

92.048

**Botschaft
betreffend das Europäische Übereinkommen über wichtige
Linien des internationalen kombinierten Verkehrs
und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC)**

vom 13. Mai 1992

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren

wir unterbreiten Ihnen den Bundesbeschluss betreffend das europäische Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO) mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

13. Mai 1992

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Präsident: Felber

Der Bundeskanzler: Couchepin



Übersicht

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen hat am 1. Februar 1991 in Genf ein Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC) verabschiedet. Die Schweiz unterzeichnete das Instrument mit Ratifizierungsvorbehalt am 31. Oktober 1991.

Hauptziel des Übereinkommens ist die Schaffung eines juristischen Rahmens im Hinblick auf eine vermehrte Nutzung des internationalen kombinierten Verkehrs durch qualitative Verbesserungen der genutzten Infrastrukturen und der Betriebsbedingungen.

Zu diesem Zweck verpflichten sich die Vertragsparteien, die im AGTC-Netz bezeichneten Eisenbahnlinien und Terminals den in den Anlagen zum Übereinkommen erwähnten technischen Parametern anzupassen, und zwar im Rahmen der nationalen Bau- und Ausbauprogramme.

Das Übereinkommen sieht ausserdem verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Betriebsbedingungen für die Dienste des kombinierten Verkehrs vor, insbesondere Erleichterungen beim Grenzübergang. Dies wird grössere Beförderungsgeschwindigkeiten im Gütertransport zur Folge haben und damit die Attraktivität dieses Verkehrssystems erhöhen.

Dieses internationale Instrument schafft die Bedingungen für eine europaweit stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Dieses Ziel liegt ganz auf der Linie der schweizerischen Verkehrspolitik. In diesem Sinne sollte die Schweiz das AGTC-Übereinkommen ratifizieren. Ausserdem ergänzt das AGTC das mit der EG abgeschlossene Transitabkommen.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Vorgeschichte

Der internationale Verkehr hat in den letzten zwei Jahrzehnten stark zugenommen, so dass ein Bedürfnis nach vermehrter Koordination beim Bau neuer Infrastrukturen auf europäischer Ebene und nach einer Verbesserung der bestehenden Trassen entstanden ist. Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO) in Genf, in der alle europäischen Länder vertreten sind, hat Netze der für den internationalen Eisenbahn- und Strassenverkehr wichtigen Hauptachsen bezeichnet. Diese sollen in erster Linie den Verkehrsplanern in den einzelnen Ländern bei Investitionsentscheidungen als Wegleitung dienen.

In diesem Rahmen hat die ECE/UNO am 15. November 1975 zuerst das Europäische Abkommen über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs (AGR) verabschiedet, welches von der Schweiz am 5. August 1988 (SR 0.725.11) ratifiziert wurde. Am 31. Mai 1985 ist das europäische Abkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC) verabschiedet worden. Die technischen Eigenschaften, welche in diesem Abkommen vorgeschrieben werden, beruhen auf einer Philosophie des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (mehr als 250 km/h) und sind somit unserer Alpenlandtopographie nicht angepasst. Deshalb war die Schweiz bis heute nicht in der Lage, diesem Vertrag beizutreten.

Angesichts der raschen Entwicklung des kombinierten Verkehrs in Europa begann die ECE/UNO 1987 damit, einen Richtplan der für den internationalen kombinierten Verkehr wichtigen Linien zu erarbeiten; am 1. Februar 1991 wurde dann das Europäische Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (im folgenden AGTC-Übereinkommen) getroffen und vom 1. April 1991 bis zum 31. März 1992 zur Unterzeichnung aufgelegt.

Ende Januar 1992 hatten 16 Länder das AGTC-Übereinkommen unterzeichnet, nämlich Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Luxemburg, die Niederlande, die Bundesrepublik Deutschland, Rumänien, die Tschechische und Slowakische Föderative Republik, die Schweiz und die Türkei. Die Schweiz unterzeichnete das AGTC-Übereinkommen am 31. Oktober 1991 in Prag, anlässlich der paneuropäischen Verkehrskonferenz, an der auch die ECE/UNO teilnahm. Dänemark hat dieses internationale Abkommen bereits ratifiziert.

Das AGTC-Übereinkommen wird in Kraft treten, sobald es von acht Regierungen ratifiziert ist, unter der Bedingung, dass eine oder mehrere Linien des AGTC-Netzes die Hoheitsgebiete von mindestens vier der Staaten, die eine Ratifizierungsurkunde hinterlegt haben, durchgehend verbinden.

12 Ziele des Übereinkommens

Das AGTC-Übereinkommen ist vor allem als gemeinsame Willensäußerung der Regierungen zur Schaffung der für die Entwicklung des internationalen kombinierten Verkehrs notwendigen und förderlichen Bedingungen zu betrachten.

Die Hauptziele sind demnach:

- Schaffung eines juristischen Rahmens, der es den Diensten des internationalen kombinierten Verkehrs, insbesondere dem Güterverkehr Schiene/Strasse ermöglicht, wettbewerbsfähig zu werden;
- Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit und Koordination durch Planung und Prioritätensetzung im Hinblick auf ein homogenes europäisches System für den kombinierten Verkehr.

Um diese Ziele zu erreichen, werden im AGTC-Übereinkommen

- alle für den internationalen kombinierten Verkehr wichtigen europäischen Eisenbahnlinien bezeichnet;
- alle Terminals und Grenzübergangspunkte benannt, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind;
- Mindestvorgaben für die von den Diensten des kombinierten Verkehrs genutzten Infrastrukturen gemacht.

2 Besonderer Teil

21 Kommentar zu den Bestimmungen des Übereinkommens und Stellung der Schweiz

Das AGTC-Übereinkommen umfasst neben der Präambel, 21 Artikel und 4 Anlagen, die integrierender Bestandteil des Übereinkommens sind.

211 Präambel

In der Präambel wird die Bedeutung des kombinierten Verkehrs für die Entlastung des europäischen Strassennetzes und für die Milderung von Umweltschäden, insbesondere im Alpenbogen, hervorgehoben. Es wird auch bemerkt, dass zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses Verkehrstyps eine europäische Entwicklungsplanung der Dienste des kombinierten Verkehrs und der für ihren Betrieb erforderlichen Infrastrukturen unerlässlich ist.

212 Allgemeine Bestimmungen

Der erste Teil des Übereinkommens (Art. 1-5) enthält die allgemeinen Bestimmungen, nämlich Begriffsdefinitionen, Bezeichnung des AGTC-Netzes sowie Vorschriften bezüglich der technischen Eigenschaften und Leistungsmerkmale.

Artikel 1 Begriffsbestimmungen

In *Artikel 1* sind die hauptsächlichsten Begriffe definiert, die im Übereinkommen verwendet werden, insbesondere der Begriff Netz wichtiger Linien des interna-

tionalen kombinierten Verkehrs. Dieses umfasst nicht nur die für den internationalen kombinierten Verkehr geläufig genutzten Eisenbahnlinien und die wichtigen Zulaufstrecken, sondern auch Verkehrsachsen, die in naher Zukunft bedeutsam werden könnten.

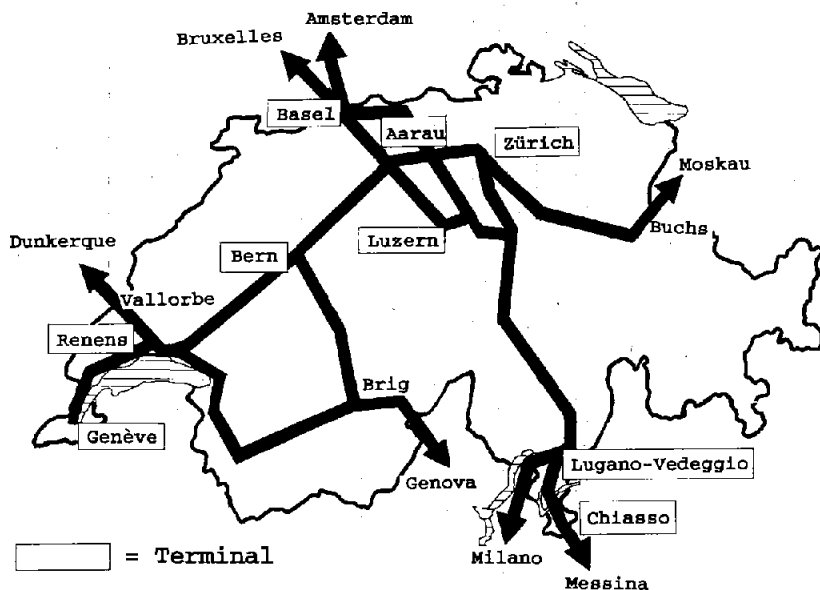
Artikel 2 Bezeichnung des Netzes

Gemäss Artikel 2 nehmen die Vertragsparteien die Bestimmungen des Übereinkommens als einen koordinierten internationalen Plan für die Entwicklung und den Betrieb eines Netzes wichtiger Linien des internationalen kombinierten Verkehrs an, den sie im Rahmen ihrer nationalen Infrastrukturprogramme zu verwirklichen gedenken. Es handelt sich dabei um die in Anlage I aufgeführten Eisenbahnlinien sowie um die in Anlage II erwähnten Terminals und Grenzübergangspunkte.

Die Eisenbahnlinien sind definiert durch die wichtigen Bahnhöfe, die Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Schiene/Wasserweg (die sogenannten «damit zusammenhängenden Einrichtungen») sowie die Grenzübergangspunkte. Es wurde bewusst auf einen allzu detaillierten Beschrieb der Strecken verzichtet, um den einzelnen Regierungen einen gewissen Spielraum bei der Variantenwahl zu lassen.

Alle Eisenbahnlinien der Anlage I erhalten eine Nummer, begleitet von einem «C». Einige dieser Linien, die schon im AGTC-Übereinkommen standen, sind von der Benennung «C-E» begleitet. Die Nord-Süd-Achsen erhalten Nummern, die mit einer 5 enden. Die Ost-West-Achsen erhalten Nummern, die mit einer 0 enden.

Das im AGTC festgesetzte Netz der wichtigen internationalen Linien durchquert die Schweiz folgendermassen:



- a. Nord-Süd-Richtung:
 - C-E 25: Brüssel-Basel-Olten-Bern-Brig-Genua
 - C-E 35: Amsterdam-Karlsruhe-Basel-Olten-Chiasso-Messina
 - C 35: Karlsruhe-Basel-Brugg-Immensee-Bellinzona-Luino
oder Chiasso-Mailand.
- b. Ost-West-Richtung:
 - C-E 50: (Culoz)-Genf-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs-Moskau.
- c. Dazwischenliegende Linie:
 - C-E 23: Dünkirchen-Vallorbe-Lausanne-Brig.

Bezüglich der Terminals auf schweizerischem Hoheitsgebiet bezeichnet das AGTC-Übereinkommen folgende Umschlaganlagen als wichtig für den internationalen Verkehr:

Aarau-Birrfeld, Basel SBB, Bern, Chiasso, Genf, Lugano-Vedeggio, Luzern, Renens und Zürich.

Bewertung aus schweizerischer Sicht

Auf schweizerischem Hoheitsgebiet entspricht das AGTC Eisenbahn- und Terminalnetz schon weitgehend den Linien, welche heute im internationalen Huckepack- und Containerverkehr benützt werden. Das AGTC-Übereinkommen leitet eine auf europäischer Ebene koordinierte Planung der Entwicklung der Linien des kombinierten Verkehrs ein. Für die Schweiz ist es sehr wichtig, in ein solches Konzept integriert zu werden.

Da das Volumen des kombinierten Verkehrs von Singen nach Italien zugenommen hat, wird sich die schweizerische Delegation in der ECE/UNO bemühen, diese Linie in das AGTC-Netz zu integrieren. In Betracht ihrer auf internationaler Ebene noch geringen Bedeutung ist es jedoch ungewiss, ob Deutschland, als von diesem Verfahren direkt betroffenes Land, bereit sein wird, diese Strecke in das AGTC einzuschreiben.

Ausserdem muss hervorgehoben werden, dass die Linie C-E 50 Genf-Buchs-Moskau auf französischem Territorium nicht weitergeführt wird. Dieses Land ist der Meinung, dass die von Paris nach Italien mit dem kombinierten Verkehr beförderten Güter eher über Modane transportiert werden müssen. In Anbetracht des Volumens des kombinierten Verkehrs hat die Verbesserung der Strecke Culoz-Genf somit für die französische Regierung einen nicht genügenden Prioritätsgrad, um eine Einschreibung in das AGTC zu rechtfertigen. Obwohl der kombinierte Verkehr sowohl auf der Linie Genf-Buchs als auf der Linie Vallorbe-Brig sehr gering ist, sind die Schweizerische Regierung wie auch die SBB der Auffassung, dass diese Linien im AGTC aufrechterhalten bleiben müssen. In Betracht des erwarteten Zuwachses des Ost-West-Verkehrs könnten sie nämlich in Zukunft an Bedeutung gewinnen.

In der Tat darf das AGTC-Netz keineswegs als unveränderlich betrachtet werden. Es ist das Ergebnis von internationalen Verhandlungen, welche auf einem Verkehrskonzept der Jahre 1988/1989 beruht.

Diese Beispiele zeigen, dass die Schweiz wie andere Staaten, welche das Abkommen unterzeichnet haben, möglicherweise in der Zukunft einige Anpassungen dieses Netzes verlangen werden müssen. Dies kann im Rahmen der klassi-

schen Änderungsprozedur des Anhanges I, welche im Artikel 15 des Abkommens vorgesehen ist, erfolgen.

Artikel 3 Technische Merkmale des Netzes

Artikel 3 schreibt vor, dass die als zum AGTC-Netz gehörig bezeichneten Eisenbahnlinien den in Anlage III erwähnten technischen Merkmalen entsprechen oder den Bestimmungen dieser Anlage bei den im Rahmen der nationalen Programme durchgeführten Baumassnahmen angepasst werden müssen. Es handelt sich bei diesen technischen Parametern im wesentlichen um Mindestwerte bezüglich Zugsgeschwindigkeit, Gleisabstand, Radsatzlast und Fahrzeugbegrenzungslinien. Die zulässige Maximalneigung für Eisenbahnlinien wird ebenfalls festgelegt.

Die Mindestvorgaben sind unterschiedlich, je nachdem es sich um neu zu bauende oder vorhandene Linien handelt. Bei den letzteren ist eine Änderung der technischen Merkmale oft schwierig oder gar unmöglich: daher sind die Anforderungen hier massvoll. Für neue Linien werden hingegen grössere Ansprüche gestellt, da sich deren Merkmale innerhalb gewisser wirtschaftlich gegebener Grenzen frei bestimmen lassen.

Die technischen Normen (Infrastruktur-Parameter) entsprechen den Bedürfnissen eines modernen Angebots für den kombinierten Verkehr und sind daher als Mindestanforderungen zu betrachten. Sie dürfen keinesfalls den technischen Fortschritt behindern, und es können gegebenenfalls auch anspruchsvollere Vorgaben gemacht werden.

Durch Umsetzung dieser Parameter wird eine qualitative Verbesserung des Netzes erzielt. Dies sollte zu einer intensiveren Nutzung und folglich auch zu einer besseren Wirtschaftlichkeit der Dienste des kombinierten Verkehrs führen.

Das AGTC-Übereinkommen legt keinen Zeithorizont für die Einhaltung der Parameter fest, da die Verbesserungsmassnahmen im Rahmen der nationalen Programme erfolgen sollen.

Bewertung aus schweizerischer Sicht

Die in der Schweiz gültigen technischen Normen stimmen mit den erwähnten Parametern weitgehend überein:

- Die Ausbaugeschwindigkeit auf den vorhandenen Linien entspricht heute schon weitgehend dem im AGTC-Übereinkommen gesetzten Ziel. Einige wenige Strecken in Bergregionen erfordern allerdings eine Geschwindigkeit unter 100 km/h. Die im Rahmen des Alpentransit-Konzepts geplanten Massnahmen sollten dem abhelfen, da auf offenen Strecken Geschwindigkeiten von bis zu 140 km/h und in den Tunnels 120 bis 140 km/h vorgesehen sind.
- Nur bei rund 10 Prozent der vorhandenen Linien übersteigt die Neigung streckenweise 15 Promille. Die meisten Strecken mit starker Neigung liegen im Gotthard/Lötschbergbereich. Mit dem Bau der Basistunnels, bei denen eine Maximalneigung von 13 Promille vorgesehen ist, würde somit auch in dieser Hinsicht den Parametern in Anlage III des Übereinkommens Genüge getan.

- Bezüglich der Mindestlademasse auf den vorhandenen Linien sollen die im Rahmen der Übergangslösung vorgesehenen Arbeiten eine «rollende Landstrasse» durch den Lötschberg für 4 m hohe und durch den Gotthard für 3,80 m hohe Lastwagen ermöglichen. Beim unbegleiteten Transport sollen Sattelanhänger von 4 m Höhe durch den Gotthard befördert werden können. Der Lötschberg/Simplon wird dem Lademass B+ des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) entsprechen, das höher ist als das vom AGTC-Übereinkommen geforderte Lademass B. Für die neuen Basistunnels ist das UIC-Lademass C (Transport von 4 m hohen Strassenfahrzeugen) geplant.
- Der Mindestgleisabstand wurde im AGTC-Übereinkommen für vorhandene Linien auf 4,0 und für neue Linien auf 4,2 m festgesetzt. In der Schweiz ist bei den neuen Linien (Neue Alpentransversale und Bahn 2000) ein Gleisabstand von 4,2 m gewährleistet, während er bei den vorhandenen Linien oft weniger als 4,0 m beträgt (im allgemeinen 3,8 m). Dies sollte jedoch eine Ratifizierung des Übereinkommens durch die Schweiz nicht verhindern.

In Anlage III wird deutlich festgehalten, dass es oft schwierig und manchmal unmöglich sein wird, bei Verbesserungs- und Ausbauarbeiten die technischen Merkmale einzelner vorhandener Linien zu verändern. Beim Mindestgleisabstand gilt denn auch eine Flexibilitätsklausel, wonach dieser Parameter «nicht von unmittelbarer Bedeutung für den kombinierten Verkehr ist, jedoch für einen leistungsfähigen internationalen kombinierten Verkehr *empfohlen*» wird.

Unter diesen Bedingungen ist der in der Schweiz nicht überall gegebene Mindestgleisabstand von 4 m mit dem Wortlaut und dem Geist des Übereinkommens nicht unvereinbar. Im Bestreben, eine Optimierung des internationalen kombinierten Verkehrs nicht zu behindern, wird sich unser Land bei Verbesserungsprojekten für vorhandene Linien jedenfalls bemühen, dem in Anlage III für den Gleisabstand gesteckten Ziel zu entsprechen.

Artikel 4 Betriebliche Zielsetzungen

In *Artikel 4* und insbesondere in der Anlage IV sind zusätzliche Parameter für die Zugleistung und die mit dem kombinierten Verkehr zusammenhängenden Einrichtungen definiert, während die Parameter in Anlage III vor allem Kriterien für die Infrastruktur liefern.

Ziel der Anlage IV ist es, das Angebot im Bereich des kombinierten Verkehrs besser auf die Marktverhältnisse abzustimmen. Daher werden auch eher qualitative als quantitative Kriterien angeführt. Es wird insbesondere gefordert:

- Eine grössere Pünktlichkeit im Zugverkehr und mehr direkte Züge, die keine langen Rangierarbeiten bedingen.
- Mehr Nachtzüge, damit die Güter den Kundenwünschen entsprechend am frühen Morgen geliefert werden können.
- Weniger und kürzere Aufenthalte unterwegs zur Erhöhung der durchschnittlichen Beförderungsgeschwindigkeit. Dafür sollten einerseits die Eisenbahn- und Zollkontrollen möglichst am gleichen Ort, vor der Grenze, vorgenommen und andererseits die Grenzaufenthalte entweder ganz aufgehoben oder aber auf ein Minimum von 30 Minuten beschränkt werden.
- Die Wartezeit zwischen letzter Gutannahme und Abfahrt der Züge, bzw. zwischen Ankunft der Züge und Entladen, sollte nach Möglichkeit eine Stunde

nicht überschreiten. Entsprechend wird eine Kapazitätserweiterung der Terminals als Voraussetzung für eine Beschleunigung des Umladens empfohlen. Gemäss AGTC-Übereinkommen sollen diese sogenannten Leistungsparameter «ungefähr bis zum Jahr 2000» erreicht sein.

Bewertung aus schweizerischer Sicht

Im Rahmen seiner Politik zur Förderung des kombinierten Verkehrs sollte unser Land keine Schwierigkeiten haben, den in Anlage IV festgelegten Parametern gerecht zu werden. Die Bestrebungen der Eisenbahngesellschaften und der Zollbehörden gehen schon seit einigen Jahren in diese Richtung.

213 Schlussbestimmungen

Kapitel II (Art. 6–21) enthält die Schlussbestimmungen, in denen unter anderem das Unterzeichnungs-, das Ratifizierungs- und das Änderungsverfahren sowie die Kündigung des Übereinkommens geregelt sind.

In *Artikel 6* wird der Generalsekretär der Vereinten Nationen als Verwahrer des Übereinkommens bezeichnet.

Die *Artikel 7–9* regeln die Unterzeichnung, die Ratifizierung bzw. den Beitritt zum Übereinkommen.

Gemäss *Artikel 10* tritt das Übereinkommen 90 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Regierungen von acht Staaten eine Ratifikationsurkunde hinterlegt haben, vorausgesetzt, dass eine oder mehrere Linien des Netzes des internationalen kombinierten Verkehrs die Hoheitsgebiete von mindestens vier der betreffenden Staaten durchgehend verbinden.

Die Vertragsparteien haben die Möglichkeit, die zu ihrer inneren und äusseren Sicherheit notwendigen Massnahmen zu treffen, wenn diese zeitlich begrenzt und ausserdem mit der Uno-Charta vereinbar sind (*Art. 11*), d. h., dass im Krisenfall (Krieg, usw.) die Bestimmungen des Übereinkommens zeitweise zurückgestellt werden dürfen.

Streitigkeiten werden nach *Artikel 12* einem Schiedsverfahren unterworfen. Der Spruch des Schiedsrichters ist für die Vertragsparteien bindend.

In *Artikel 13* wird dazu erläutert, dass jeder Staat bei der Unterzeichnung oder Ratifizierung des Übereinkommens mitteilen kann, dass er sich durch Artikel 12 nicht gebunden fühlt. Die Schweiz stimmt dem im AGTC vorgesehenen Schiedsverfahren zu, das für ähnliche zwischenstaatliche Abkommen üblich ist. Unser Land wird deshalb die in diesem Artikel gegebene Möglichkeit zum Vorbehalt nicht wahrnehmen.

Die *Artikel 14 bis 16* regeln das Verfahren für Änderungen des Übereinkommens selbst und seiner Anlagen. Änderungsvorschläge werden durch die Arbeitsgruppe über den kombinierten Verkehr der ECE/UNO erarbeitet und den Vertragsstaaten zu Annahme übermittelt.

Eine Änderung gilt als angenommen und tritt in Kraft, wenn keine Vertragspartei für das Übereinkommen selbst und keine direkt betroffene Vertragspartei für die Anlagen I und II dagegen Einspruch erheben.

Ein Änderungsvorschlag der Anlagen III und IV tritt in Kraft für alle Vertragsparteien, ausgenommen für jene, die erklärt haben, dass sie die Änderung nicht annehmen, sofern $\frac{2}{3}$ der Vertragsparteien gegen diesen Änderungsvorschlag keinen Einspruch erhoben haben. Der Entscheid über die Annahme oder die Ablehnung von Änderungen der Anlagen I bis IV fällt in die Zuständigkeit des Bundesrates. Angesichts der kurzen Frist (6 Monate), die für die Erhebung von Einsprachen gegen Änderungen der Anlagen I bis IV vorgesehen ist, wäre die Bundesversammlung auch praktisch kaum in der Lage, selbst über die Annahme oder die Ablehnung von Änderungen dieser Anlagen zu entscheiden.

In der Schutzklausel von *Artikel 17* wird festgehalten, dass das AGTC-Übereinkommen den Bestimmungen anderer multilateraler Verträge nicht vorgeht.

Gemäss *Artikel 18* kann jede Vertragspartei das Übereinkommen durch schriftliche Notifikation an den Generalsekretär der Vereinten Nationen kündigen. Die Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

Artikel 19 sieht vor, dass das Übereinkommen ausser Kraft tritt, wenn es während zwölf aufeinanderfolgenden Monaten weniger als acht Vertragsparteien zählt.

Notifikationen und Mitteilungen an die Vertragsparteien erfolgen gemäss *Artikel 20* durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen als Verwahrer des Übereinkommens.

22 Schlussbemerkungen

Die Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse ist eines der Hauptelemente der schweizerischen Verkehrspolitik und gilt auch als einer der besten Trümpfe unseres Landes zur Bewältigung des Gütertransits. Die Schweiz will sich auf die Entwicklung der Eisenbahn-Infrastrukturen und auf eine Annäherung der rechtlicher an die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen hin orientieren. Genau diese Ziele werden mit dem AGTC-Übereinkommen anvisiert, indem ein rechtlicher Rahmen geschaffen wird, der die Wettbewerbsfähigkeit der Dienste des internationalen kombinierten Verkehrs, insbesondere des Verkehrs Schiene/Strasse, fördern soll.

Diese Betrachtungen zeigen, dass der Ratifizierung des AGTC-Übereinkommens durch die Schweiz kein wesentliches Hindernis im Wege steht. Vielmehr wäre die Ratifizierung des Übereinkommens ein Zeichen des politischen Willens unseres Landes zu einer besseren internationalen Zusammenarbeit und Koordination auf dem Gebiet des kombinierten Verkehrs. Es wäre in der Tat schwierig (gegenüber Europa) zu begründen, warum die Schweiz eine Ratifizierung des AGTC-Übereinkommens verweigert, obwohl sie sich immer zugunsten von Massnahmen und Instrumenten zur besseren Nutzung des kombinierten Verkehrs ausgesprochen hat. Die Glaubwürdigkeit unserer Verkehrspolitik auf internationaler Ebene würde dadurch stark beeinträchtigt.

Im übrigen gehören alle ausländischen Zulaufstrecken, welche die im Alpen transit-Konzept vorgesehenen schweizerischen Infrastrukturen verbinden, zum

AGTC-Netz. Dies garantiert zusätzlich, dass für diese Linien Investitionen getätigt werden, wie die Schweiz dies wünscht.

Schliesslich ergänzt das AGTC-Übereinkommen in gewisser Weise das Transitabkommen zwischen unserem Land und der EG, weil es ebenfalls eine qualitative Verbesserung des kombinierten Verkehrs sowie eine verstärkte Zusammenarbeit auf diesem Gebiet befürwortet, jedoch geografisch umfassender als nur für den EG-Bereich und die Schweiz. Die europaweite Gewährleistung einheitlicher technischer Vorgaben und Leistungsparameter durch das AGTC-Übereinkommen sollte die Benutzer dazu ermutigen, den kombinierten Verkehr auf längeren Strecken als bisher zu nutzen. Da die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem reinen Strassentransport mit der Länge der gefahrenen Strecken zusammenhängt, sollte das Hauptziel des AGTC-Übereinkommens, nämlich eine vermehrte Nutzung des kombinierten Verkehrs, realisiert werden können.

Ausserdem bestand eine besondere Notwendigkeit, die osteuropäischen Länder in ein Programm zur Förderung des kombinierten Verkehrs einzubeziehen, denn wenn der Bahnanteil am Verkehrsmarkt in diesen Ländern heute noch wichtig ist, könnte in Zukunft eher zugunsten der Strasse investiert werden. Das AGTC gibt eine gewisse Zusicherung, dass die Qualität und vor allem die Quantität des Angebotes im kombinierten Verkehr parallel verbessert werden. Somit kann erwartet werden, dass das Volumen des kombinierten Verkehrs von den Oststaaten nach Westeuropa und insbesondere der Schweiz zunehmen wird, was zu einem besseren Rentabilitätsgrad unserer Dienste führen wird. Dies sollte auch die bilaterale Zusammenarbeit zwischen unserem Land und den Osteuropäischen Staaten im Bereich des kombinierten Verkehrs begünstigen.

3 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Die im Zusammenhang mit der Übergangslösung, NEAT und Bahn 2000 vorgesehenen Investitionen werden zur Einhaltung der im Übereinkommen für die Infrastrukturen festgelegten Parameter beitragen. Neben diesen, von den schweizerischen Behörden unabhängig vom AGTC-Übereinkommen beschlossenen Investitionen, wird der Beitritt für die Schweiz keine finanzielle Auswirkungen haben und auch kein zusätzliches Personal erfordern.

In dieser Hinsicht ist nochmals zu betonen, dass die AGTC-Linien, wie in Artikel 3 klar dargelegt, im Rahmen der nationalen Verbesserungsprogramme an die Parameter gemäss Anlage III angepasst werden sollen. Das AGTC-Übereinkommen bezweckt somit keine spezifischen Zusatzinvestitionen auf dem Gebiet des kombinierten Verkehrs.

4 Legislaturplanung

Das AGTC-Übereinkommen ist in der Legislaturplanung 1991–1995 angekündigt worden.

5 Verhältnis zum europäischen Recht

Das Gemeinschaftsrecht in bezug auf den kombinierten Verkehr ist heute noch recht beschränkt. Bisher bezweckten die Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft vor allem die Aufhebung mengenmässiger Beschränkungen (Kontingentierung) auf den Strassenanfangs- und -endstrecken und die Verringerung steuerlicher Hindernisse, welche die Entwicklung der Dienste des kombinierten Verkehrs bremsen.

Aufgrund der vom EG-Verkehrsministerrat am 30. Oktober 1990 angenommenen Resolution schuf die Kommission eine Arbeitsgruppe hoher Beamter, in der auch die Schweiz und Österreich vertreten sind, und betraute sie mit der Aufgabe, dem EG-Rat wirtschaftliche und technische Massnahmen mit dem Ziel einer vermehrten Nutzung der Dienste des kombinierten Verkehrs in Europa vorzuschlagen.

In technischer Hinsicht ist dabei vor allem ein gemeinschaftliches Investitionsprogramm zu entwerfen, das grösstenteils auf die Erhöhung der Lademasse und der Terminalkapazitäten auf den für den kombinierten Verkehr genutzten Linien ausgerichtet ist. Dies sollte zu zeitlich und beförderungsmässig leistungsfähigeren Diensten führen.

Das in der Studie analysierte Netz für den kombinierten Verkehr entspricht im grossen und ganzen dem AGTC-Netz.

6 Verfassungsmässigkeit

Der Entwurf eines Bundesbeschlusses für die Genehmigung des Europäischen Übereinkommens über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen basiert auf Artikel 8 der Bundesverfassung (BV), der dem Bund das Recht verleiht, internationale Verträge abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung zur Genehmigung des Übereinkommens ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 5 BV.

Der Beschluss über die Genehmigung des AGTC-Übereinkommens unterliegt dem in Artikel 89 Absatz 3 BV vorgesehenen fakultativen Referendum nicht, da es gemäss Artikel 18 AGTC jederzeit kündbar ist. Ausserdem bedingt es keinen Beitritt der Schweiz zu einer internationalen Organisation und sieht auch keine multilaterale Rechtsvereinheitlichung vor (Art. 89 Abs. 3 Bst. c BV).

Zu diesem letzteren Punkt ist festzuhalten, dass das Übereinkommen einen koordinierten Plan für den Bau bzw. Ausbau der Linien des kombinierten Verkehrs und der damit zusammenhängenden Einrichtungen von internationaler Bedeutung vorsieht. Die in den Anlagen III und IV erwähnten technischen Merkmale dieser Infrastrukturen sind als Zielsetzungen zu betrachten, die jedem Staat einen gewissen Spielraum für Richtlinien lassen, denen diese Infrastrukturen entsprechen müssen. Daher schaffen weder das Übereinkommen noch die Anlagen ein anstelle des Landesrechts von der Staatsverwaltung direkt anwendbares und individuell unmittelbar bindendes, vereinheitlichtes Recht.

Bundesbeschluss*Entwurf***betreffend das Europäische Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC)**

vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 13. Mai 1992¹⁾,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Das am 31. Oktober 1991 unterzeichnete Europäische Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC), inklusive Anlagen I-IV, wird genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, das Übereinkommen zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

5451

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

Übersetzung¹⁾

Die Vertragsparteien –

in dem Wunsch, den internationalen Güterverkehr zu erleichtern;

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

im Bewusstsein der nachteiligen Auswirkungen solcher Entwicklungen auf die Umwelt;

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

in der Überzeugung, dass es zur leistungsfähigeren und kundenfreundlicheren Gestaltung des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs in Europa unerlässlich ist, gesetzliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die einen koordinierten Plan für den Ausbau der Dienste des kombinierten Verkehrs und der für ihren Betrieb erforderlichen Infrastruktur festlegen, welcher sich auf international vereinbarte Leistungsparameter und -vorgaben stützt –

sind wie folgt übereingekommen:

Kapitel I Allgemeines

Artikel 1 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens

- a) bezeichnet der Begriff «kombinierter Verkehr» die Beförderung von Gütern in ein und derselben Beförderungseinheit unter Benutzung mehr als eines Verkehrsträgers;
- b) bezieht sich der Begriff «Netz wichtiger Linien des internationalen kombinierten Verkehrs» auf alle für den internationalen kombinierten Verkehr als wichtig erachteten Eisenbahnlinien,
 - i) wenn sie gegenwärtig für den internationalen kombinierten Linienverkehr genutzt werden (z. B. Wechselbehälter, Container, Sattelanhänger);
 - ii) wenn sie wichtige Zulaufstrecken für den internationalen kombinierten Verkehr darstellen;

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes

- iii) wenn sie voraussichtlich in **naher Zukunft** zu wichtigen Linien des kombinierten Verkehrs (entsprechend der Begriffsbestimmung unter den Ziffern i und ii) werden;
- c) bezieht sich der Begriff «damit zusammenhängende Einrichtungen» auf Terminals im kombinierten Verkehr, Grenzübergangspunkte, Wagengruppenwechselbahnhöfe, Spurwechselbahnhöfe und Fährschiffverbindungen/Fährhäfen, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind.

Artikel 2 Bezeichnung des Netzes

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

Artikel 3 Technische Merkmale des Netzes

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

Artikel 4 Betriebliche Zielsetzungen

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

Artikel 5 Anlagen

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

Kapitel II Schlussbestimmungen

Artikel 6 Bezeichnung des Verwahrers

Verwahrer des Übereinkommens ist der Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Artikel 7 Unterzeichnung

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

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

Artikel 8 Ratifikation, Annahme oder Genehmigung

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

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

Artikel 9 Beitritt

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

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

Artikel 10 Inkrafttreten

1. Dieses Übereinkommen tritt 90 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Regierungen von acht Staaten eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, vorausgesetzt, dass eine oder mehrere Linien des Netzes des internationalen kombinierten Verkehrs die Hoheitsgebiete von mindestens vier der Staaten, die eine solche Urkunde hinterlegt haben, durchgehend verbinden.

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

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

Artikel 11 Grenzen der Anwendung des Übereinkommens

1. Dieses Übereinkommen ist nicht so auszulegen, als hindere es eine Vertragspartei daran, die mit der Charta der Vereinten Nationen übereinstimmenden und auf das jeweils Erforderliche beschränkten Massnahmen zu treffen, die nach ihrer Auffassung für ihre äusserer und innere Sicherheit notwendig sind.
2. Solche Massnahmen, die zeitlich begrenzt sein müssen, sind dem Verwahrer unter Angabe ihrer Art umgehend zu notifizieren.

Artikel 12 Beilegung von Streitigkeiten

1. Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, welche die Streitparteien nicht durch Verhandlung oder andere Mittel beilegen können, wird auf Antrag einer an der Streitigkeit beteiligten Vertragspartei einem Schiedsverfahren unterworfen und zu diesem Zweck einem oder mehreren Schiedsrichtern unterbreitet, die von den Streitparteien in gegenseitigem Einvernehmen auszuwählen sind. Können sich die Streitparteien binnen drei Monaten nach dem Tag, an dem das Schiedsverfahren beantragt wurde, nicht auf die Wahl des oder der Schiedsrichter einigen, so kann jede dieser Vertragsparteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen Einzelschiedsrichter zu bestellen, dem die Streitigkeit zur Entscheidung unterbreitet wird.
2. Der Spruch des oder der nach Absatz 1 bestellten Schiedsrichter ist für die an der Streitigkeit beteiligten Vertragsparteien bindend.

Artikel 13 Vorbehalte

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

Artikel 14 Änderung des Übereinkommens

1. Dieses Übereinkommen kann in Übereinstimmung mit dem in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden, sofern in den Artikeln 15 und 16 nichts anderes vorgesehen ist.
2. Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung des Übereinkommens von der Arbeitsgruppe Kombiniertes Verkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen geprüft.
3. Wird die Änderung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossen, so wird sie vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien zur Annahme übermittelt.

4. Jede nach Absatz 3 übermittelte vorgeschlagene Änderung tritt für alle Vertragsparteien drei Monate nach Ablauf einer Frist von zwölf Monaten nach dem Zeitpunkt ihrer Übermittlung in Kraft, sofern innerhalb dieser Frist von zwölf Monaten dem Generalsekretär der Vereinten Nationen kein Einspruch eines Staates, der Vertragspartei ist, gegen den Änderungsvorschlag notifiziert worden ist.
5. Wurde ein Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung nach Absatz 4 notifiziert, so gilt die Änderung als nicht angenommen und ist wirkungslos.

Artikel 15 Änderung der Anlagen I und II

1. Die Anlagen I und II können nach dem in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.
2. Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung der Anlagen I und II von der Arbeitsgruppe Kombiniertes Verkehr der Wirtschaftskommission für Europa geprüft.
3. Wird die Änderung mit der Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossen, so wird die vorgeschlagene Änderung vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen unmittelbar betroffenen Vertragsparteien zur Annahme übermittelt. Im Sinne dieses Artikels gilt eine Vertragspartei als unmittelbar betroffen, wenn bei Einfügung einer neuen Linie, eines wichtigen Terminals, eines Grenzübergangspunkts, eines Spurwechselbahnhofs oder einer Fährschiffverbindung/eines Fährhafens oder bei einer Änderung dieser Einrichtungen ihr Hoheitsgebiet von dieser Linie durchquert oder direkt an den wichtigen Terminal angeschlossen wird, oder wenn der wichtige Terminal, der Grenzübergangspunkt, der Spurwechselbahnhof oder die Endpunkte der Fährschiffverbindung/des Fährhafens sich in ihrem Hoheitsgebiet befinden.
4. Jeder nach den Absätzen 2 und 3 übermittelte Änderungsvorschlag gilt als angenommen, wenn innerhalb von sechs Monaten nach der Übermittlung durch den Verwahrer keine der unmittelbar betroffenen Vertragsparteien dem Generalsekretär der Vereinten Nationen ihren Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung notifiziert hat.
5. Jede derart angenommene Änderung wird vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien übermittelt; sie tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt ihrer Übermittlung durch den Verwahrer in Kraft.
6. Wurde ein Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung nach Absatz 4 notifiziert, so gilt die Änderung als nicht angenommen und ist wirkungslos.
7. Der Verwahrer wird umgehend vom Sekretariat der Wirtschaftskommission für Europa über die durch die vorgeschlagene Änderung unmittelbar betroffenen Vertragsparteien unterrichtet.

Artikel 16 Änderung der Anlagen III und IV

1. Die Anlagen III und IV können nach dem in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.
2. Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung der Anlagen III und IV von der Arbeitsgruppe Kombiniertes Verkehr der Wirtschaftskommission für Europa geprüft.
3. Wird die Änderung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien angenommen, so wird sie vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien zur Annahme übermittelt.
4. Jede nach Absatz 3 übermittelte vorgeschlagene Änderung tritt binnen sechs Monaten nach ihrer Übermittlung in Kraft, sofern nicht ein Fünftel der Vertragsparteien dem Generalsekretär der Vereinten Nationen ihren Einspruch gegen die Änderung notifiziert hat. Andernfalls tritt die Änderung für alle Vertragsparteien mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor ihrem Inkrafttreten dem Generalsekretär notifiziert haben, dass sie die vorgeschlagene Änderung nicht annehmen.
5. Jede Änderung wird vom Generalsekretär allen Vertragsparteien übermittelt; sie tritt drei Monate nach ihrer Übermittlung in Kraft.
6. Wurde ein Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung nach Absatz 4 übermittelt, so gilt die Änderung als nicht angenommen und ist wirkungslos.

Artikel 17 Schutzklausel

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

Artikel 18 Kündigung

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

Artikel 19 Beendigung

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

Artikel 20 Notifikationen und Mitteilungen des Verwahrers

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

Artikel 21 Verbindlicher Wortlaut

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

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

Geschehen zu Genf am 1. Februar 1991

Es folgen die Unterschriften

Wichtige Eisenbahnlinien im internationalen kombinierten Verkehr

(1) Portugal *)

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

(2) Spanien *)

- C-E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro
(-Vilar Formoso)
- C-E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos-Avila Madrid
Aranda de Duero
- C-E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
- C-E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou
(-Cerbère)
- C 90/1 Valencia-Barcelona

(3) Irland *)

- C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

Allgemeine Anmerkung und Erläuterung der Liniennummern

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

«C» bezeichnet andere Linien, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind.

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

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

*) *Verwendete Symbole*

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

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

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

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

Wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

(6) **Niederlande ***

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

(7) **Belgien ***

- C-E 10 } (Dover-) Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
 C-E 20 }
 C 20 (Tourcoing-) Mouscron-Liège-Montzen (-Aachen)
 C-E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
 C 15 (Jeumont-) Erquelines-Charleroi
 C-E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
 C-E 22 (Harwich-) Zeebrugge-Brugge

(8) **Luxemburg ***

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

(9) **Deutschland ***

- C 16 (Venlo-) Mönchengladbach-Köln
 C 25 (Apach-) Perl-Trier-Koblenz
 C-E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Düsseldorf
Düsseldorf-Neuss
 Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
 C-E 43 Frankfurt (M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-
Mannheim
 München-Freilassing (-Salzburg)
 C-E 45 (Rodby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München (-Kufstein)
 C 45/1 (Fredericia-) Flensburg-Hamburg
 C 45/2 Bremerhaven-Bremen-Hannover
 C 45/3 Travemünde-Lübeck
 C-E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
 C-E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg

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

Wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

- C-E 55 } (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-^{Pasewalk}-Berlin/Seddin-
C-E 61 } Dresden-Bad Schandau (-Decin) ^{Neustrelitz}
- C-E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-
Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
- C 10/1 (Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
- C-E 18 Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
- C-E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-
Berlin/Seddin-Frankfurt (O) (-Kunowice)
- C-E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- C-E 32 Frankfurt (M)-Hanau-Fliesen-Bebra-Leipzig
- C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)-
Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
- C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-^{Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart}
Offenburg
- C-E 46 Main-Frankfurt (M)

(10) Schweiz *)

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

(11) Italien *)

- C-E 25 (Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova
- C-E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Villa
S. Giovanni
- C 35 (Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho-Milano
- C-E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-
Brindisi
- C-E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-^{Venezia-Bologna}
Trieste
- C-E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina
(-Sezana)
- C-E 72 Torino-Genova

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

Wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

- C-E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma
 C 90/1 La Spezia-Fidenza-Parma
 C 90/2 Livorno-Pisa-Firenze
- (12) **Norwegen ***
- C-E 45 Oslo-(Kornsjø)
 C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)
- (13) **Schweden ***
- C 10/2 Stockholm (-Turku)
 C-E 45 (Kornsjø-) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
 C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)
 C 45/3 Malmö (-Travemünde)
 C-E 53 Helsingborg-Hässleholm
 C-E 55 } Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
 C-E 61 }
 C 55 Hallsberg-Göteborg
 C-E 59 Malmö-Ystad (Szczecin)
 C 61 (Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm
- (14) **Dänemark ***
- C-E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby
 (-Puttgarden)
 C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus Fredericia (-Flensburg)
 København
 C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)
- (15) **Österreich ***
- C-E 43 (Freilassing-) Salzburg
 C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
 C-E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels
 C-E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
 C-E 551 (Horní-Dvůrské-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
 C-E 65 (Breclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a. d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)
 C-E 67 Bruck a. d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)

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

Wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

- C-E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)
Schwarzach St. Veit
Salzburg-Linz-Wien-(-Hegyeshalom)
Ebenfurt (-Sopron)
- (16) Polen *)
- C-E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-
Chalupki
- C 59 Wrocław-Miedzylesie (-Lichkov)
- C-E 65 Gdynia-Gdansk-Tczew-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice
Bydgoszcz
(-Petrovice U. Karviné)
- C 65 Nowa Sol-Zagan Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)
- C-E 20 (Frankfurt (O) -) Kunowice-Poznan-Lowicz-Warszawa-Lukow-
Skierniewice
Terespol (-Brest)
- C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wrocław-Katowice-Kraków-Przemysl-Medyka
(-Mostiska)
- (17) Tschechische und Slowakische Föderative Republik *)
- C-E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha
- C-E 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)
- C 59 (Miedzylesie-) Lichkov-C. Trebova
- C-E 61 (Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-
Komarano (-Komarom)
Rusovce (-Hegyeshalom)
- C-E 63 Zilina-Bratislava
- C-E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav
(-Bernhardsthal)
- C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha
- C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave-
Ostrava-
Puchov
Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Cierna nad Tisou (-Čop)
- C-E 52 Bratislava-N. Zamky-Sturovo (-Szob)

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

Wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

(18) Ungarn *)

- C-E 61 (Bratislava-Komarno-)
Hegyeshalom-Komarom-Budapest
- C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
- C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- C-E 50 (Wien-)^{Hegyeshalom}
Sopron-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony
(-Čop)
- C-E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
- C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

(19) Jugoslawien *)

- C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- C-E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
- C-E 69 (Murakeresztúr) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper
- C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
- C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-^{Niš}
Kraljevo-Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
- C-E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)

(20) Griechenland *)

- C-E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
- C-E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki

(21) Rumänien *)

- C-E 95 (Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu
(-Ruse)
- C 95 Craiova-Calafat (-Vidin)
- C-E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- C-E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- C-E 562 Bucuresti-Constanta

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

Wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

(22) **Bulgarien** *)

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

(23) **Finnland** *)

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

(24) **Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken** *)

- C-E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
 C-E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
 C-E 20 (Terespol-) Brest-Moskva
 C-E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
 C-E 40 (Čierna N. Tis-) Čop-Lvov
 C-E 50 (Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva

(25) **Türkei** *)

- C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
 C-E 702 $\frac{\text{Ankara}}{\text{Bandirma-Anmara}}$ -Kapiköy-[Razi-(Iran)]
 C-E 702 Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy-[Razi-(Iran)]
 C-E 704 $\frac{\text{Ankara}}{\text{Mersin-Adana-Iskenderun}}$ -Nusaybin-[Kamishli (Syria)-
 Tel Kotchet (Iraq)]

5451

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

*Anlage II***Einrichtungen, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind****A. Wichtige Terminals im internationalen kombinierten Verkehr***Österreich*

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villnach-Fürnitz
Wels
Wien

Belgien

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

Bulgarien

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

Tschechische und Slowakische Föderative Republik

Bratislava
Brno
Ceske Budejovice
Cheb
Cierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice

Ostrava
Plzen
Praha Zizkov
Prerov
Zilina

Dänemark

Arhus
Glostrup
Kobenhavn
Padborg

Finnland

Helsinki-Pasila

Frankreich

Avignon-Courtine
Bordeaux-Bastide
Dunkerque
Hendaye
Le Havre
Lille-St. Sauveur
Lyon-Venissieux
Marseille-Canet
Paris-La Chapelle
Paris-Noisy-Le-Sec
Paris-Pompadour
Paris-Rungis
Paris-Valenton
Perpignan
Strasbourg
Rouen-Sotteville
Toulouse

Deutschland

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin

Wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

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

Griechenland

Aghii Anargyri (Athinai)
 Thessaloniki

Ungarn

Budapest
 Sopron
 Záhony

Szeged
 Debrecen

Irland

Dublin-North Wall

Italien

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

Luxemburg

Bettembourg

Niederlande

Rotterdam-Haven
 Rotterdam-Noord
 Venlo
 Ede

Norwegen

Oslo-Alnabru

Polen

Gdansk
 Gdynia
 Krakow
 Lodz
 Malaszewicze

Wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

Poznan	<i>Türkei</i>
Sosnowiec	Bandirma
Szczecin	Derince
Swinoujscie	Iskenderun
Warszawa	Istanbul
Wroclaw	Mersin
<i>Portugal</i>	Samsun
Alcantara (Lisboa)	<i>Union der sozialistischen</i>
Espinho	<i>Sowjetrepubliken</i>
Leixoes	Brest
Lisboa-Beirolas	Čop
<i>Rumänien</i>	Kiew
Bucuresti	Moskva-Lvov
Constanta	<i>Vereinigtes Königreich</i>
Craiova	Belfast
Oradea	Birmingham
<i>Spanien</i>	Bristol
Algeciras	Cardiff
Barcelona	Cleveland
Irún	Coatbridge (Glasgow)
Madrid	Glasgow
Port-Bou	Harwich
Tarragona	Holyhead
Valencia (-Silla)	Ipswich
<i>Schweden</i>	Leeds
Göteborg	Liverpool-Garston
Helsingborg	London-Stratford
Malmö	London-Willesden
Stockholm-Årsta	Manchester-Trafford Park
<i>Schweiz</i>	Southampton
Aarau-Birrfeld	Tilbury
Basel SBB	<i>Jugoslawien</i>
Berne	Beograd
Chiasso	Koper
Genève	Ljubljana
Lugano-Vedeggio	Rijeka
Luzern	Zagreb
Renens	
Zürich	

B. Wichtige Grenzübergangspunkte im internationalen kombinierten Verkehr¹⁾

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

Marvão (CP)–Valencia de Alcántara (RENFE)

Irún (RENFE)–Hendaye (SNCF)

Port Bou (RENFE)–Cerbère (SNCF)

Dublin (CIE)–Holyhead (BR)

Dundalk (CIE)–Newry (NIR)

Dover (BR)–Calais (SNCF)

–Dunkerque (SNCF)

–Oostende (SNCB)

Harwich (BR)–Zeebrugge (SNCB)

Menton (SNCF)–Ventimiglia (FS)

Modane (SNCF)–Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF)–Domodossola (FS)

Bâle (SNCF)–Basel (SBB-CFF)

Strasbourg (SNCF)–Kehl (DB)

Forbach (SNCF)–Saarbrücken (DB)

Apach (SNCF)–Perl (DB)

Thionville (SNCF)–Bettembourg (CFL)

Feignies (SNCF)–Quévy (SNCB)

Jeumont (SNCF)–Erquelines (SNCB)

Tourcoing (SNCF)–Mouseron (SNCB)

Roosendaal (NS)–Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)

Venlo (NS/DB)

Bad Bentheim (DB/NS)

Montzen (SNCB)–Aachen (DB)

Sterpenich (SNCB)–Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB-CFF)

Flensburg (DB)–Padborg (DSB)

Puttgarden (DB)–Rodby (DSB)

Schirnding (DB)–Cheb (CSD)

Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/OBB)

Kufstein (DB/OBB)

Buchs (SBB-CFF/OBB)

Luino (SBB-CFF/FS)

Chiasso (SBB-CFF/FS)

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

Wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

Brennero (FS/OBB)
 Villa Opicine (FS)–Sezana (JZ)
 Tarvisio (FS)–Arnoldstein (OBB)
 Charlottenberg (NSB/SJ)
 Kornsjö (NSB/SJ)
 Helsingborg (SJ)–København (DSB)
 Trelleborg (SJ)–Sassnitz (DR)
 Ystad (SJ)–Swinoujście (PKP)
 Göteborg (SJ)–Frederikshavn (DSB)
 Malmö (SJ)–Travemünde (DB)
 Gedser (DSB)–Rostock (DR)
 Rosenbach (OBB)–Jesenice (JZ)
 Spielfeld-Strass (OBB)–Sentiły (JZ)
 Ebenfurth (OBB)–Sopron (GYSEV/MAV)
 Nickelsdorf (OBB)–Hegyeshalom (MAV)
 Bernhardsthal (OBB)–Breclav (CSD)
 Summerau (OBB)–Horní Dvoriště (CSD)
 Frankfurt/O. (DR)–Kunowice (PKP)
 Görlitz (DR)–Zgorzelec (PKP)
 Bad Schandau (DR)–Decin (CSD)
 Terespol (PKP)–Brest (SZD)
 Medyka (PKP)–Mostiska (SZD)
 Zbrzydovice (PKP)–Petrovice (CSD)
 Zavidow (PKP)–Frydlant (CSD)
 Medzylesie (PKP)–Lichkov (CSD)
 Čierna (CSD)–Cop (SZD)
 Komarno (CSD)–Komárom (MAV)
 Sturovo (CSD)–Szob (MAV)
 Rajka (MAV)–Rusovce (CSD)
 Murakeresztur (MAV)–Kotoriba (JZ)
 Gyékényes (MAV)–Botovo (JZ)
 Keleba (MAV)–Subotica (JZ)
 Zahony (MAV)–Cop (SZD)
 Lökösháza (MAV)–Curtici (CFR)
 Dimitrovgrad (JZ)–Dragoman (BDZ)
 Gevgelija (JZ)–Idomeni (CH)
 Iasy (CFR)–Ungeny (SZD)
 Giurgiu (CFR)–Ruse (BDZ)
 Svilengrad (BDZ)–Kapikule (TCDD)
 Vidin (BDZ)–Calafat (CFR)
 Kulata (BDZ)–Promachon (CH)
 Vainikkala (VR)–Luzhaika (SZD)

Wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

Turku (VR)–Stockholm (SJ)
 Kapiköy (TCDD)–Razi (RAI)
 Nusaybin (TCDD)–Kamischli (CFS)

C. Wichtige Spurwechselbahnhöfe im internationalen kombinierten Verkehr *)

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

Anmerkung: Spurwechselbahnhöfe sind gleichzeitig auch Grenzübergangspunkte.

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

Holyhead–Dublin	(Vereinigtes Königreich–Irland)
Calais–Dover	(Frankreich–Vereinigtes Königreich)
Oostende–Dover	(Belgien–Vereinigtes Königreich)
Dunkerque–Dover	(Frankreich–Vereinigtes Königreich)
Stanrear–Larne	(Vereinigtes Königreich)
Zeebrugge–Harwich	(Belgien–Vereinigtes Königreich)
Zeebrugge–Dover	(Belgien–Vereinigtes Königreich)
Puttgarden–Rodby	(Deutschland–Dänemark)
København–Helsingborg	(Dänemark–Schweden)
Lübeck–Travemünde–Hanko	(Deutschland–Finnland)
Gedser–Rostock (Warnemünde)	(Dänemark–Deutschland)
Göteborg–Frederikshavn	(Schweden–Dänemark)
Malmö–Travemünde	(Schweden–Deutschland)
Trelleborg–Sassnitz	(Schweden–Deutschland)
Ystad–Swinoujscie	(Schweden–Polen)
Helsinki–Gdynia	(Finnland–Polen)
Helsinki–Stockholm	(Finnland–Schweden)

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

Wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

Turku–Stockholm	(Finnland–Schweden)
Samsun–Constanta	(Türkei–Rumänien)
Mersin–Venezia	(Türkei–Italien)

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

5441

Anlage III

Technische Merkmale des Netzes wichtiger Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

Vorbemerkungen

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

Es wird zwischen zwei grossen Kategorien von Linien unterschieden:

- a) *vorhandene* Linien, die gegebenenfalls verbessert werden können; häufig ist es schwierig und manchmal unmöglich, insbesondere ihre Ausbaugrundlagen zu verändern; die Anforderungen in dieser Hinsicht sind eher massvoll;
- b) *neu zu bauende* Linien.

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

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

	A		B
	Vorhandene Linien, die den Infrastrukturbedingungen entsprechen, und zu verbessernde und auszubauende Linien		Neue Linien
	gegenwärtig	Zielwerte	
1. Anzahl der Gleise	(nicht näher angegeben) 2		
2. Fahrzeugbegrenzungslinie	UIC B ²⁾		UIC C1 ²⁾
3. Mindestgleisabstand ¹⁾	4,0 m		4,2 m
4. Mindestwert der Ausbaugeschwindigkeit	100 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾
5. Zulässige Radsatzlast:			
Güterwagen \leq 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
\leq 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Maximale Neigung ¹⁾	(nicht näher angegeben) 12,5 mm/m		
7. Mindestnutzlänge der Überholungsgleise	600 m	750 m	750 m

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

²⁾ UIC: Internationaler Eisenbahnverband

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

*Erläuterungen zu den in der vorstehenden Tabelle verwendeten Ausbauwerten**1. Anzahl der Gleise*

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

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

2. Fahrzeugbegrenzungslinie

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

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

Das C1-Lademass gestattet insbesondere:

- die Beförderung von Fahrzeugen und miteinander verbundenen Nutzfahrzeugen (Lastwagen und Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen und Sattelanhänger) mit europäischem Lademass (Höhe 4 m, Breite 2,5 m) auf Güterwagen in besonderer Bauart, deren Ladefläche sich 60 cm über der Schienenoberkante befindet;
- die Beförderung gewöhnlicher Sattelanhänger mit einer Breite von 2,5 m und einer Höhe von 4 m auf Taschenwagen mit Regeldrehgestellen;
- die Beförderung von ISO-Containern mit einer Breite von 2,44 m und einer Höhe von 2,9 m auf Flachwagen in Regelbauart;
- die Beförderung von Wechselbehältern mit einer Breite von 2,5 m auf Flachwagen in Regelbauart;
- die Beförderung von Containern/Wechselbehältern mit einer Breite von 2,6 m und einer Höhe von 2,9 m auf geeigneten Wagen.

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

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

- die Beförderung von ISO-Containern mit einer Breite von 2,44 m und einer Höhe von 2,90 m auf flachen Containertragwagen, deren Ladefläche sich 1,18 m über der Schienenoberfläche befindet;
- die Beförderung von Wechselbehältern mit einer Breite von 2,5 m und einer Höhe von 2,6 m auf Flachwagen in Regelbauart (Ladefläche in einer Höhe von 1,246 m);

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

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

4. *Mindestwert der Ausbaugeschwindigkeit*

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

5. *Zulässige Radsatzlast*

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

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

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

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

7. *Mindestnutzlänge der Überholungsgleise*

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

Leistungsparameter für Züge und Mindestvorgaben für die Infrastruktur

A. Anforderungen für leistungsfähige Dienste des internationalen kombinierten Verkehrs

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

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

(2) Diese Anforderungen sind zu erfüllen durch:

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

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

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

B. Leistungsparameter für Züge

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

Mindestvorgaben	Gegenwärtig	Zielwerte ¹⁾
Mindestwert der Ausbaugeschwindigkeit	100 km/h	120 km/h
Zuglänge	600 m	750 m
Zuggewicht	1200 t	1500 t
Radsatzlast (Güterwagen)	20 t	20 t (22,5 t bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h)

¹⁾ Diese Werte sollen ungefähr bis zum Jahr 2000 erreicht sein. Die Erfüllung höherer Anforderungen zu einem früheren Zeitpunkt wird hierbei nicht ausgeschlossen, solange diese die internationale Entwicklung des kombinierten Verkehrs nicht beeinträchtigen.

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

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

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

C. Mindestvorgaben für Eisenbahnlinien

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

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

D. Mindestvorgaben für Terminals

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

- a) Zwischen der letzten Gutannahme und der Abfahrt der Züge sowie zwischen der Ankunft der Züge und der Bereitstellung der Güterwagen zum Entladen der Ladeeinheiten darf nicht mehr als eine Stunde vergehen, es sei denn, den Wünschen der Kunden in bezug auf den spätesten Zeitpunkt für die Annahme oder Aushändigung der Güter kann auf andere Weise entsprochen werden.
- b) Die Wartezeiten für Strassenfahrzeuge, die Ladeeinheiten liefern oder aufnehmen, müssen möglichst kurz sein (höchstens 20 Min.).
- c) Der Standort des Terminals ist so zu wählen, dass er:
 - von den wirtschaftlichen Zentren aus leicht und rasch über die Strasse erreichbar ist;
 - innerhalb des Schienennetzes eine gute Anbindung an die Fernverkehrslinien und für Verkehrsverbindungen mit Wagengruppenverkehr einen guten Zugang zu den Schnellgüterzügen im kombinierten Verkehr besitzt.

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

E. Mindestvorgaben für Unterwegsbahnhöfe

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

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

Wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs

- Die Einfahrt in Zulaufstrecken und das Verlassen solcher Strecken müssen ein verzögerungsfreies Einfädeln der Züge gewährleisten. Ihre Kapazität muss gross genug sein, um Verspätungen ankommender und abfahrender Züge zu vermeiden.
- Ausreichende Gleiskapazität für die verschiedenen Gleistypen, die für die speziellen Arbeiten im Bahnhofsbereich erforderlich sind, insbesondere für Ankunfts-/Abfahrtsgleise, Zugbildungs- und Rangier- und Ausziehgleise, Lade- und Spurwechselgleise.
- Die Lademasse der genannten Gleise müssen denen der benutzten Eisenbahnlinien entsprechen (UIC-B oder UIC-C1).
- Die Gleislänge muss für die Aufnahme ganzer Züge im kombinierten Verkehr ausreichend sein.
- Bei elektrischer Zugförderung müssen die Gleise für elektrische Triebfahrzeuge zugänglich sein (in Grenzbahnhöfen: für elektrische Triebfahrzeuge der betreffenden Anschlussbahn).
- Die für Umschlag, Wagenwechsel, Spurwechsel und Grenzkontrollen vorgesehenen Kapazitäten sollen gewährleisten, dass notwendige Zwischenhalte möglichst kurz sind.

a) *Wagengruppenwechselbahnhöfe*

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

b) *Grenzübergangspunkte*

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

- wenn die üblicherweise an der Grenze durchgeführten Arbeiten nicht vorgenommen werden oder, sofern dies nicht möglich ist, diese Arbeiten ins Landesinnere verlegt werden, wo die Züge in jedem Fall aus technischen und/oder verwaltungsmässigen Gründen halten müssen;
- wenn nur einmal, falls überhaupt, in gemeinschaftlich genutzten Grenzbahnhöfen gehalten wird.

c) *Spurwechselbahnhöfe*

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

d) *Fährschiffverbindungen/-häfen*

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

- Bei den erforderlichen Grenzkontrollmassnahmen finden die in Absatz 14 aufgeführten Anforderungen Anwendung;
- die Fahrpläne im Fährschiff- und Eisenbahnverkehr sollen aufeinander abgestimmt sein und zur Beschleunigung des Beladens der Schiffe und/oder der Zugbildung Vorausinformationen bereitgestellt werden.

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

- Geeignete Schiffsgrössen und -typen entsprechend den betreffenden Ladeeinheiten und/oder Güterwagen.
- Schnelles Be- und Entladen der Fährschiffe und Unterbringung der Ladeeinheiten/Güterwagen entsprechend den Anforderungen der anschliessenden Beförderung auf der Schiene (gegebenenfalls Trennung des kombinierten Verkehrs vom Personen- und/oder Strassengüterverkehr).
- Verbleiben die Ladeeinheiten während der Überfahrt auf den Güterwagen, so müssen die Fährschiffe leicht zugänglich, und zeitraubende Rangiervorgänge dürfen nicht notwendig sein. Ladebegrenzungslinie, Radsatzlast usw. sollen mit den in Anlage III aufgeführten Ausbauwerten für Eisenbahnlinien übereinstimmen.
- Muss die Umladung der Ladeeinheiten ohne Güterwagen erfolgen, so sollten für die möglicherweise notwendige Beförderung auf der Strasse zwischen Fähr- und Eisenbahnterminal kurze Entfernungen und gute Strassenverbindungen zur Verfügung stehen.