

(Übersetzung)

## **Europäisches Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN)**

*Die Vertragsparteien,*

IM BEWUSSTSEIN der Notwendigkeit der Förderung und Entwicklung des internationalen Verkehrs auf den europäischen Wasserstraßen,

IN ANBETRACHT der erwarteten Zunahme des internationalen Güterverkehrs infolge des weiter wachsenden internationalen Handels,

IM HINBLICK auf die Wichtigkeit der Rolle der Binnenschifffahrt, die im Vergleich zu anderen Binnenverkehrsträgern ökonomische und ökologische Vorteile aufweist, über freie Transportkapazitäten verfügt und somit die Möglichkeit bietet, die volkswirtschaftlichen Kosten und die negativen Auswirkungen des Binnenverkehrs auf die Umwelt zu verringern.

IN DER ÜBERZEUGUNG, dass es zur leistungsfähigeren und kundenfreundlicheren Gestaltung der internationalen Binnenschifffahrt in Europa, einschließlich der Küstenschifffahrt mit Fluss-Seeschiffen unerlässlich ist, rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die einen abgestimmten Plan für die Entwicklung und den Bau eines Wasserstraßennetzes von internationaler Bedeutung festlegen, welches sich auf vereinbarte Infrastruktur- und Betriebsparameter stützt –

*sind wie folgt übereingekommen:*

### **Artikel 1**

#### **Bestimmung des Netzes**

1. Die Vertragsparteien nehmen die Bestimmungen dieses Übereinkommens als einen koordinierten Plan für die Entwicklung und den Bau eines Binnenwasserstraßennetzes, nachstehend als Wasserstraßennetz von internationaler Bedeutung oder E-Wasserstraßennetz bezeichnet, an; sie beabsichtigen, diesen Plan im Rahmen ihrer entsprechenden Programme auszuführen. Das E-Wasserstraßennetz im Sinne dieses Übereinkommens besteht aus den Wasserstraßen, den von Fluss-Seeschiffen befahrenen Küstenstrecken sowie den Häfen von internationaler Bedeutung, die in den Anlagen I und II dieses Übereinkommens genannt sind.

2. Hinsichtlich der Abschnitte des E-Wasserstraßennetzes, die derzeit noch nicht bestehen, jedoch Teil der Infrastrukturausbauprogramme sind, treffen die Vertragsparteien unter gebührender Berücksichtigung deren künftiger Parameter bis zum Zeitpunkt der Entscheidung über deren Bau die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz des vorgesehenen Verlaufs.

## **Artikel 2**

### **Technische und betriebliche Merkmale des Netzes**

1. Das Wasserstraßennetz von internationaler Bedeutung gemäß Artikel 1 hat den in der Anlage III dieses Übereinkommens genannten Anforderungen zu entsprechen oder ist bei künftigen Verbesserungsarbeiten mit diesen Anforderungen in Einklang zu bringen.
2. Um die bestehenden Engpässe im E-Wasserstraßennetz zu beseitigen und deren fehlende Verbindungen auf ihrem jeweiligen Staatsgebiet zu erstellen, sind die Vertragsparteien aufgefordert, nationale Aktionspläne auszuarbeiten und/oder bilaterale oder multilaterale Abkommen wie Staatsverträge, Richtlinien, Absichtserklärungen, gemeinsame Studien und andere entsprechende Vereinbarungen abzuschließen.

## **Artikel 3**

### **Anlagen**

Die Anlagen zu diesem Übereinkommen sind Bestandteile des Übereinkommens.

## **Artikel 4**

### **Bestimmung des Verwahrers**

Verwahrer dieses Übereinkommens ist der Generalsekretär der Vereinten Nationen.

## **Artikel 5**

### **Unterzeichnung**

1. Dieses Übereinkommen wird im Büro der Vereinten Nationen in Genf vom 1. Oktober 1996 bis 30. September 1997 für jene Staaten zur Unterzeichnung aufliegen, die Mitglieder der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa sind oder die gemäß den Absätzen 8 und 11 des Mandats der Kommission über einen beratenden Status verfügen.
2. Diese Unterzeichnung erfolgt vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung.

## **Artikel 6**

### **Ratifikation, Annahme oder Genehmigung**

1. Dieses Übereinkommen unterliegt gemäß Absatz 2 des Artikels 5 der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung.
2. Die Ratifikation, Annahme oder Genehmigung erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

## **Artikel 7**

### **Beitritt**

1. Sämtliche in Artikel 5 Absatz 1 bezeichneten Staaten können diesem Übereinkommen ab 1. Oktober 1996 beitreten.
2. Der Beitritt wird durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen wirksam.

## **Artikel 8**

### **Inkrafttreten**

1. Dieses Übereinkommen tritt 90 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem die Regierungen von fünf Staaten eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, vorausgesetzt, dass eine oder mehrere Wasserstraßen des Wasserstraßennetzes von internationaler Bedeutung die Hoheitsgebiete von mindestens drei dieser Staaten ohne Unterbrechung verbinden.
2. Wird diese Bedingung nicht erfüllt, so tritt das Übereinkommen 90 Tage nach dem Datum der Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde in Kraft, durch die der besagten Bedingung genügt wird.
3. Für jeden Staat, der eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde nach Beginn der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Frist von 90 Tagen hinterlegt, tritt das Übereinkommen 90 Tage nach Hinterlegung besagter Urkunde in Kraft.

## **Artikel 9**

### **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 die nach ihrer Auffassung für ihre äußere oder innere Sicherheit notwendig sind.
2. Solche Maßnahmen, die zeitlich begrenzt sein müssen, sind dem Verwahrer unter Angabe ihrer Art unverzüglich zu notifizieren.

## **Artikel 10**

### **Beilegung von Streitigkeiten**

1. Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, welche die Streitparteien nicht durch Verhandlungen oder auf anderem Weg beilegen können, wird auf Antrag einer Streitpartei einem Schiedsverfahren unterworfen und zu diesem Zweck einem oder mehreren Schiedsrichtern unterbreitet, die von den Streitparteien im gegenseitigen Einvernehmen auszuwählen sind. Können sich die Streitparteien hinsichtlich der Wahl des Schiedsrichters oder der Schiedsrichter nicht innerhalb dreier Monate, nachdem das Schiedsverfahren beantragt wurde, einigen, kann jede dieser Parteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen einzelnen Schiedsrichter zu ernennen, dem die Streitigkeit zur Entscheidung unterbreitet wird.
2. Der Spruch des gemäß Absatz 1 dieses Artikels ernannten Schiedsrichters oder der danach ernannten Schiedsrichter ist für die an der Streitigkeit beteiligten Vertragsparteien bindend.

## **Artikel 11**

### **Vorbehalte**

Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder der Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde die Erklärung abgeben, dass er sich durch Artikel 10 dieses Übereinkommens nicht als gebunden betrachtet.

## **Artikel 12**

### **Änderung des Übereinkommens**

1. Dieses Übereinkommen kann, vorbehaltlich der Artikel 13 und 14, nach dem in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.
2. Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung dieses Übereinkommens von der Hauptarbeitsgruppe Binnenschifffahrt der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen geprüft.
3. Wird die vorgeschlagene Änderung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien angenommen, ist sie vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien zur Annahme zu übermitteln.
4. Jede vorgeschlagene Änderung, die gemäß Absatz 3 dieses Artikels übermittelt wurde, tritt für alle Vertragsparteien drei Monate nach Ablauf einer Frist von zwölf Monaten nach dem Zeitpunkt ihrer Übermittlung in Kraft, sofern innerhalb dieser zwölf Monate nicht ein Staat, der Vertragspartei ist, dem Generalsekretär der Vereinten Nationen seinen Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung bekannt gegeben hat.
5. Wenn ein Einspruch gegen eine vorgeschlagene Änderung gemäß Absatz 4 dieses Artikels bekannt gegeben wurde, gilt die Änderung als nicht angenommen und hat keinerlei Wirkung.

## **Artikel 13**

### **Änderung der Anlagen I und II**

1. Die Anlagen I und II zu diesem Übereinkommen können gemäß 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 Hauptarbeitsgruppe Binnenschifffahrt der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen geprüft.
3. Wird die vorgeschlagene Änderung von der Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien angenommen, ist sie vom Generalsekretär der Vereinten Nationen den direkt betroffenen Vertragsparteien zur Annahme zu übermitteln. Eine Vertragspartei gilt als direkt betroffen im Sinne dieses Artikels, wenn im Falle der Einbeziehung einer neuen Wasserstraße oder eines Hafens von internationaler Bedeutung oder im Falle einer Änderung derselben die betreffende

Wasserstraße durch ihr Staatsgebiet führt oder der betreffende Hafen auf besagtem Staatsgebiet gelegen ist.

4. Jede vorgeschlagene Änderung, die gemäß den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels übermittelt wurde, gilt als angenommen, sofern innerhalb von sechs Monaten nach der Übermittlung durch den Verwahrer keine der direkt betroffenen Vertragsparteien dem Generalsekretär der Vereinten Nationen ihren Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung bekannt gegeben hat.
5. Jede derart angenommene Änderung ist vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien zu übermitteln und tritt drei Monate nach der Übermittlung durch den Verwahrer in Kraft.
6. Wenn ein Einspruch gegen eine vorgeschlagene Änderung gemäß Absatz 4 dieses Artikels bekannt gegeben wurde, gilt die Änderung als nicht angenommen und hat keinerlei Wirkung.
7. Der Verwahrer ist vom Sekretariat der Wirtschaftskommission für Europa unverzüglich darüber zu informieren, welche Vertragsparteien von einer vorgeschlagenen Änderung direkt betroffen sind.

#### **Artikel 14**

##### **Verfahren zur Änderung der Anlage III**

1. Die Anlage III dieses Übereinkommens kann gemäß dem in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.
2. Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung der Anlage III von der Hauptarbeitsgruppe Binnenschifffahrt der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen geprüft.
3. Wird die vorgeschlagene Änderung von der Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien angenommen, ist sie vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien zur Annahme zu übermitteln.
4. Jede vorgeschlagene Änderung, die gemäß Absatz 3 dieses Artikels übermittelt wurde, gilt als angenommen, sofern nicht innerhalb von sechs Monaten nach der Übermittlung mindestens ein Fünftel der Vertragsparteien dem Generalsekretär der Vereinten Nationen ihren Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung bekannt geben.
5. Jede gemäß Absatz 4 dieses Artikels angenommene Änderung ist vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien zu übermitteln und tritt drei Monate nach der Übermittlung

für alle Vertragsparteien mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die innerhalb von sechs Monaten nach der Übermittlung gemäß Absatz 4 dem Generalsekretär der Vereinten Nationen ihren Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung bekannt gegeben haben.

6. Wenn mindestens ein Fünftel der Vertragsparteien einen Einspruch gegen eine vorgeschlagene Änderung gemäß Absatz 4 dieses Artikels bekannt gegeben haben, gilt die Änderung als nicht angenommen und hat keinerlei Wirkung.

### **Artikel 15**

#### **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 16**

#### **Außerkräftreten**

Sollte nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens die Anzahl der Vertragsparteien während zwölf aufeinander folgender Monate weniger als fünf betragen, so tritt das Übereinkommen zwölf Monate nach dem Zeitpunkt außer Kraft, zu dem der fünfte Staat aufgehört hat, Vertragspartei zu sein.

### **Artikel 17**

#### **Notifikationen und Mitteilungen des Verwahrers**

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

### **Artikel 18**

#### **Authentische Fassungen**

Das Original dieses Übereinkommens, dessen englische, französische und russische Fassungen gleichermaßen authentisch sind, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

ZU URKUND DESSEN haben die bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Genf am 19. Jänner 1996.

*Anlage I***Wasserstraßen von internationaler Bedeutung**

## Nummerierung der Wasserstraßen von internationaler Bedeutung

1. Alle Wasserstraßen von internationaler Bedeutung (E-Wasserstraßen werden mit dem Buchstaben "E", gefolgt von einer Nummer bestehend aus zwei, vier oder sechs Ziffern, bezeichnet.
2. Die Hauptbestandteile des E-Wasserstraßennetzes tragen Nummern bestehend aus zwei Ziffern, während ihre Abzweigungen und die weiteren Abzweigungen („Abzweigungen von Abzweigungen“) Nummern bestehend aus vier und sechs Ziffern tragen.
3. Die Hauptbinnenwasserstraßen, die im Wesentlichen in Nord-Süd-Richtung verlaufen, Zugang zu Seehäfen gewähren und Seeschiffahrtsgebiete miteinander verbinden, tragen die Nummern 10, 20, 30, 40 und 50 in aufsteigender Reihenfolge von Westen nach Osten.
4. Die Hauptbinnenwasserstraßen, die im Wesentlichen in West-Ost-Richtung verlaufen und drei oder mehr der in Z 3 genannten Binnenwasserstraßen kreuzen, tragen die Nummern 60, 70, 80 und 90, in aufsteigender Reihenfolge von Norden nach Süden.
5. Andere wichtige Binnenwasserstraßen tragen Nummern aus zwei Ziffern, die zwischen den Nummern der beiden in den Z 3 und 4 genannten Hauptbinnenwasserstraßen liegen, zwischen denen sie verlaufen.
6. Bei den Abzweigungen (oder den „Abzweigungen von Abzweigungen“) bezeichnen die ersten zwei (oder vier) Ziffern das entsprechende höherrangige Element des Wasserstraßennetzes; die beiden letzten Ziffern bezeichnen einzelne Abzweigungen, die in aufsteigender Reihenfolge vom Beginn bis zum Ende des höherrangigen Elements durchnummeriert sind, wie in nachfolgender Tabelle dargestellt ist. Für die auf der rechten Seite gelegenen Abzweigungen werden gerade Zahlen verwendet, für die auf der linken Seite ungerade Zahlen.

**Liste der Binnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung**

Nummer der E-Wasserstraßen		Beschreibung des Verlaufs*
Hauptbinnenwasserstraßen	Abzweigungen	
1	2	3
E 01		Dünkirchen-Douai-Valenciennes-Condé-Pommeroeul-Mons-Charleroi-Namur-Lüttich-Maastricht-Moerdijk bis Rotterdam/Europoort über die Maas, die Kil, die Noord und die Nieuwe Maas
	E 01-02	Maas von Namur bis Givet
	E 01-04	Lüttich-Visé Kanal
	E 01-04-01	Monsin Kanal
	E 01-01	Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederweert-Wessem-Maas Kanal
	E 01-06	St. Andries Kanal
	E 01-03	Zuid-Willemsvaart von der Maas bis 's-Hertogenbosch
E 02		Zeebrugge-Brügge-Deinze-Kortrijk-Lille-Bauvin
	E 02-02	Brügge-Ostende Kanal



Nummer der E-Wasserstraßen		Beschreibung des Verlaufs*
Hauptbinnenwasserstraßen	Abzweigungen	
1	2	3
	E 02-02-01	Plassendale-Nieupoort Kanal
	E 02-04	Leie-Roeselare Kanal
E 03		Gorinchem-Moerdijk-Terneuzen-Gent über Nieuwe Merwede, die Verbindung Escaut-Rhein, den Terneuzen-Gent Kanal und den Kreiskanal von Gent
E 04		Vlissingen-Antwerpen-Rupel-Brüssel-Seneffe- über Westerschelde, Boven-Zeeschelde, Rupel, den Brüssel-Rupel Kanal und den Charleroi-Brüssel Kanal
E 05		[Compiègne-Escaut]-Valenciennes-Condé-Turnai-Gent-Dendermonde-Antwerpen-Hasselt-Genk-Lüttich-über die Oise, die Verbindung Seine Nord, den Haut Escaut, Bovenscheldem, den Kreis Kanal von Gent, Boven-Zeeschelde und den Albert Kanal
	E 05-02	Peronnes-Pommeraul über den Nimy-Blaton-Peronnes Kanal
	E 05-01	Bossuit-Kortrijk Kanal
	E 05-04	Dender bis Aalst
	E 05-06	Viersel-Duffel-Rupelmündung über den Nete Kanal, Beneden-Nete und Rupel
E 06		Antwerpen-Escaut-Rhein Verbindung
E 07		Kreiskanal von Gent-Merendree-Eeklo über den Gent-Ostende Kanal [Maldegem-Zeebrugge]
E 10		Rotterdam/Europoort-Lobith über die Oude Maas, Merwede-Waal-Rhein [Niffer-Mulhouse-Besançon-St.Symphorien]-Lyon-Marseille-Fos
	E 10-01	Wesel-Datteln Kanal, Dattel-Hamm Kanal
	E 10-03	Rhein-Herne Kanal
	E 10-05	Ruhr
	E 10-07	Neckar stromabwärts von Plochingen
	E 10-09	Rhein von Niffer nach Rheinfeldern
	E 10-02	[Saône-Mosel]
	E 10-04	Rhone-Sète Verbindung
	E 10-06	Rhone und St.Louis Kanal: Barcarain-Fos
E 11		Ijmuiden-Tiel über den Nordsee Kanal und den Amsterdam-Rhein Kanal
	E 11-01	Zaan
	E 11-02	Lek-Kanal

Nummer der E-Wasserstraßen		Beschreibung des Verlaufs*
Hauptbinnenwasserstraßen	Abzweigungen	
1	2	3
E 12		Heumen-Nijmegen-Arnhem-Zwolle-Waddenmeer über den Maas-Waal Kanal, Waal, Niederrhein, die IJssel und das IJsselmeer
	E 12-02	Zwolle-Meppel über Zwarte Water und Meppeldiep
	E 12-04	Ketelmeer-Zwartsluis über Ramsdiep
E 13		Nordsee-Emden-Dortmund über Ems und Dortmund-Ems Kanal
E 14		Weser von der Nordsee bei Minden über Bremerhaven und Bremen
E 15		Amsterdam-Lemmer-Groningen-Delfzijl-Emden-Dörpen-Oldenburg-Elsfleth über das IJsselmeer, Prinses Margariet Kanal, Van Starckenborgh Kanal, Eemskanal, Ems, Dortmund-Ems Kanal, Küstenkanal und Hunte
	E 15-01	Van Harinxma Kanal von Fonjacht bis Harlingen
E 20		Elbe von der Nordsee über Hamburg, Magdeburg, Usti-nad-Labem, Melnik und Pardubice [Elbe-Donau Verbindung]
	E 20-02	Seitenkanal der Elbe
	E 20-04	Sale bis Leipzig
	E 20-06	Vltava: Melnik-Prag-Slapy
E 21		Trave vom Baltischen Meer bis zur Elbe über den Elbe-Lübeck Kanal
E 30		Swinoujscie-Szczecin-Oder von Szczecin nach Kozle über Wroclaw [Oder-Donau Verbindung]
	E 30-31	Gliwice Kanal
E 31		Szczecin-Westoder-Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstrasse
E 40		[Vistule von Gdansk nach Warschau-Brest]-Pinsk-Dnipro bis Kherson über Kiev
	E 40-01	Desna von der Mündung bis nach Tschernihiw
	E 40-02	Pivdenny Bouh bis Mykolaïv
E 41		Klaipedabucht von Kurshskiy-Nemunas-Kaunas
E 50		St. Petersburg, über die Wasserstrasse baltische Volga bis Vytegra-Rybinsk-Volga von Rybinsk nach Astrakhan über Nijni

Nummer der E-Wasserstraßen		Beschreibung des Verlaufs*
Hauptbinnenwasserstraßen	Abzweigungen	
1	2	3
		Novgorod, Kazan und Volgograd
	E 50-01	Kamamündung bis Solikamsk
	E 50-02	Rybinsk-Moskau
	E 50-02-02	Volga von Dubna nach Tver
E 60		Küstenstrecke von Gibraltar nach Norden der Küste Portugals, Spaniens, Frankreichs, Belgiens, der Niederlande und Deutschlands entlang, durch den Kieler Kanal, der Küste Deutschlands, Polens, Litauens, Estlands und Russlands entlang bis St. Petersburg-baltische Wasserstrasse, Weisses Meer, Ostsee Kanal, der Küste des Weissen Meeres entlang bis Arkhangelsk sowie die nur auf diesem Wege zugänglichen Wasserstraßen
	E 60-02	Guadalquivir bis nach Sevilla
	E 60-04	Douro bis zur portugiesisch-spanischen Grenze
	E 60-06	Gironde und Garonne bis Castets-en-Dorthe
	E 60-08	Loire bis Nantes
	E 60-01	Küstenstrecke der Westküste Grossbritanniens entlang, bis nach Liverpool, den Manchester-Liverpool Kanal inbegriffen
	E 60-03	Küstenstrecke der Ostküste Grossbritanniens entlang, Humber inbegriffen
	E 60-10	Küstenstrecke beim Waddenmeer bis Harlingen
	E 60-12	Küstenstrecke bis Ems-Dollard
	E 60-05	Küstenstrecke der dänischen und norwegischen Westküste entlang
	E 60-07	Küstenstrecke der schwedischen Westküste entlang bis zum Fluss Göta
	E 60-09	Küstenstrecke der schwedischen Ostküste entlang, Mälerensee inbegriffen
	E 60-14	Stralsund-Peenemünde-Wolgast-Szczecin
	E 60-11	Küstenstrecke bis nach Finnland und nach Savonlinna-lissalmi durch den Saima Kanal
	E 60-11-02	Von dem Zweig E 60-11 bis nach Joensuu-Nurmes
E 61		Peena stromabwärts von Anklam
E 70		Von Europoort/Rotterdam nach Arnhem durch den Lek und Benedenrijn-Zutphen-Enschede [Twente-Mittelland Kanal]-Bergeshövede-Minden-Magdeburg-Berlin-Hohensaaten-Kostrzyn-Bydgoszcz-Elblag-Zalew Wislany-Kaliningrad-Pregola-Dayma-Kurshskiy Bucht-Klaipeda
	E 70-01	holländische Jissel von Krimpen bis Gouda
	E 70-03	Zijkanaal bis Almelo
	E 70-02	Zweig des Mittellandkanals bis Osnabrück
	E 70-04	Zweig des Mittellandkanals bis Hannover-Linden
	E 70-06	Zweig des Mittellandkanals bis Hildesheim
	E 70-08	Zweig des Mittellandkanals bis Salzgitter

Nummer der E-Wasserstraßen		Beschreibung des Verlaufs*
Hauptbinnenwasserstraßen	Abzweigungen	
1	2	3
	E 70-05	Havel Kanal
	E 70-10	Spree
	E 70-12	Berlin-Spandau Kanal
E 71		Teltow Kanal, Britzer Verbindungskanal und Oder-Spree Wasserstrasse
	E 71-02	Potsdamer Havel
	E 71-04	Teltow Kanal West
	E 71-06	Dahme Wasserstrasse stromabwärts von Königs Wusterhausen
E 80		Le Havre-Conflans über den Kanal von Le Havre nach Tancarville, Seine und Oise [Compiègne-Toul], Mosel bis nach Koblenz, Rhein bis nach Mainz, Main bis nach Bamberg, Main-Donau Kanal, Donau von Kelheim nach Sulina
	E 80-02	Seine von Tancarville bis zur Mündung
	E 80-04	Seine von Conflans nach Nogent
	E 80-06	Sarre bis nach Saarbrücken
	E 80-08	Drava bis nach Osijek
	E 80-10	[Donau-Sava Kanal von Vucovar nach Samac]
	E 80-01	Tisza bis Szeged
	E 80-01-02	Bega bis Timisoara
	E 80-12	Sava bis Sisak
	E 80-03	Olt bis Slatina
	E 80-05	Donau-Bukarest Kanal
	E 80-14	Donau-Schwarzes Meer Kanal
	E 80-14-01	Poarta Alba-Navodari Kanal
	E 80-07	Prut bis Ungheni
	E 80-09	Donau-Kilia Flussarm
	E 80-16	Donau-St. Georg Flussarm
E 81		Vah von seiner Mündung bis Zilina und [Vah-Oder Verbindung]
E 90		Küstenstrecke von Gibraltar nach Süden den Küsten Spaniens, Frankreichs, Italiens, Griechenlands, der Türkei, Bulgariens, Rumäniens und der Ukraine entlang, der Südküste der Krim entlang bis zum Azov Meer, durch den Don bis Rostov-Kalach-Volgograd-Astrakhan sowie die einzig auf diesem Wege zugänglichen Wasserstraßen
	E 90-01	Küstenstrecke der Adria bis Triest
	E 90-02	Küstenstrecke Schwarzes Meer
	E 90-03	Dnestr von Belgorod Dnestrovskiy bis Bender
	E 90-05	Küstenstrecke im Kaspischen Meer

Nummer der E-Wasserstraßen		Beschreibung des Verlaufs*
Hauptbinnenwasserstraßen	Abzweigungen	
1	2	3
E 91		[Mailand-Po Kanal], Po von Cremona bis Volta Grimana, Po-Brondolo Kanal und Seitenkanal von Veneta bis Monfalcone-Triest
	E 91-02	Po von Conca die Cremona nach Casale Monferrato
	E 91-04	Wasserstrasse von Ferrara nach Porto Garibaldi
	E 91-06	Po Grande von Volta Grimana bis zu seiner Mündung
	E 91-01	Mantova-Volta Grimana über die Wasserstrasse Fissero-Tartaro-Canalbiano
	E 91-08	Po di Levante von Po-Brondolo Kanal bis zur Adria
	E 91-03	[Padua-Venedig Kanal]

\* Abschnitte der E-Wasserstraßen, die gegenwärtig noch nicht bestehen, die aber in den entsprechenden Programmen zur Entwicklung der Infrastruktur enthalten sind, stehen in eckigen Klammern [...]

*Anlage II***Binnenhäfen von internationaler Bedeutung****Nummerierung der Binnenhäfen von internationaler Bedeutung**

Jedem Binnenhafen von internationaler Bedeutung (E-Hafen) wird eine Nummer zugeteilt, die sich aus der Nummer der Wasserstrasse zusammensetzt, an der er liegt, gefolgt von einem Bindestrich und einer Nummer aus zwei Ziffern zur Bezeichnung des Hafens an dieser Wasserstraße, wobei eine aufsteigende Reihenfolge von Westen nach Osten und von Norden nach Süden verwendet und der Buchstabe „P“ der gesamten Nummer vorangestellt wird. Privathäfen, die zu Unternehmen gehören, sind mit einem Sternchen (\*) gekennzeichnet.

**Liste der Binnenhäfen von internationaler Bedeutung**


---

P 01-01	Dünkirchen (Dünkirchen-Valenciennes Kanal, 20,5 km)
P 01-02	Charleroi (Sambre, 38,8 km)
P 01-03	Namur (Maas, 46,3 km)
P 01-04	Lüttich (Maas, 113,7 km)
P 01-05	Maastricht ( Maas 4,5 km)
P 01-06	Stein (Maas, 21,9 km)
P 01-07	Born (Maas, 29,7 km)
P 01-08	Maasbracht (Maas, 41,8 km)
P 01-09	Roermond (Maas, 74,3 km)
P 01-10	Oss (Maas, 159,1 km)
P 01-11	Dordrecht (Mervede, 974,4 km)
P 01-12	Zwijndrecht (Oude Maas, 980,6 km)
P 01-13	Vlaardinggen (Nieuwe Waterweg 1010,5 km)
P 01-14	Maassluis (Nieuwe Waterweg, 1018,7 km)
P 01-01-01	Overpelt (Bocholt-Herentals Kanal, 14,8 km)
P 01-03-01	's Hertogenbosch (Zuid-Willemsvaart, 4,0 km)
P 02-01	Zeebrugge (Nordsee)
P 02-02	Aalter (Ostende-Brügge-Gent Kanal, 22,5 km)
P 02-03	Lille (Deûle, 42,0 km)
P 02-02-01	Ostende (Nordsee)
P 02-04-01	Roeselare (Leie-Roeselare Kanal, 0,5 km)
P 02-04-02	Izegem (Leie-Roeselare Kanal, 6,4 km )
P 03-01	Moerdijk (Hollands Diep)
P 03-02	Terneuzen (Terneuzen-Gent Kanal, 32,5 km)

- P 03-03 Zelzate (Terneuzen-Gent Kanal, 19,6 km)
- P 03-04 Gent (Terneuzen-Gent Kanal, 4,6 km)
- P 04-01 Vlissingen (Westerschelde)
- P 04-02 Beveren (Beneden, Zeeschelde, 22,9 km)
- P 04-03 Ruisbroek (Charleroi-Brüssel Kanal, 58,8 km)
- P 04-03bis Willebroek (Brüssel-Schelde-Kanal, 61,3 km)\*
- P 04-04 Grimbergen (Brüssel-Rupel Kanal, 12,2 km)
- P 04-05 Brüssel (Brüssel-Rupel Kanal, 62,0 km)
- P 05-01 Avelgem (Bovenschelde, 35,7 km)
- P 05-02 Melle (Boven-Zeeschelde, 9,9 km)
- P 05-03 Meerhout (Albert Kanal, 80,7 km)
- P 05-04 Ham (Albert Kanal, 73,7 km)
- P 05-05 Hasselt (Albert Kanal, 51,5 km)
- P 05-06 Genk (Albert Kanal, 42,9 km)
- P 05-07 Zentrum und West (Schelde, 22,0 km)
- P 05-04-01 Aalst (Dender, 53,7 km)
- P 06-01 Antwerpen (Schelde, 102,9 km )
- P 06-02 Bergen op Zoom (Schelde-Rhein Verbindung 1031,8 km)
- P 10-01 Rotterdam (Nieuwe Maas, 1002, 5 km)
- P 10-02 Albasserdam (Noord, 981,1 km)
- P 10-03 Tiel (Waal, 914,6 km)
- P 10-04 Emmerich (Rhein, 852,0 km)
- P 10-05 Wesel (Rhein, 814,0 km)
- P 10-06 Rheinberg-Ossenberg\* (Rhein, 806,0 km)
- P 10-07 Orsoy (Rhein, 794,0 km)
- P 10-08 Walsum-Nordhafen\* (Rhein, 793,0 km)
- P 10-09 Walsum-Süd\* (Rhein, 791,0 km)
- P 10-10 Schwelgern\* (Rhein, 790,0 km)
- P 10-11 Homberg, Sachtleben\* (Rhein, 774,0 km)
- P 10-12 Duisburg-Ruhrort Häfen (Rhein, 774,0 km)
- P 10-13 Krefeld (Rhein, 762,0 km)
- P 10-14 Düsseldorf (Rhein, 743,0 km)
- P 10-15 Neuss (Rhein, 740,0 km)
- P 10-16 Stürzelberg\* (Rhein, 726,0 km)

- P 10-17 Leverkusen \* (Rhein 699,0 km)
- P 10-18 Köln (Rhein, 688,0 km)
- P 10-19 Wesseling-Godorf\* (Rhein, 672,0 km)
- P 10-20 Bonn (Rhein, 658,0 km)
- P 10-21 Andernach (Rhein, 612,0 km)
- P 10-22 Neuwied (Rhein, 606,0 km)
- P 10-23 Bendorf (Rhein, 599,0 km)
- P 10-24 Koblenz (Rhein, 596,0 km)
- P 10-25 Bingen (Rhein, 527,0 km)
- P 10-26 Wiesbaden (Rhein, 500,0 km)
- P 10-27 Gernsheim (Rhein, 462,0 km)
- P 10-28 Worms (Rhein, 444,0 km)
- P 10-29 Mannheim (Rhein 424,0 km)
- P 10-30 Ludwigshafen (Rhein 420,0 km)
- P 10-31 Speyer (Rhein, 400,0 km)
- P 10-32 Germersheim (Rhein, 385,0 km)
- P 10-33 Wörth (Rhein, 366,0 km)
- P 10-34 Karlsruhe (Rhein 360,0 km)
- P 10-35 Kehl (Rhein, 297,0 km)
- P 10-36 Strassburg (Rhein, 296,0 km)
- P 10-37 Breisach (Rhein, 226,0 km)
- P 10-38 Colmar-Neuf Brisach (Rhein, 225,8 km)
- P 10-39 Mülhausen-Ottmarsheim (Grosser Elsässer Kanal, 21,0 km)
- P 10-40 Fort Louis-Statmatten (Grosser Elsässer Kanal, 322,0 km)
- P 10-41 Ile Napoléon (Rhône-Rhein Kanal, 37,6 km)
- P 10-42 Mülhausen (Rhône-Rhein Kanal, 31,0 km)
- P 10-43 Aproport (Chalon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône (Saône, je 230 km, 296,0 km und 335,0 km)
- P 10-44 Lyon (Saône, 375,0 km)
- P 10-45 Marseille-Fos (Marseille-Rhône Kanal, 0,0 km)
- P 10-01-01 Rhein-Lippe Hafen\* (Wesel-Datteln Kanal, 1,0 km)
- P 10-01-02 Marl Hüls AG \* (Wesel-Datteln Kanal, 38,0 km)
- P 10-01-03 August Victoria \* (Wesel-Datteln Kanal, 39,0 km)
- P 10-01-04 Lünen (Datteln-Hamm Kanal, 11,0 km)



- P 10-01-05 Berkamen \* (Datteln-Hamm Kanal, 22,0 km)
- P 10-01-06 Hamm (Datteln-Hamm Kanal, 34,0 km)
- P 10-01-07 Schmehausen \* (Datteln-Hamm Kanal, 47,0 km)
- P 10-03-01 Essen (Rhein-Herne Kanal, 16,0 km)
- P 10-03-02 Coelln-Neuessen\* (Rhein-Herne Kanal, 17,0 km)
- P 10-03-03 Ruhr-Oel\* (Rhein-Herne Kanal, 22,0 km)
- P 10-03-04 Gelsenkirchen (Rhein-Herne Kanal, 24,0 km)
- P 10-03-05 Wanne-Eickel (Rhein-Herne Kanal, 32,0 km)
- P 10-05-01 Mülheim (Ruhr, 8,0 km)
- P 10-07-01 Heilbronn (Neckar, 110,0 km)
- P 10-07-02 Stuttgart (Neckar, 186,0 km)
- P 10-07-03 Plochingen (Neckar, 200,0 km)
- P 10-09-01 Huningue (Rhein, 168,4 km)
- P 10-09-02 Rheinhäfen beider Basel (Rhein, 159,38–169,95 km)
- P 10-04-01 Sète (Rhone-Sète Kanal, 96 km)
- P 10-06-01 Fos (Bucht von Fos, Meerseite)
- P 11-01 IJmond (Nordsee Kanal, 4,7 km)
- P 11-02 Zaanstad (Zaan, 1,4 km)
  
- P 11-03 Amsterdam (Nordsee Kanal, 20,6 km)
- P 11-04 Utrecht (Amsterdam-Rhein Kanal, 35,0 km)
- P 11-01-01 Zaandam (Zaan, 2,0 km)
- P 12-01 Nijmegen (Waal, 884,6 km)
- P 12-02 Arnhem (Niederrhein, 885,8 km)
- P 12-03 Zwolle (Ijssel, 980,7 km)
- P 12-02-01 Meppel (Meppelerdiep, 10,5 km)
- P 13-01 Emslet\* (Dortmund-Ems Kanal, 151,0 km)
- P 13-02 Münster (Dortmund-Ems Kanal, 68,0 km)
- P 13-03 Dortmund (Dortmund-Ems Kanal, 1,0 km)
- P 14-01 Bremerhaven (Weser, 66,0–68,0 km)
- P 14-02 Nordenham (Weser, 54,0–64,0 km)
- P 14-03 Brake (Weser, 41,0 km)
- P 14-04 Bremen (Weser, 4,0–8,0 km)
- P 15-01 Lelystad (Ijsselmeer)

- P 15-02 Lemmer (Prinses Margariet Kanal, 90,5 km)
- P 15-03 Groningen ( Starkenborgh Kanal, 7,0 km)
- P 15-04 Emden (Ems, 41,0 km)
- P 15-05 Leer (Ems, 14,0 km)
- P 15-06 Oldenburg\* (Hunte, 0,0–5,0 km)
- P 15-01-01 Leenwarden (Haringsma Kanal, 23,7 km)
- P 20-01 Cuxhaven (Elbe, 724,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-02 Brunsbüttel (Elbehafen, 693,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-03 Bützfleet\* (Elbe, 668,0 km )<sup>1)</sup>
- P 20-04 Hamburg (Elbe, 618,0–639,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-05 Lauenburg (Elbe, 568,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-06 Tangermünde (Elbe, 388,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-07 Kieswerk Rogätz\* (Elbe, 354,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-08 Magdeburger Häfen (Elbe, 330,0 und 333,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-09 Schönebeck (Elbe, 315,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-10 Aken (Elbe, 277,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-11 Torgau (Elbe, 154,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-12 Kieswerk Mühlberg \* (Elbe, 125,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-13 Riesa (Elbe, 109,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-14 Dresden (Elbe, 57 und 61 km)<sup>1)</sup>
- P 20-15 Decin (Elbe, 98,2 und 94,2 km)<sup>1)</sup>
- P 20-16 Usti nad Labem (Elbe, 75,3 und 72,5 km)<sup>1)</sup>
- P 20-17 Melnik (Elbe, 3,0 km)<sup>1)</sup>
- P 20-04-01 Halle-Trotha (Saale, 86,0 km)
- P 20-06-01 Prag (Vltava, 46,5 und 55,5 km)
- P 21-01 Lübeck (Trave, 2,0–8,0 km)
  
- P 30-01 Swinoujscie (Ostsee-Odermündung)
- P 30-02 Szczecin (Oder, 741,0 km)
- P 30-03 Kostrzyn (Oder, 617,0 km)
- P 30-04 Wroclaw ( Oder, 255,0 km)
- P 30-05 Kozle (Oder, 96,0 km)
- P 30-01-01 Gliwice (Gliwickikanal 41,0 km)

- P 40-01 Gdansk (Ostsee, Vistule-Mündung)
- P 40-02 Bydgoszcz (Vistule, 772,3 km und Brda, 2,0 km)
- P 40-03 Warschau (Vistule, 520,0 km und Zeran Kanal, 2,0 km)
- P 40-04 Brest (Mukhovets, 1,5 km)
- P 40-04*bis* Pinsk (Pina, 12,0 km)
- P 40-04*ter* Mozyr (Pripyat, 185,0 km)
- P 40-05 Kiev (Dnipro, 856,0 km)
- P 40-06 Tcherkassy (Dnipro, 653,0 km)
- P 40-07 Krementchouk (Dnipro, 541,0 km)
- P 40-07*bis* Erzabbau- und verarbeitungsberieb von Poltava (Dnipro, 521,0 km)
- P 40-08 Dniprodzerjynsk (Dnipro, 429,0 km)
- P 40-08*bis* Verladeterminale (Dnipro, 422,0 km)
- P 40-09 Dnipropetrovsk (Dnipro, 393,0 km)
- P 40-10 Zaporijia (Dnipro, 308,0 km)
- P 40-11 Nova Kakhovka (Dnipro, 96,0 km)
- P 40-12 Kherson (Dnipro, 28,0 km)
- P 40-01-01 Tschernihiv (Desna, 194,5 km)
- P 40-02-01 Binnenhafen Mykolaïv (Pivdenny Buh, 40,0 km)
- P 40-02-02 Seehafen Mykolaïv (Pivdenny Buh, 35,0 km)
- P 40-02-03 Dnipro-Buhskiy (Pivdenny Buh, 16,0 km)
- P 41-01 Klaipeda, Binnenhafen (Bucht von Kurshskiy)
- P 41-02 Neringa (Bucht von Kurshskiy)
- P 41-03 Jurbarkas (Nemunas, 126,0 km)
- P 41-04 Kaunas (Nemunas, 219,0 km)
- P 50-01 Sankt-Petersburg, Seehafen (Neva 1397,0 km)<sup>2</sup>)
- P 50-02 Sankt-Petersburg, Binnenhafen (Neva, 1385,0 km)<sup>2</sup>)
- P 50-03 Podporozhie (Volga-Ostsee Wasserstrasse, 1045,0 km)<sup>2</sup>)
- P 50-04 Cherepovets (Volga-Ostsee Wasserstrasse, 540,0 km)<sup>2</sup>)
- P 50-05 Yaroslavl (Volga, 520,0 km)<sup>2</sup>)
- P 50-06 Nizhniy Novgorod (Volga, 907,0 km)<sup>2</sup>)
- P 50-07 Kazan (Volga, 1313 km)<sup>2</sup>)
- P 50-08 Ulianovsk (Volga, 1541,0 km)<sup>2</sup>)
- P 50-09 Samara (Volga, 1746,0 km)<sup>2</sup>)

- P 50-10 Saratov ( Volga, 2175,0 km)<sup>2)</sup>
- P 50-11 Volgograd (Volga, 2560,0 km)<sup>2)</sup>
  
- P 50-12 Astrakhan (Volga, 3051,0 km)<sup>2)</sup>
- P 50-02-01 Nordhafen der Moskva (Imeni Moskvj Kanal, 42,0 km)<sup>2)</sup>
- P 50-02-02 Westhafen der Moskva (Imeni Moskvj Kanal, 32,0 km)<sup>2)</sup>
- P 50 02-03 Südhafen der Moskva (Imeni Moskvj Kanal, 0,0 km)<sup>2)</sup>
- P 50-02-02-01 Tver (Volga, 279,0 km)<sup>2)</sup>
- P 50-01-01 Perm (Kama, 2269,0 km)<sup>2)</sup>
- P 60-01 Scheveningen (Nordsee)
- P 60-02 Den Helder (Nordsee)
- P 60-03 Brunsbüttel (Kieler Kanal, 2,0–5,0 km)
- P 60-04 Rendsburg (Kieler Kanal, 62,0 km)
- P 60-05 Kiel (Kieler Kanal, 96,0 km)
- P 60-06 Flensburg
- P 60-07 Wismar
- P 60-08 Rostock
- P 60-09 Stralsund
- P 60-10 Greifswald
- P 60-11 Sventoji (Ostsee)
- P 60-12 Vyborg (Vyborger Bucht)
- P 60-13 Petrozavodsk (Onegasee, 1009,0 km)<sup>2)</sup>
- P 60-14 Arkhangelsk, Seehafen (Severnaja Dvina Mündung)
- P 60-15 Arkhangelsk, Binnenhafen, (Severnaja Dvina Mündung)
- P 60-02-01 Sevilla (Guadalquivir, 80,0 km)
- P 60-04-01 Douro (Douro, 5,0 km)
- P 60-04-02 Sardoura (Douro, 49,0 km)
- P 60-04-03 Régua-Lamego (Douro, 101,0 km)
- P 60-06-01 Bordeaux (Gironde et Garonne, 359,0 km)
- P 60-08-01 Nantes (Loire, 645,0 km)
- P 60-10-01 Harlingen (Waddenmeer)
- P 60-12-01 Delfzijl (Waddenmeer)

- P 60-11-01 Mustola (39,0 km von der Mündung des Saimaa Kanals)
- P 60-11-02 Kaukas\* (52,0 km von der Mündung des Saimaa Kanals)
- P 60-11-03 Rapasaari\* (52,0 km von der Mündung des Saimaa Kanals)
- P 60-11-04 Joutseno\* (67,0 km von der Mündung des Saimaa Kanals)
- P 60-11-05 Vuoksi\* (85,0 km von der Mündung des Saimaa Kanals)
- P 60-11-06 Varkaus (Hafen von Taipale, 270,0 km von der Mündung des Saimaa Kanals)
- P 60-11-07 Varkaus (Hafen von Kosulanniemi\*, 270,0 km von der Mündung des Saimaa Kanals)
- P 60-11-08 Varkaus (Hafen von Akonniemi, 270,0 km von der Mündung des Saimaa Kanals)
- P 60-11-09 Kuopio (352,0 km von der Mündung des Saimaa Kanals)
- P 60-11-02-01 Puhos\* (311,0 km von der Mündung des Saimaa Kanals)
- P 60-11-02-02 Joensuu (346,0 km von der Mündung des Saimaa Kanals)
- P 61-01 Anklam (Peene, 95,0 km)
- P 70-01 Wageningen (Niederrhein, 903,2 km)
- P 70-02 Enschede (Twente Kanal, 49,8 km)
- P 70-03 Ibbenbüren (Mittelland Kanal, 5,0 km)
- P 70-04 Minden (Mittelland Kanal, 100,0–104,0 km)
- P 70-05 Hannover (Mittelland Kanal, 155,0–159,0 km)
- P 70-06 Mehrum\* (Mittelland Kanal, 194,0 km)
- P 70-07 Braunschweig (Mittelland Kanal, 220,0 km)
- P 70-08 Braunschweig/Thune\* (Mittelland Kanal, 223,0 km)
- P 70-09 Haldensleben (Mittelland Kanal, 301,0 km)
- P 70-10 Niegripp\* (Elbe-Havel Kanal, 330,0 km)
- P 70-11 Brandenburg\* (Untere Havel Wasserstrasse, 60,0 km)
- P 70-12 Brandenburg (Untere Havel Wasserstrasse, 57,0 km)
- P 70-13 Deponie Deetz\* (Untere Havel Wasserstrasse, 40,0 km)
- P 70-14 Spandau, Südhafen (Untere Havel Wasserstrasse, 2,0 km)
- P 70-15 Elblag (Zalew Wislany)
- P 70-16 Kaliningrad, Seehafen (Pregola, 8,0 km)
- P 70-17 Kaliningrad, Binnenhafen, (Pregola, 9,0 km)
- P 70-01-01 Gouda (Hollandsche IJssel, 1,4 km)

- P 70-03-01 Hengelo (Twente Kanal, 45,1 km)
- P 70-03-02 Almelo (Zij Kanal, 17,6 km)
- P 70-02-01 Osnabrück (Stich Kanal, 13,0 km)
- P 70-04-01 Hannover-Linden (Stich Kanal, 11,0 km)
- P 70-06-01 Hildesheim (Stich Kanal, 15,0 km)
- P 70-08-01 Salzgitter (Stich Kanal, 15,0 km)
- P 70-10-01 Warenterminal\* (Spreeabzweigung bei 0,0 km)
- P 70-10-02 Nonnendamm (Spree, 2,0 km)
- P 70-10-03 Reuter Elektrizitätswerk\* (Spree 3,0 km)
- P 70-10-04 Charlottenburg Elektrizitätswerk\* (Spree, 8,0 km)
- P 70-10-05 Berliner Westhafen ( Westhafen Kanal, 3,0 km)
- P 70-10-06 Berliner Osthafen (Spree, 21,0 km)
- P 70-10-07 Klingenberg Wärmekraftwerk (Spree, 25,0 km)
- P 70-12-01 Elektrizitätswerk Moabit\* ( Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, 9,0 km)
- P 71-01 Warenterminal des Teltow Kanals\* (Teltow Kanal, 31,0–34,0 km)
- P 71-02 Warenterminal Oberschöneweide (Spree-Oder Wasserstrasse, 28,0–29,0 km)
- P 71-03 Eisenhüttenstadt EKO\* (Spree-Oder Wasserstrasse, 122,0 km)
- P 71-04 Eisenhüttenstadt (Spree-Oder Wasserstrasse, 124,0 km)
- P 71-02-01 Potsdam (Potsdamer Havel, 3,0 km)
- P 71-06-01 Niederlehme\* (Dahme Wasserstrasse, 8,0 km)
- P 71-06-02 Königs Wusterhausen (Dahme Wasserstrasse, 8,0 km)
  
- P 80-01 Le Havre (Wasserstrasse von Le Havre bis Tancarville, 20,0 km)
- P 80-02 Rouen (Seine, 242,0 km)
- P 80-03 Conflans (Seine, 239,0 km)
- P 80-04 Frouard (Mosel, 346,5 km)
- P 80-05 Metz (Mosel, 297,0–294,0 km)
- P 80-06 Mondelange-Richemont ( Mosel, 279,5–277,9 km)
- P 80-07 Thionville-Illange (Mosel, 271,9–270,1 km)
- P 80-08 Mertert (Mosel, 208,0 km)
- P 80-09 Trier (Mosel, 184,0 km)
- P 80-10 Bingen (Rhein, 527,0 km)
- P 80-11 Wiesbaden (Rhein, 500,0 km)

- P 80-12 Mainz (Rhein, 500,0 km)
- P 80-13 Flörsheim\* (Main, 9,0 km)
- P 80-14 Raunheim\* (Main, 14,0 km)
- P 80-15 Hattersheim\* (Main, 17,0 km)
- P 80-16 Kelsterbach\* (Main, 19,0 km)
- P 80-17 Frankfurt\* (Main, 22,0–29,0 km)
- P 80-18 Frankfurt (Main, 31,0–37,0 km)
- P 80-19 Offenbach (Main, 40,0 km)
- P 80-20 Hanau (Main, 56,0–60,0 km)
- P 80-21 Grosskrotzenburg\* (Main, 62,0 km)
- P 80-22 Stockstadt (Main, 82,0 km)
- P 80-23 Aschaffenburg (Main, 83,0 km)
- P 80-24 Triefenstein\* (Main 173,0 km)
- P 80-25 Karlstadt\* (Main, 227,0 km)
- P 80-26 Würzburg (Main, 246,0–251,0 km)
- P 80-27 Schweinfurt (Main, 330,0 km)
- P 80-28 Bamberg (Main-Donau Kanal, 3,0 km)
- P 80-29 Erlangen (Main-Donau Kanal, 46,0 km)
- P 80-30 Nürnberg (Main-Donau Kanal, 72,0 km)
- P 80-31 Regensburg (Donau, 2370,0–2378,0 km)
- P 80-32 Deggendorf\* (Donau, 2281,0–2284,0 km)
- P 80-33 Linz (Donau, 2128,2–2130,6 km)
- P 80-34 Linz-Vöest\* (Donau, 2127,2 km)
- P 80-35 Enns-Ennsdorf (Donau, 2111,8 km)
- P 80-36 Krems (Donau, 2001,5 km)
- P 80-37 Wien (Donau, 1916,8–1920,2 km)
- P 80-38 Bratislava (Donau, 1867,0 km)
- P 80-39 Győr-Gönyu (Donau, 1807,0 km)
- P 80-40 Komarno (Donau, 1767,1 km)
- P 80-41 Sturovo (Donau, 1722,0 km)
- P 80-42 Budapest (Donau, 1640,0 km)
- P 80-43 Szazhalombatta (Donau, 1618,7 km)
- P 80-44 Dunaujvaros (Donau, 1579,0 km)

- P 80-45 Dunaföldvár (Donau, 1563,0 km)
- P 80-46 Baja (Donau, 1480,0 km)
- P 80-46bis Apatin (Donau, 1401,5 km)
- P 80-47 Vukovar (Donau, 1333,1 km)
- P 80-47bis Bačka Palanka (Donau, 1295,0 km)
- P 80-47ter Novi Sad (Donau, 1253,5 km)
- P 80-48 Belgrad (Donau, 1170,0 km)
- P 80-48bis Pančevo (Donau, 1152,8 km)
- P 80-49 Smederevo (Donau, 1116,3 km)
- P 80-50 Orsova (Donau, 954,0 km)
- P 80-51 Turnu Severin (Donau, 931,0 km)
- P 80-52 Prahovo (Donau, 861,0 km)
- P 80-53 Lom (Donau, 743,0 km)
- P 80-54 Turnu Magurele (Donau, 597,0 km)
- P 80-55 Svistov (Donau, 554,0 km)
- P 80-56 Roussé (Donau, 495,0 km)
- P 80-57 Giurgiu (Donau, 493,0 km)
- P 80-58 Oltenitza (Donau, 430,0 km)
- P 80-59 Calarasi (Donau, 370,5 km)
- P 80-60 Braila (Donau, 172,0–168,5 km)
- P 80-61 Galati (Donau, 157,0–145,4 km)
- P 80-62 Giurgiulesti (Donau, 133,0 km)<sup>3)</sup>
- P 80-63 Réni (Donau, 128,0 km)
- P 80-64 Tulcea (Donau, 73,5–70,0 km)
- Autonome Häfen von Paris:
- Gennevilliers (Seine, 194,7 km)
- Bonneuil-Vigneux (Seine, 169,7 km)
- Evry (Seine, 137,8 km)
- Melun (Seine, 110,0 km)
- P 80-04-01 Limay-Porcheville (Seine, 109,0 km)
- Montereau (Seine, 67,4 km)
- Nanterre (Seine, 39,4 km)
- Bruyères-sur-Oise (Oise, 96,9 km)
- St. Ouen-l'Aumône (Oise, 119,2 km)
- Lagny (Marne, 149,8 km)



- P 80-06-01 Dillingen (Sarre, 59,0 km)
- P 80-08-01 Osijek (Drava, 14,0 km)
- P 80-01-01 Szeged (Tisza, 170,0 km)
- P 80-01-02 Senta (Tisza, 122,0 km)
- P 80-14-01 Cernavoda (Donau-Schwarzes Meer Kanal, 0,0 km)
- P 80-14-02 Medgidia (Donau-Schwarzes Meer Kanal, 27,5 km)
  
- P 80-14-03 Constanta (Donau-Schwarzes Meer Kanal, 64,0 km)
- P 80-09-01 Ismail (Kilia-Donau Arm, 93,0 km)
- P 80-09-02 Kilia (Kilia-Donau Arm, 47,0 km)
- P 80-09-03 Oust-Dunaïsk (Kilia-Donau Arm, 1,0 km)
- P 81-01 Komarno (Vah, 0,0 km)
- P 81-02 Sala (Vah, 54,4–54,8 km)
- P 81-03 Sered (Vah, 73,8–74,3 km)
- P 81-04 Hlohovec (Vah, 124,4–124,7 km)
- P 81-05 Piestany (Vah, 124,4–127,7 km)
- P 81-06 Nove mesto nad Vahom (Vah, 137,4–137,7 km)
- P 81-07 Trencin (Vah, 158,5–159,0 km)
- P 81-08 Dubnica (Vah, 168,1–168,5 km)
- P 81-09 Puchov (Vah, 192,9–193,4 km)
- P 81-10 Povazska Bystrica (Vah, 210,8–211,2 km)
- P 81-11 Zilina (Vah, 242,0–243,0 km)
- P 81-12 Cadca (Vah – Oder Verbindung, ... km)<sup>3)</sup>
- P 90-01 Taganrog (Taganrog Bucht)
- P 90-02 Eysk (Taganrog Bucht)
- P 90-03 Azov (Don, 3168,0 km)<sup>2)</sup>
- P 90-04 Rostov (Don, 3134,0 km)<sup>2)</sup>
- P 90-05 Oust-Donetsk (Don, 2997,0 km)<sup>2)</sup>
- P 90-03-01 Belgorod Dnestrovskiy (Dnestr-Mündung)
- P 90-03-02 Bender (Nistru, 228,0 km)
- P 91-01 Mailänder Terminal (Mailand-Po Kanal, 0,0 km)<sup>4)</sup>
- P 91-02 Lodi (Mailand-Po Kanal, 20,0 km vom Mailänder Terminal)<sup>4)</sup>
- P 91-03 Pizzighettone (Mailand-Po Kanal, 40,0 km vom Mailänder Terminal)
- P 91-04 Cremona (Po, 55,0 km vom Mailänder Terminal)

P 91-05	Emilia Centrale (Po, 145,0 km vom Mailänder Terminal) <sup>4)</sup>
P 91-06	Ferrara (Po, 200,0 km vom Mailänder Terminal)
P 91-07	Adria (Seitenstrasse des Veneta, 265,0 km vom Mailänder Terminal)
P 91-08	Chioggia (Seitenstrasse des Veneta, 285,0 km vom Mailänder Terminal)
P 91-09	Marghera (Seitenstrasse des Veneta, 300,0 km vom Mailänder Terminal)
P 91-10	Nogaro (Seitenstrasse des Veneta, 355,0 km vom Mailänder Terminal)
P 91-11	Monfalcone (Seitenstrasse des Veneta, 410,0 km vom Mailänder Terminal)
P 91-12	Triest (Adria)
P 91-02-01	Piacenza (Po, 35,0 km des Conca di Cremona)
P 91-02-02	Pavia (Ticino, 98,0 km des Conca di Cremona)
P 91-02-03	Casale Monferrato (Po, 183,0 km des Conca di Cremona)
P 91-04-01	Garibaldi (Ferrara Wasserstrasse, 80,0 km von Ferrara)
P 91-06-01	Porto Tolle (Po Grande, 260,0 km vom Mailänder Terminal)
P 91-01-01	Mantova (Fissero-Tartaro-Canalbianco Wasserstrasse, 0,0 km)
P 91-01-02	Ostiglia (Fissero-Tartaro-Canalbianco Wasserstrasse, 30,0 km) <sup>4)</sup>
P 91-01-03	Legnago (Fissero-Tartaro-Canalbianco Wasserstrasse, 65,0 km) <sup>4)</sup>
P 91-01-04	Rovigo (Fissero-Tartaro-Canalbianco Wasserstrasse, 140,0 km)
P 91-01-05	Conca di Volta Grimana (Fissero-Tartaro-Canalbianco Wasserstrasse, 170,0 km)

---

Die Entfernungen, die Häfen an der Elbe betreffen, wurden wie folgt gemessen:

- 1) in Deutschland, ab der tschechisch-deutschen Grenze; in der Tschechischen Republik, ab dem Elbe-Vltava Verbindungskanal in Melnik.
  - 2) Entfernung ab dem Südhafen der Moskva.
  - 3) In Planung.
  - 4) Im Bau oder in Planung.
-

### Anlage III

## Technische und betriebliche Merkmale der Wasserstraßen von internationaler Bedeutung

### a) Technische Merkmale der E-Wasserstraßen

Die wichtigsten technischen Merkmale der E-Wasserstraßen entsprechen allgemein der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen, die in Tabelle 1 dargestellt ist.

Bei der Bewertung der verschiedenen E-Wasserstraßen sind die Merkmale der Klassen IV bis VII unter Berücksichtigung folgender Grundsätze zu verwenden:

- i) Die Wasserstraßenklasse wird durch die horizontalen Abmessungen der Motorschiffe, Leichter und Schubverbände sowie in erster Linie durch die standardisierte Hauptabmessung, nämlich ihrer Breite, bestimmt.
- ii) Nur die Wasserstraßen, die mindestens die Anforderungen der Klasse IV erfüllen (Mindestabmessungen der Schiffe: 80 m × 9,5 m), können als E-Wasserstraßen gelten. Tiefgangsbeschränkungen (weniger als 2,5 m) und Mindestdurchfahrtshöhen unter den Brücken (weniger als 5,25 m) können nur für schon bestehende Wasserstraßen und als Ausnahmen zugelassen werden.
- iii) Bei einer Modernisierung der Wasserstraßen der Klasse IV (sowie der kleineren regionalen Wasserstraßen), wird empfohlen, zumindest die Parameter der Klasse V a) einzuhalten.
- iv) Allerdings sollten die neuen E-Wasserstraßen mindestens die Anforderungen der Klasse V b) erfüllen. In diesem Zusammenhang sollte ein Tiefgang von mindestens 2,80 m gewährleistet sein.
- v) Bei einer Modernisierung bestehender Wasserstraßen und beim Bau von neuen Wasserstraßen, sollte stets eine Steigerung der Abmessungen der Fahrzeuge und Verbände berücksichtigt werden.
- vi) Um einen effizienteren Containerverkehr zu ermöglichen, sollte die grösstmögliche Brückendurchfahrtshöhe gemäss Fußnote 4 der Tabelle 1<sup>1</sup> gewährleistet sein.
- vii) Binnenwasserstraßen, für die ein hoher Anteil an Containerverkehr oder Ro-Ro-Verkehr zu erwarten ist, sollten mindestens die Anforderungen der Klasse V b) erfüllen. Es kann auch eine Steigerung der Breite von 11,4 m um 7–10 % bei bestimmten Schiffen, die nur auf den Wasserstraßen der Klasse V a) und höher verkehren, in Erwägung gezogen werden, um die künftige Entwicklung der Containerdimensionen zu berücksichtigen und den Transport von Anhängern zu erleichtern.
- viii) Auf Wasserstraßen mit veränderlichen Wasserständen sollte der empfohlene Wert für den Tiefgang dem Wert entsprechen, der im Durchschnitt an 240 Tagen des Jahres (oder während

<sup>1</sup> Falls der Anteil der leeren transportierten Container auf jedem Schiff 50 % übersteigt, sollte angestrebt werden, die Mindestbrückendurchfahrtshöhe auf einen größeren Wert als in der Fussnote 4 angegeben heraufzusetzen.

60% der Schifffahrtsperiode)<sup>2</sup> erreicht oder überschritten wird. Der empfohlene Wert für die Brückendurchfahrtshöhe (5,25 m, 7,00 m oder 9,10 m) sollte für den höchsten schiffbaren Wasserstand gewährleistet werden, sofern dies möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.

- ix) Einheitliche Standards hinsichtlich der Klasse, des Tiefgangs und der Brückendurchfahrtshöhe sollten für die gesamte Wasserstraße oder zumindest auf großen Abschnitten sichergestellt werden.
- x) Soweit dies möglich ist, sollten die Parameter angrenzender Binnenwasserstraßen gleich oder ähnlich sein.
- xi) Die höchsten Werte für den Tiefgang (4,50 m) und für die Brückenmindestdurchfahrtshöhe (9,10 m) sollten auf allen Teilen des Netzes gewährleistet sein, die direkt mit Küstenrouten verbunden sind.
- xii) Eine Brückenmindestdurchfahrtshöhe von 7 m sollte auf den Wasserstraßen gewährleistet sein, die wichtige Seehäfen mit dem Hinterland verbinden und die für einen effizienten Containerverkehr und einen Fluss-Seeverkehr geeignet sind.
- xiii) Die in der Anlage I genannten Küstenschifffahrtswege dienen der Kontinuität des E-Wasserstraßennetzes in ganz Europa und sollten nach diesem Übereinkommen von Fluss-Seeschiffen genutzt werden, deren Abmessungen, sofern dies möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, den Anforderungen für Motorschiffe die für den Betrieb auf Binnenwasserstraßen der Klassen V a) und VI b) geeignet sind, entsprechen.

Folgende Mindestanforderungen werden als notwendig erachtet, damit eine Wasserstrasse als für den Containerverkehr geeignet gilt:

Binnenschiffe mit einer Breite von 11,4 m und einer Länge von 110 m müssen Container in drei oder mehr Lagen transportieren können; ist dies nicht der Fall, sollte eine maximale Länge von 185 m für Schubverbände sichergestellt werden. Diesfalls können Container in zwei Lagen transportiert werden.

---

<sup>2</sup> Für Oberläufe von Flüssen mit häufigen Wasserstandsschwankungen aufgrund der starken direkten Abhängigkeit von den Wetterbedingungen wird jedoch ein Referenzzeitraum von mindestens 300 Tagen im Jahresdurchschnitt empfohlen.

**Tabelle 1**  
**Klassifizierung der Wasserstraßen von internationaler Bedeutung\***

Art der Wasserstraße	Klasse der Wasserstraße	Motorschiffe und Leichter					Schubverbände					Minst-durchfahrtshöhe unter Brücken <sup>2)</sup>	Graphische Symbole auf den Karten	
		Schiffstyp: allgemeine Merkmale					Typ des Verbandes: allgemeine Merkmale							
		Bezeichnung	Maximale Länge	Maximale Breite	Tiefgang <sup>6)</sup>		Tragfähigkeit		Länge	Breite	Tiefgang <sup>6)</sup>			Tragfähigkeit
			L (m)	B (m)	d (m)	T (t)								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
von internationaler Bedeutung	IV	Johann Welker	80–85	9,5	2,50	1000–1500		85	9,5 <sup>5)</sup>	2,50–2,80	1250–1450	5,25 oder 7,00 <sup>4)</sup>		
	Va	Grosse Rheinschiffe	95–110	11,4	2,50–2,80	1500–3000		95–110 <sup>1)</sup>	11,4	2,50–4,50	1600–3000	5,25 oder 7,00 oder 9,10 <sup>4)</sup>		
	Vb							172–185 <sup>1)</sup>	11,4	2,50–4,50	3200–6000			
	Vla							95–110 <sup>1)</sup>	22,8	2,50–4,50	3 200–6 000	7,00 oder 9,10 <sup>4)</sup>		
	Vlb	3)	140	15,0	3,90			185–195 <sup>1)</sup>	22,8	2,50–4,50	6 400–12 000	7,00 oder 9,10 <sup>4)</sup>		
	Vlc							270–280 <sup>1)</sup>	22,8	2,50–4,50	9 600–18 000	9,10 <sup>4)</sup>		
								195–200 <sup>1)</sup>	33,0–34,2 <sup>1)</sup>	2,50–4,50	9 600–18 000			
	VII						7)	275–285	33,0–34,2 <sup>1)</sup>	2,50–4,50	14 500–27 000	9,10 <sup>4)</sup>		

\* Die Klassen I bis III sind in dieser Tabelle nicht angeführt da sie nur von regionaler Bedeutung sind.

### **Anmerkungen zu Tabelle 1**

- 1) Die erste Zahl entspricht der derzeitigen Situation, die zweite Zahl berücksichtigt künftige Entwicklungen und, in einigen Fällen, den aktuellen Zustand.
- 2) Unter Berücksichtigung eines Sicherheitsabstands von ungefähr 0,30 m zwischen dem höchsten Punkt des Schiffes oder seiner Ladung und der Brücke.
- 3) Der möglichen zukünftigen Entwicklung des Ro-Ro-Verkehrs, des Containerverkehrs und der Fluss-Seeschifffahrt wird Rechnung getragen.
- 4) Geprüfte Höhe für den Containerverkehr:  
5,25 m für Schiffe, die Container in zwei Lagen befördern,  
7,00 m für Schiffe, die Container in drei Lagen befördern,  
9,10 m für Schiffe, die Container in vier Lagen befördern.  
50 % der Container können leer sein, ansonsten muss auf das Beladen mit Ballast zurückgegriffen werden.
- 5) Einige bestehende Wasserstraßen können durch die maximal zulässige Länge für die Schiffe und Verbände als zur Klasse IV zugehörig angesehen werden, obwohl sie nur eine maximale Breite von 11,4 m und einen Tiefgang von 4,0 m zulassen.
- 6) Der Wert für den Tiefgang für eine bestimmte Wasserstrasse ist entsprechend den lokalen Bedingungen festzulegen.
- 7) Manchmal können Verbände, die aus einer größeren Anzahl von Leichtern bestehen, auf bestimmten Abschnitten von Wasserstraßen der Klasse VII eingesetzt werden. In diesem Fall dürfen die horizontalen Abmessungen die in der Tabelle angegebenen Werte überschreiten.

## b) Betriebliche Merkmale der E-Wasserstraßen

E-Wasserstraßen sollten die folgenden wesentlichen betrieblichen Merkmale aufweisen, um einen zuverlässigen internationalen Verkehr zu ermöglichen:

- i) Der durchgehende Verkehr sollte während der ganzen Schifffahrtsperiode gewährleistet sein, mit Ausnahme der im folgenden genannten Unterbrechungen.
- ii) Die Schifffahrtsperiode sollte nur in Gegenden mit strengen klimatischen Bedingungen, in denen es nicht möglich ist, die Fahrinne im Winter frei von Eis zu halten, und in denen man somit die Schifffahrt im Winter unterbrechen muss, kürzer als 365 Tage sein. In diesem Fall sollten die Daten für den Beginn und das Ende der Schifffahrtsperiode festgelegt werden. Die durch Naturereignisse wie Eis, Überschwemmungen, etc. hervorgerufenen Unterbrechungen sollten durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
- iii) Die durch die regelmässige Instandhaltung der Schleusen und anderer wasserbaulicher Einrichtungen hervorgerufenen Unterbrechungen sollten auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die Benutzer einer Wasserstrasse, auf der Instandhaltungsarbeiten vorgesehen sind, sollten laufend über die Daten und die Dauer der vorgesehenen Unterbrechung des Schiffsverkehrs unterrichtet werden. Im Falle des unvorhergesehenen Ausfalls von Schleusen oder einer anderen wasserbaulichen Einrichtungen oder in anderen Fällen von höherer Gewalt, sollte die Dauer der Unterbrechung durch entsprechende Massnahmen zur Behebung dieser Situation auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
- iv) Unterbrechungen aufgrund niedriger Wasserstände sind nicht zulässig. Es sind jedoch angemessene Beschränkungen hinsichtlich des zulässigen Tiefgangs auf Wasserstraßen mit veränderlichen Wasserständen zulässig. Allerdings sollte ein Tiefgang von mindestens 1,20 m unter allen Umständen gewährleistet werden, und der charakteristische oder empfohlene Tiefgang soll an 240 Tage pro Jahr erreicht oder überschritten werden. In den in Absatz ii) genannten Regionen sollte der Mindesttiefgang von 1,20 m während durchschnittlich 60 % der Schifffahrtsperiode gewährleistet sein.
- v) Die Betriebszeiten der Schleusen, der beweglichen Brücken und anderer Infrastrukturanlagen müssen die Schifffahrt an Werktagen 24 Stunden am Tag ermöglichen, sofern dies wirtschaftlich vertretbar ist. Ausnahmen können in gewissen Fällen aus organisatorischen und/oder technischen Gründen zugelassen werden. Angemessene Betriebszeiten für die Schifffahrt sollten auch an Feiertagen und Wochenenden sichergestellt werden.

**c) Technische und betriebliche Merkmale der E- Häfen:**

Das E-Wasserstraßennetz wird durch ein System von Binnenhäfen von internationaler Bedeutung ergänzt. Jeder E-Hafen sollte folgende technische und betriebliche Merkmale erfüllen:

- i) Er sollte an einer E-Wasserstraße liegen.
- ii) Er sollte Fahrzeuge oder Schubverbände aufnehmen können, die auf dieser E-Wasserstraße ihrer Klasse entsprechend eingesetzt werden.
- iii) Er sollte an Hauptstrassen oder Haupteisenbahnlinien angebunden sein [vorzugsweise an solche, die Teil des internationalen Strassen- oder Eisenbahnnetzes sind, das durch das Europäische Übereinkommen über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs (AGR), das Europäische Übereinkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC) und das Europäische Übereinkommen über wichtige internationale Strecken des kombinierten Verkehrs und damit verbundene Einrichtungen (AGTC) festgelegt wurde].
- iv) Er sollte für einen Güterumschlag von insgesamt mindestens 0,5 Millionen Tonnen pro Jahr ausgelegt sein.
- v) Er sollte geeignete Bedingungen für die Entwicklung eines Hafenindustrialgebiets bieten.
- vi) Er sollte den Umschlag von standardisierten Containern ermöglichen (ausgenommen Häfen, die auf den Massengutumschlag spezialisiert sind).
- vii) Er sollte alle für die üblichen Betriebsabläufe im internationalen Verkehr notwendigen Einrichtungen bieten.
- viii) Um den Schutz der Umwelt zu gewährleisten, sollte es in den Häfen von internationaler Bedeutung Auffangeinrichtungen für Schiffsabfälle geben.