¹⁾, Slowakei ¹⁾, Ungarn ¹⁾, Russische Föderation ¹⁾, Moldau, Rumänien, Bulgarien ¹⁾, Polen ¹⁾, Schweiz, Österreich

¹⁾ Unmittelbar betroffene Länder, die Vertragsparteien sind.

Declaration

in respect of Article 8 of the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC):

The Federal Government of the Republic of Austria declares herewith in accordance with Article 9 of the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) that the Republic of Austria does not consider herself bound by the provisions of Article 8 of the AGC.

The topographic conditions in Austria do not permit a complete adherence to the parameter “nominal minimum speed” of 160 kph on existing lines and of 250 kph on new lines to be built. Also, when considering the optimal use of resources available for the improvement of railroad infrastructure and the priority goal of the lines’ capacity, the parameter of a “nominal minimum speed” of 250 kph cannot be upheld for all new lines.

(Übersetzung)

Erklärung

zu Artikel 8 des Europäischen Übereinkommens über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC):

Die Bundesregierung der Republik Österreich erklärt hiermit gemäß Artikel 9 des Europäischen Übereinkommens über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC), daß sich die Republik Österreich durch die Bestimmungen des Artikel 8 AGC als nicht gebunden betrachtet.

Österreich weist darauf hin, daß die topographischen Verhältnisse in Österreich eine durchgehende Einhaltung des Parameters „Entwurfsgeschwindigkeit“ von 160 km/h bei Bestandslinien sowie von 250 km/h bei Neubaulinien nicht zulassen. Auch ist unter dem Gesichtspunkt eines optimalen Einsatzes der vorhandenen Mittel zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und dem vorrangigen Gesichtspunkt der Leistungsfähigkeit der Strecken der Parameter der Entwurfsgeschwindigkeit von 250 km/h für alle Neubautrecken nicht zu vertreten.

Die vom Bundespräsidenten unterzeichnete und vom Bundeskanzler gegengezeichnete Beitrittsurkunde wurde am 1. Oktober 2001 beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt; das Übereinkommen ist gemäß seinem Art. 6 Abs. 2 für Österreich mit 30. Dezember 2001 in Kraft getreten.

Anlässlich der Hinterlegung der Beitrittsurkunde wurden gemäß Art. 13 des Übereinkommens nachstehende Verwaltungen notifiziert:

Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten

Abteilung III.6

Ballhausplatz 2

1014 Wien

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2

1030 Wien.

Nach Mitteilungen des Generalsekretärs haben folgende weitere Staaten das Übereinkommen ratifiziert, angenommen, sind ihm beigetreten oder haben erklärt, sich weiterhin an das Übereinkommen gebunden zu erachten:

Belarus, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Kroatien, Luxemburg, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Moldau, Polen, Rumänien, Russische Föderation, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Ungarn.

Anlässlich der Hinterlegung ihrer Annahmearkunde bzw. Kontinuitätsklärung haben nachstehende Staaten folgende Vorbehalte erklärt:

Belarus:

Belarus erachtet sich an Art. 8 des Übereinkommens nicht gebunden und erklärt, dass in jedem einzelnen Fall die Zustimmung aller Streitparteien erforderlich ist, um eine Streitigkeit zwischen Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens Schiedsrichtern zu unterbreiten und dass nur Personen, die im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den Streitparteien bestimmt wurden, als Schiedsrichter tätig sein dürfen.

Russische Föderation:

Gleichlautender Vorbehalt wie Belarus.

Slowakei:

Erachtet sich an Art. 8 des Übereinkommens nicht gebunden.

Tschechische Republik:

Gleichlautender Vorbehalt wie die Slowakei.

Ukraine:

Gleichlautender Vorbehalt wie Belarus.

Schüssel