

**Tarif Nr. 7300.00/7301.00**

**Besondere Beförderungsbedingungen  
mit Preisen und Konditionen für den  
Deutsch/Niederländisch-Schweizerischen  
Eisenbahngüterverkehr  
für Wagenladungen**

DEUTSCH/NIEDERLÄNDISCH-SCHWEIZERISCHER  
EISENBAHN-GÜTERTARIF

Gültig ab

01.07.2006

Durch diesen Tarif wird der  
Deutsch/Niederländisch-Schweizerische Wagenladungstarif (DNSWT)  
vom 01. Januar 1994 ersetzt.



## Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Nachträge und Veröffentlichungen .....	2
Teil I .....	4
Vorwort.....	4
Abschnitt 1 Besondere Beförderungsbedingungen .....	5
Abschnitt 2 Allgemeine Tarifbestimmungen .....	7
§ 1 Geltungsbereich des Tarifs .....	7
§ 2 Beförderungswege .....	8
§ 3 Tarifwährung.....	8
§ 4 Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren .....	9
Abschnitt 3 Besondere Tarifbestimmungen .....	11
§ 5 Frachtberechnung, wenn der Kunde den Wagen für die Beförderung beistellt.....	11
§ 6 Beförderung von leeren Wagen als Beförderungsmittel nach CUV bzw. als Beförderungsgut nach CIM .....	11
Teil II .....	13
Abschnitt 1 Gütereinteilung .....	13
Teil III .....	14
Abschnitt 1 Beförderungswege .....	14
Abschnitt 2 Bahnverkehrsverzeichnisse / Zoneneinteilung .....	14
Abschnitt 3 Frachttafeln .....	15
Abschnitt 4 Nebengebührentarif.....	20
Abschnitt 5 Übergangsfachrentafel .....	22
Abschnitt 6 Sonderzuschlag Währungsausgleich .....	23
Abschnitt 7 Trassenkostenausgleich für Gefahrgut.....	23
Abschnitt 8 Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB-CIM) .....	24
Abschnitt 9 Übersicht der nationalen Bedingungen der am Tarif beteiligten Beförderer.....	25

## Teil I

### Vorwort

Mit diesem Tarif stellen die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen sicher, dass im Geltungsbereich dieses Tarifes nach Abschluss von grenzüberschreitenden Beförderungsverträgen die Sendungen durch aufeinanderfolgende Beförderer übernommen und aufgrund des Frachtbriefes nach den Bedingungen dieses Tarifes weiterbefördert werden.

1. An diesem Tarif sind folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderer beteiligt:
  - DB Schenker Rail Deutschland AG
  - DB Schenker Rail Nederland N.V.
  - SBB Cargo AG (SBB)
2. „Beförderer“ im Sinne dieses Tarifes ist der vertragliche Beförderer und der aufeinanderfolgende Beförderer.
3. Veröffentlichungen zu den Tarifen werden von jedem Beförderer nach den in den jeweiligen Ländern gültigen Bestimmungen durchgeführt.
4. Die Veröffentlichungen zu diesem Tarif erfolgen:
  - in Deutschland im „Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA) für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr der Eisenbahnen des Öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“
  - in der Schweiz im „INFO der schweizerischen Transportunternehmen“
  - in den Niederlanden in den „Officiele Tariefberichten“ (OT) van DB Schenker Rail Nederland N.V.
5. Der Tarif wird in deutscher Sprache herausgegeben.
6. Der Tarif kann bezogen werden:
  - **in Deutschland**  
unter [www.dbschenker.com/de/rail/tarife](http://www.dbschenker.com/de/rail/tarife)
  - **in der Schweiz**  
Materialwirtschaft und Einkauf SBB, Zentrallager, Wylstrasse 121, 3000 Bern 65

## **Abschnitt 1 Besondere Beförderungsbedingungen**

### **Vertragsgrundlagen, Aufeinanderfolgende Frachtführerschaft**

1. Vertragsgrundlagen für den einzelnen Güterbeförderungsvertrag sind die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) (Anhang B zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)), sowie die Bestimmungen dieses Tarifs.
2. Ergänzend gelten die „Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr – ABB CIM“ (Teil III Abschnitt 8 dieses Tarifes).
3. Sofern die in Ziffer 1 und 2 genannten Bedingungen keine Regelungen enthalten oder wenn sie auf die Bedingungen oder Vorschriften des Beförderers verweisen, gelten die für den Inlandsverkehr gültigen Geschäftsbedingungen/Tarife/Preislisten des Beförderers, der nach dem Beförderungsvertrag für den jeweiligen Streckenabschnitt zuständig ist.

Die Geschäftsbedingungen/Tarife/Preislisten der an diesem Tarif beteiligten Beförderer bzw. deren Bezugsquellen sind in der Übersicht im Teil III Abschnitt 8 des Tarifs aufgeführt.

4. Für die Beförderung leerer Güterwagen, die nicht als „Schienenfahrzeuge als Beförderungsgut auf eigenen Rädern“ aufgeliefert werden, gelten die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV) – Anhang D zum COTIF“ sofern keine abweichenden vertraglichen Vereinbarungen (insbesondere der „Allgemeine Verwendungsvertrag für Güterwagen – AVV“) anzuwenden sind. Es gelten die Bestimmungen dieses Tarifs, die sich auf die Beförderung von Güterwagen als Beförderungsmittel und den CUV-Wagenbrief beziehen sowie der Verweis in Ziffer 3 entsprechend.
5. Abweichende und ergänzende Vereinbarungen zu diesem Tarif und den in Ziff. 1 bis 4 genannten Bedingungen können für die Güterbeförderung und für die Beförderung von Güterwagen als Beförderungsmittel insbesondere in den Kundenabkommen getroffen werden.
6. Leere Güterwagen, die als Beförderungsmittel befördert werden sollen, sind mit einem CUV-Wagenbrief nach Muster der Anlage 3 a des „Handbuch zum CUV-Wagenbrief (GLW-CUV)“ aufzuliefern. Für das Ausfüllen des CUV-Wagenbriefs mit den gemäß Vereinbarung einzutragenden Daten gelten die Bestimmungen der Anlage 1 des GLW-CUV). Für seine Eintragungen haftet der Kunde entsprechend Art. 8 CIM.
7. Für das Ausfüllen des CIM-Frachtbriefes mit den gemäß Vereinbarung einzutragenden Daten gelten die Bestimmungen der Anlage 2 des Handbuchs zum CIM-Frachtbrief (GLV-CIM).
8. Die Beförderung der Güter und leeren Güterwagen erfolgt in aufeinanderfolgender Frachtführerschaft (gemeinsame Beförderung). Vertraglicher Beförderer im Sinne des Art. 3 CIM ist der erste Beförderer, sofern im Kundenabkommen nicht anders geregelt. Der Ort der Übernahme durch die jeweiligen aufeinanderfolgenden Beförderer ergibt sich aus den Angaben zum jeweils vereinbarten Beförderungsweg (siehe Teil III Abschnitt 1 des Tarifs).
9. Für die Rückgabe ungereinigter leerer Umschließungsmittel, wie insbesondere Kesselwagen und Tankcontainer, die Rückstände gefährlicher Güter enthalten, sind die Bestimmungen gemäß Abschnitt 15 GLV CIM zu beachten.

### **Sprachenregelung**

10. Frachtbriefeintragungen des Absenders sind in deutscher Sprache und – wenn vereinbart oder für das Versandland vorgeschrieben - zusätzlich in einer der amtlichen Landessprachen des ersten Beförderers abzufassen. Zu Nachträglichen Verfügungen und Weisungen bei Ablieferungs-/ Beförderungshindernissen ist außerdem eine Übersetzung in einer der amtlichen Landessprachen des Beförderers beizugeben, der die Verfügung/Weisung ausführen soll.  
Es sind lateinische Schriftzeichen zu verwenden.

### Nachnahme, Wertangaben, Interesse an der Lieferung

11. Die Angabe einer Nachnahme im CIM-Frachtbrief bzw. CUV-Wagenbrief ist nicht zulässig.
12. Die Wertangabe für das Gut oder die Angabe des Interesses an der Lieferung im CIM-Frachtbrief bzw. CUV-Wagenbrief sind nicht zugelassen.

### Verladerichtlinien

13. Für die Beladung und Sicherung gelten die Verladerichtlinien des Beförderers, insbesondere die UIC-Verladerichtlinien.

### Kosten, Zahlungsvermerke

14. Wenn in dem Kundenabkommen keine andere Vereinbarung besteht, zählen zur Fracht nur Kosten der direkt mit der Beförderung im Zusammenhang stehenden Leistungen, die im Teil A des „Verzeichnis der Kosten“ aufgeführt sind (siehe Anlage 3 des GLV-CIM für den CIM-Beförderungsvertrag bzw. Anlage 2 des GLW-CUV für die Beförderung eines leeren Güterwagens als Beförderungsmittel).
15. Für die vom Absender bzw. vom Empfänger im CIM-Beförderungsvertrag zu zahlenden Kosten sind ausschließlich die folgenden Zahlungsvermerke zugelassen:
  - „**Franko Fracht**“, wenn der Absender nur die Fracht übernehmen will
  - „**Franko Fracht einschließlich...**“, wenn der Absender außer der Fracht noch bestimmte im Frachtbrief genau zu bezeichnende Kosten übernehmen will
  - „**DDP**“, wenn der Absender alle Kosten bis zu dem im Frachtbrief eingetragenen Ablieferort übernimmt (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten)

Für die Leerwagenbeförderung nach CUV gelten die Bestimmungen des GLW-CUV.

16. **Frachtüberweisung („EXW“)** im CIM-Frachtbrief ist nur zulässig, wenn dies im Kundenabkommen vereinbart wird.
17. Das Fehlen eines Zahlungsvermerkes im Feld 20 des CIM-Frachtbriefes bzw. CUV-Wagenbriefes bedeutet, dass die Kosten vom Absender getragen werden (Zahlungsvermerk DDP).

### Lieferfrist, Zuschlagfristen

18. Für die Güterbeförderung gelten folgende Lieferfristregelungen:

Die Lieferfrist für die Güterbeförderung beträgt 12 Stunden Abfertigungsfrist zuzüglich einer Beförderungsfrist von 24 Stunden je angefangene 400 km gemäß dem „Einheitlichen Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr DIUM“ der UIC (Tfv. Nr. 8700).

Die Lieferfrist beginnt mit der Annahme des Gutes. Sie verlängert sich um die Dauer des Aufenthaltes, der ohne Verschulden des Beförderers verursacht wird. Sie ruht an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen.

Würde die Lieferfrist zu einem Zeitpunkt außerhalb der für die Ablieferstelle geltenden Bedienungszeiten des Bestimmungsbahnhofes enden, so endet sie mit der vereinbarten bzw. für die Ablieferstelle geltenden nächstfolgenden Bedienung.

Die Zuschlagfristen sind in den Binnentarifen der beteiligten Beförderer enthalten.

Diese Lieferfristregelung wird im CIM-Frachtbrief dokumentiert durch Angabe der Nummer dieses Tarifes bzw. der Angabe des Kundenabkommens, das sich auf diesen Tarif bezieht.

### Übernahme und Ablieferung

19. Wenn entsprechend Ziffer 11.1 bzw. 11.2 der ABB CIM keine andere Vereinbarung besteht bzw. keine andere Vorschrift greift, werden Sendungen und Leerwagen am allgemeinen Ladegleis des Versandbahnhofes übernommen und am allgemeinen Ladegleis des Empfangsbahnhofes abgeliefert.

## Abschnitt 2 Allgemeine Tarifbestimmungen

### § 1 Geltungsbereich des Tarifs

1. Abgesehen von den Ausnahmen in nachstehender Ziffer 3 gilt dieser Tarif
  - für Sendungen von Gütern, aufgeführt im „**Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM) der UIC**“,
  - die in den internationalen Verbindungen zwischen in Deutschland/Niederlande und in der Schweiz gelegenen Bahnhöfen, enthalten in den Heften DIUM DE, CH und NL des „**Einheitlichen Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr DIUM**“ der UIC (Nr. 8700),
  - als Wagenladung aufgeliefert werden und
  - für welche die ausschließliche Verwendung eines Güterwagens vom Absender beantragt worden oder nach den für den Versandbahnhof geltenden Gesetzen oder Vorschriften vorgeschrieben ist.
2. Darüber hinaus gilt dieser Tarif auch für die Beförderung von leeren Güterwagen als Beförderungsmittel gemäss den einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (Anhang D der COTIF) und den Bestimmungen unter Teil III, Abschnitt 3, §§ 8 u. 9.
3. Dieser Tarif gilt **nicht** für
  - a) Güter der NHM Positionen

DE 80 – CH 85 und CH 85 – DE 80, Tarif 7300.00

<u>NHM – Nr.:</u>	<u>Gutart:</u>
0101 - 0106, 0301	( Lebende Tiere )
2402	( Zigaretten )
2701, 2702, 2704	( Kohle, Koks )
2844	( Radioaktive chem. Elemente, Isotope und Rückstände)
3601 - 3606	( Pulver, Sprengstoffe )
8601 - 8606	( Schienenfahrzeuge )
9301 - 9307	( Waffen Munition )
9911	( Leichen )
9931 - 9949	( Großcontainer, Sattelanhänger, Straßenfahrzeuge der "Rollenden Landstraße", intermodale Einheiten )

NL 84 – CH 85 und CH 85 – NL 84, Tarif 7301.00

<u>NHM – Nr.:</u>	<u>Gutart</u>
0101 - 0106, 0301	( Lebende Tiere)
1001 - 1005, 1007, 1008	( Getreide )
2402	( Zigaretten )
2701, 2702, 2704	( Kohle, Koks)
2721 - 2744	( Mineralöle )
2844	( Radioaktive chem. Elemente, Isotope und Rückstände)
3601 - 3606	( Pulver, Sprengstoffe)
8601 - 8606	( Schienenfahrzeuge)
9911	( Leichen )
9931 - 9949	( Großcontainer, Sattelanhänger, Straßenfahrzeuge der "Rollenden Landstraße", intermodale Einheiten)

- b) Sendungen von Stoffen und Gegenständen, die in der Anlage zur RID (Anhang C der COTIF) enthalten sind und zu folgenden Klassen gehören:
  - 1 Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff,
  - 6.2 Ansteckungsgefährliche Stoffe,
  - 7 Radioaktive Stoffe
- c) Gegenstände, deren Beförderung wegen ihres Umfangs, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit (z. B. wegen Überschreitung des Lademaßes oder Achslast/Lastgrenze) mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht;
- d) Sendungen, deren Beförderung die Verwendung von Schutzwagen erfordert oder die wegen ihrer Länge die Verwendung mehrere Wagen erfordern.

- e) Leere, vom Kunden gestellte und in der Schweiz immatrikulierte Wagen von oder nach den SBB-Industriewerken; für diese Sendungen gelten die nationalen Bestimmungen; sie sind mit CIM-Frachtbrief und dem Frankaturvermerk „Franko Fracht bis/ab deutsch/schweizerische Grenze“ aufzuliefern.
- f) Sendungen von und nach Chiasso;
- g) Sendungen von und nach Mukran Fährhafen;
- h) Sendungen, die in deutsch-schweizerischen Grenzbahnhöfen aufgegeben, neu aufgegeben oder nach diesen Bahnhöfen aufgeliefert werden. Hierfür gelten die nationalen Bestimmungen/Binnentarife der DB Schenker Rail Deutschland AG und der SBB Cargo AG. Für Sendungen von Deutschland nach den Niederlanden und umgekehrt gilt der Tarif 5100.00.
- i) Sendungen mit Straßenfahrzeugen der Pos. 8702 bis 8704 und 8706 auf Beförderungsmitteln nach CUV und für leere, vom Kunden gestellte Wagen, die zur Beförderung der oben genannten Güter dienen bzw. gedient haben.
- j) Sendungen, für die im Frachtbrief die Erfüllung der von den Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten in einem nicht am tariflichen Beförderungsweg liegenden Binnenbahnhof verlangt wird.
- k) Sendungen von/nach NL-Bahnhöfen in Seeländisch Flandern;
- l) Sendungen mit Militärfrachtbrief;
- m) Sendungen mit Lademaßüberschreitung;
- n) Sendungen nach Bahnhöfen auf Schmalspurstrecken, welche im Einheitlichen Entfernungsanzeiger für den internationalen Güterverkehr, DIUM, Heft 5 CH mit dem besonderen Verweisungszeichen c) versehen wird.
- o) Sendungen in geschlossenen Zügen

4. Der Tarif kann speziell in Kundenabkommen mit den beteiligten Beförderern vereinbart werden für

- a) Gegenstände, deren Beförderung wegen ihres Umfangs, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht.
- b) Sendungen mit Lademaßüberschreitung;
- c) Sendungen, die aufgrund ihrer Länge die Verwendung von mehreren Wagen oder Schutzwagen erfordern;
- d) Sendungen auf Tiefladewagen; leere, vom Kunden gestellte Tiefladewagen;
- e) Sendungen, die reexpediert (neu aufgegeben) werden;
- f) Sendungen in Wagengruppen;
- g) Sendungen nach Bahnhöfen auf Schmalspurstrecken, welche im Einheitlichen Entfernungsanzeiger für den internationalen Güterverkehr, DIUM, Heft 5 CH mit dem besonderen Verweisungszeichen c) versehen wird.

## **§ 2 Beförderungswege**

1. Die Sendungen werden über die in diesem Tarif vorgesehenen Beförderungswege geführt (siehe Teil III – Abschnitt 1).
2. Wird der Beförderungsweg vom Absender nicht angegeben, so wählt der Beförderer den Beförderungsweg, der ihm für den Absender am vorteilhaftesten erscheint.

## **§ 3 Tarifwährung**

Die in diesem Tarif vorgesehenen Frachten und Nebengebühren sind in Euro ausgedrückt.



#### § 4 Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren

1. Die mit einem einzigen Frachtbrief aufgelieferten Güter bilden eine Sendung.
2. Die Fracht wird für jede Sendung gesondert berechnet.
3. Die Frachtberechnung ist abhängig von
  - dem Gewicht der Sendung,
  - der Art des gestellten Wagens,
  - der Tarifentfernung.
4. Soweit nichts anderes bestimmt ist, umfasst das Gewicht einer Sendung alles, was zur Beförderung aufgeliefert wird (wirkliches Gewicht).
5. Der Frachtberechnung wird im Einzelfall
  - das wirkliche Gewicht des Gutes,
  - soweit eine Erhöhung oder eine Verminderung vorgesehen ist, das erhöhte oder verminderte Gewicht,
  - das Mindestgewicht gemäß Ziffer 8.

zu Grunde gelegt.

6. Das der Frachtberechnung zu Grunde zu legende Gewicht wird auf volle 100 kg aufgerundet (frachtpflichtiges Gewicht).
7. Es bestehen folgende Gewichtsklassen mit je besonderen Frachtsätzen für 1000 kg:
  - 10-t-Klasse
  - 15-t-Klasse
  - 20-t-Klasse
  - 25-t-Klasse

8. Für die Frachtberechnung gelten folgende Mindestgewichte:

Art der Wagen	bei Anwendung der Gewichtsklassen			
	10 t	15 t	20 t	25 t
	in Tonnen			
a) Wagen mit zwei Achsen	10	15	20	25
b) Wagen mit mehr als zwei Achsen	15	22,5	30	37,5

9. Liegt das frachtpflichtige Gewicht der Sendung zwischen zwei Mindestgewichten, so wird die Fracht nach dem Frachtsatz der Gewichtsklasse mit dem niedrigeren Mindestgewicht berechnet, sofern nicht die Berechnung für das höhere Mindestgewicht nach dem hierfür vorgesehenen Frachtsatz eine niedrigere Fracht ergibt.
10. Die Fracht wird nach den in den Frachtentafeln (Teil III) für die einzelnen Gewichtsklassen angegebenen Frachtsätzen berechnet.

Die Preistafel für die Wagenladungspreise im Abschnitt 3 gilt nur für die DB Schenker Rail Deutschland und die SBB Cargo. Die DB Schenker Rail Nederland ist von der Anwendung dieser Preistafel ausgeschlossen.

In diesen Frachtsätzen sind die deutschen, niederländischen und schweizerischen Zollüberwachungsgebühren enthalten.

Zuzüglich zu den Frachtsätzen wird ein „Sonderzuschlag Währungsausgleich“ gemäß Abschnitt 6: Sonderzuschlag Währungsausgleich berechnet.

Für sonstige Leistungen der Eisenbahnen bei der Erledigung der Zoll- oder sonstigen Verwaltungsvorschriften, z. B. Ausfertigen, Ergänzen, Berichtigen von Zollpapieren, werden zusätzlich die Gebühren gemäß Nebengebührentarif bzw. nach den Binnentarifen des jeweils tätigen Beförderers erhoben.

11. Für Sendungen nach oder von deutschen Bahnhöfen, die im DIUM - Tarif-Nr. 8700.00 -, Heft 2 DE, mit dem Verweisungszeichen m versehen sind und mit der Bahnhofnummer 4 oder 5 beginnen, ist eine Übergangsfracht nach dem Verzeichnis der Übergangsfrachten gemäß Teil III Abschnitt 5 zu berechnen.

12. Die in diesem Tarif enthaltenen Frachten und Nebentgelte enthalten keine Mehrwertsteuer und sonstige Steuern. Sollte sie gegebenenfalls in den einzelnen Ländern noch anfallen, wird die Mehrwertsteuer für den mehrwertsteuerpflichtigen Gesamtbetrag berechnet.
13. Die Gebühren für das Stellen und Abholen der beladenen Wagen in den niederländischen Hafenbahnhöfen sind in diesem Tarif enthalten.
14. Die auf Grund von Frachtsätzen berechnete Fracht wird kaufmännisch auf zwei Nachkommastellen gerundet (Cents).

Die Rundung erfolgt nach Anwendung aller Koeffizienten auf den Endpreis.

15. Die Frachten sind abhängig von der Art des verwendeten Wagens und von der Tarifentfernung zwischen dem Versand- und Bestimmungsbahnhof. Die Entfernung ist für die niederländische Strecke aus dem DIUM Heft NL, für die deutsche Strecke aus dem DIUM Heft DE und für die schweizerische Strecke aus dem DIUM Heft CH zu entnehmen.

Aus den einzelnen Entfernungen wird die Gesamtdistanz gebildet (siehe auch § 2).

Für die Abfertigungsbefugnisse der Bahnhöfe und für die Verkehrsbeschränkungen gelten die nationalen Bestimmungen und Weisungen der Bahnen.

16. Die Nebengebühren werden nach dem Nebengebührentarif (Teil III, Abschnitt 4) erhoben. Gebühren, die im Nebengebührentarif nicht enthalten sind, werden nach den nationalen Bestimmungen (Geschäftsbedingen/Tarife/nationale Preislisten) der jeweiligen Beförderer erhoben.

### Abschnitt 3 Besondere Tarifbestimmungen

Es gelten die Allgemeinen Bestimmungen des Tarifs einschließlich der Besonderen Beförderungsbedingungen CIM.

#### § 5 Frachtberechnung, wenn der Kunde den Wagen für die Beförderung beistellt

1. Diese Bestimmungen gelten für vom Kunden gestellte Wagen, die von der Eisenbahn nach den von ihr festgesetzten Bedingungen eingestellt sind.
2. Für beladene Wagen, die vom Kunden beigestellt werden, wird die Fracht wie bei der Beförderung nach den Bestimmungen des § 4 berechnet. Für diese Sendungen in vom Kunden gestellten Wagen wird eine Vergütung von 15 % gewährt. Bei der Preisbildung für vom Kunden gestellte Wagen werden die Wagenvorhaltungskosten sowie die geplanten Leerläufe berücksichtigt.

#### § 6 Beförderung von leeren Wagen als Beförderungsmittel nach CUV bzw. als Beförderungsgut nach CIM

1. Diese Bestimmungen gelten für Güterwagen, für welche die Verwendung in internationalen Verkehren zugelassen ist.
2. Für die Beförderung von leeren Güterwagen ist eine der folgenden NHM-Positionen – je nach zutreffender Transportart – im CUV-Wagenbrief einzutragen:

##### **9921.00 Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit 2 Achsen, leer, sng**

- 9921.10 Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit 2 Achsen, leer, zur/nach Revision
- 9921.20 Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit 2 Achsen, leer, zur/nach Reparatur
- 9921.30 Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit 2 Achsen, leer, zur/nach Reinigung
- 9921.40 Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit 2 Achsen, leer, zur Beförderung vor und nach Vermietung

##### **9922.00 Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit mehr als 2 Achsen, leer, sng**

- 9922.10 Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit mehr als 2 Achsen, leer, zur/nach Revision
- 9922.20 Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit mehr als 2 Achsen, leer, zur/nach Reparatur
- 9922.30 Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit mehr als 2 Achsen, leer, zur/nach Reinigung
- 9922.40 Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit mehr als 2 Achsen, leer, zur Beförderung vor und nach Vermietung

#### 3. a) Leere Wagen als Beförderungsmittel nach CUV

Leere Güterwagen mit den NHM-Codenummern 9921.00-9921.40 (2-achsige Wagen) bzw. 9922.00-9922.40 (4-achsige Wagen) werden gemäß den Preistafeln für Leerwagentransporte in Teil III, Abschnitt 3 befördert. Der Preis wird durch Addition der Preise der am Transport beteiligten Beförderer ermittelt.

Im **CUV-Wagenbrief** ist abhängig von der Länderrelation eine der folgenden Tarifnummern einzutragen:

- Länderrelation Deutschland – Schweiz und Gegenrichtung **7300.99**
- Länderrelation Niederlande – Deutschland – Schweiz und Gegenrichtung **7301.99**

#### b) Leere Wagen als Beförderungsgut nach CIM

Für Güterwagen zur Revision/Reparatur/Reinigung oder Vermietung (NHM-Codenummern 9921.10-9921.40 bzw. 9922.10-9922.40) die **nicht in dem Zollgebiet beheimatet/zugelassen sind**, in das sie befördert werden, ist der **CIM-Frachtbrief** zu verwenden und im Feld 24 der **NHM-Code 8606.00** sowie im Feld 14 in Abhängigkeit von der Länderrelation eine der folgenden Tarifnummer einzutragen:

- Länderrelation Deutschland – Schweiz und Gegenrichtung **7300.86**
- Länderrelation Niederlande – Deutschland – Schweiz und Gegenrichtung **7301.86**

Beispiel: Ein in der Schweiz immatrikulierter Wagen (Ländercode 85) wird von der Schweiz nach Deutschland zur Reparatur befördert. In diesem Fall muss der Wagen zolltechnisch behandelt werden.

Für leere Güterwagen, die nach Neu- oder Umbau befördert werden sowie für die Beförderung von Güterwagen zum Verkauf (einschließlich Verschrottung), gelten die jeweils nationalen Bestimmungen/

Binnentarife der Beförderer. Es ist der NHM Code 8606 mit den Tarifnummern der jeweiligen Binnentarife zu verwenden.

4. Ladungsrückstände bis zu 20% der Eigenmasse des verwendeten Wagens sind im Transportpreis eingeschlossen.
5. Eine Einrechnung von Leerlauffrachten in die Lastlauffrachten ist im Rahmen von Pendelverkehren möglich und kann im Kundenabkommen vereinbart werden. Pendelverkehre sind Transporte, bei denen sichergestellt ist, dass einem Lastlauf regelmäßig ein Leerlauf auf derselben Relation in der Gegenrichtung folgt. Die Leerlauffrachten werden hier nicht separat berechnet, sondern sind bereits in den Frachten für den Lastlauf enthalten. Im Frachtbrief für den Leerlauf ist in der Spalte "Inhalt" zu vermerken:  
**"Leer, Fracht nach Preislisten-/Kundenabkommensnummer XXXX.XX bezahlt".**

Außerhalb von Pendelverkehren nach obiger Definition erfolgt keine Einrechnung der Leerlauffracht in die Lastlauffrachten.

6. Bei der Beförderung von leeren Wagen als Beförderungsmittel ist der Zahlungsvermerk "EXW" zugelassen, wenn dem Leertransport ein Lastlauf vorangegangen ist oder nachfolgt.

## **Teil II**

### **Abschnitt 1 Gütereinteilung**

Güter, die nach den Bestimmungen dieses Tarifs zur Beförderung angenommen werden (Ausschlüsse siehe Teil I Abschnitt 2 § 1) sind im „Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM) der UIC“ aufgeführt und im Feld 21 des internationalen Frachtbriefs entsprechend einzutragen.

## Teil III

### Abschnitt 1 Beförderungswege

Code	Beförderungsweg	Kennzahlen	Transit-Km
491	Basel	(491)	-
493	Schaffhausen	(493)	-
495	Konstanz *)	(495)	-
496	Venlo/Kaldenkirchen – Basel	(418) – (491)	578 DIUM DE
497	Venlo/Kaldenkirchen – Schaffhausen	(418) – (493)	617 DIUM DE
498	Venlo/Kaldenkirchen – Konstanz *)	(418) – (495)	628 DIUM DE
485	Zevenaar/Emmerich – Basel	(416) – (491)	630 DIUM DE
486	Zevenaar/Emmerich – Schaffhausen	(416) – (493)	669 DIUM DE
487	Zevenaar/Emmerich – Konstanz *)	(416) – (495)	680 DIUM DE

\*) Für den Einzelwagenladungsverkehr geschlossen. Offen für Ganzzüge oder Wagengruppen, die produktionstechnisch wie Ganzzüge behandelt werden

### Abschnitt 2 Bahnhofsverzeichnisse / Zoneneinteilung

Auf ein Bahnhofsverzeichnis wird verzichtet.

Die Entfernungen und Besonderheiten sind dem Einheitlichen Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr Nr. 8700.00 (DIUM) zu entnehmen.

### Abschnitt 3 Frachttafeln

Preistafel – Wagenladungspreise

**Die DB Schenker Rail Nederland ist von der Anwendung dieser Preistafel ausgeschlossen.**

Entfernung bis km	Mindestgewicht für die Frachtberechnung				2-achsige Wagen
	10 t	15 t	20 t	25 t	
	15 t	22,5 t	30 t	37,5 t	Wagen mit mehr als 2 Achsen
Frachtsätze für die Gesamtstrecke in EURO für 1000 kg					
10	23,57	18,52	17,68	16,83	
20	25,01	19,65	18,76	17,86	
30	26,45	20,78	19,84	18,89	
40	27,89	21,91	20,92	19,92	
50	29,33	23,05	22,00	20,95	
60	30,77	24,18	23,08	21,98	
70	32,21	25,31	24,16	23,01	
80	33,65	26,44	25,24	24,04	
90	35,09	27,57	26,32	25,07	
100	36,53	28,71	27,40	26,10	
110	37,98	29,84	28,48	27,13	
120	39,42	30,97	29,56	28,15	
130	40,86	32,10	30,64	29,18	
140	42,30	33,23	31,72	30,21	
150	43,74	34,37	32,80	31,24	
160	45,18	35,50	33,88	32,27	
170	46,62	36,63	34,96	33,30	
180	48,06	37,76	36,05	34,33	
190	49,50	38,89	37,13	35,36	
200	50,94	40,03	38,21	36,39	
210	52,38	41,16	39,29	37,42	
220	53,82	42,29	40,37	38,45	
230	55,26	43,42	41,45	39,47	
240	56,70	44,55	42,53	40,50	
250	58,15	45,69	43,61	41,53	
260	59,59	46,82	44,69	42,56	
270	61,03	47,95	45,77	43,59	
280	62,47	49,08	46,85	44,62	
290	63,91	50,21	47,93	45,65	
300	65,35	51,35	49,01	46,68	
310	66,50	52,25	49,88	47,50	
320	67,65	53,16	50,74	48,32	
330	68,81	54,06	51,61	49,15	
340	69,96	54,97	52,47	49,97	
350	71,11	55,87	53,33	50,79	
360	72,26	56,78	54,20	51,62	
370	73,42	57,69	55,06	52,44	
380	74,57	58,59	55,93	53,26	
390	75,72	59,50	56,79	54,09	
400	76,88	60,40	57,66	54,91	
420	79,18	62,21	59,39	56,56	
440	81,49	64,02	61,11	58,20	
460	83,79	65,84	62,84	59,85	
480	86,10	67,65	64,57	61,50	

500	88,40	69,46	66,30	63,14	
Entfernung bis km	Mindestgewicht für die Frachtberechnung				
	10 t	15 t	20 t	25 t	2-achsige Wagen
	15 t	22,5 t	30 t	37,5 t	Wagen mit mehr als 2 Achsen
	Frachtsätze für die Gesamtstrecke in EURO für 1000 kg				
520	90,71	71,27	68,03	64,79	
540	93,01	73,08	69,76	66,44	
560	95,32	74,89	71,49	68,08	
580	97,62	76,70	73,22	69,73	
600	99,93	78,51	74,95	71,38	
620	101,37	79,65	76,03	72,41	
640	102,81	80,78	77,11	73,43	
660	104,25	81,91	78,19	74,46	
680	105,69	83,04	79,27	75,49	
700	107,13	84,17	80,35	76,52	
720	108,00	84,85	81,00	77,14	
740	108,86	85,53	81,64	77,76	
760	109,72	86,21	82,29	78,37	
780	110,59	86,89	82,94	78,99	
800	111,45	87,57	83,59	79,61	
850	113,61	89,27	85,21	81,15	
900	115,78	90,97	86,83	82,70	
950	117,94	92,66	88,45	84,24	
1000	120,10	94,36	90,07	85,78	
1050	122,26	96,06	91,69	87,33	
1100	124,42	97,76	93,31	88,87	
1150	126,58	99,46	94,94	90,41	
1200	128,74	101,15	96,56	91,96	
1250	130,90	102,85	98,18	93,50	
1300	133,06	104,55	99,80	95,05	
1350	135,23	106,25	101,42	96,59	
1400	137,39	107,95	103,04	98,13	
1450	139,55	109,64	104,66	99,68	
1500	141,71	111,34	106,28	101,22	
1550	143,87	113,04	107,90	102,76	
1600	146,03	114,74	109,52	104,31	
1650	148,19	116,44	111,14	105,85	
1700	150,35	118,13	112,76	107,39	
1750	152,51	119,83	114,39	108,94	
1800	154,68	121,53	116,01	110,48	
1850	156,84	123,23	117,63	112,03	
1900	159,00	124,93	119,25	113,57	
1950	161,16	126,62	120,87	115,11	
2000	163,32	128,32	122,49	116,66	

**Die DB Schenker Rail Nederland ist von der Anwendung dieser Preistafel ausgeschlossen.**



### Leerlaufpreise der DB Schenker Rail Nederland N.V. (Import/Export)

Leerlauffrachten		
Entfernung bis km	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit mehr als 2 Achsen - ausgenommen Tieflade-, Autotransport- und Intermodaltransportwagen -
	Euro	Euro
70	87	124
80	91	129
90	124	175
100	131	183
110	131	183
120	131	183
130	131	183
140	131	183
150	131	183
160	144	200
170	144	200
180	144	200
190	144	200
200	144	200
220	157	215
240	157	215
260	188	258
280	188	258
300	222	301
320	222	301
340	222	301
360	222	301
380	222	301
400	253	344

### Leerlaufpreise der DB Schenker Rail Deutschland AG (Transit)

Relation	Entfernung in km	2-achsige Wagen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
		EUR je Wagen	
Kaldenkirchen – Basel	578	324	445
Kaldenkirchen – Schaffhausen	617	378	519
Emmerich – Basel	630	378	519
Emmerich – Schaffhausen	669	406	554

**Leerlaufpreise der DB Schenker Rail Deutschland AG (Import/Export)**

Leerlauffrachten		
Entfernung bis km	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit mehr als 2 Achsen - ausgenommen Tieflade-, Autotransport- und Intermodaltransportwagen -
	Euro	Euro
70	87	124
80	91	129
90	124	175
100	131	183
110	131	183
120	131	183
130	131	183
140	131	183
150	131	183
160	144	200
170	144	200
180	144	200
190	144	200
200	144	200
220	157	215
240	157	215
260	188	258
280	188	258
300	222	301
320	222	301
340	222	301
360	222	301
380	222	301
400	253	344
450	253	344
500	253	344
550	310	417
600	367	487
650	421	561
700	449	597
750	449	597
800	449	597
850	473	625
900	473	625
950	473	625
1000	492	652
1100	527	696
1200	545	725
1300	582	768
1400	602	796
1500	602	796

**Leerlaufpreise der SBB Cargo AG (Export/Import)**

Entfernung bis km	2-achsige Wagen	Wagen mit mehr als 2 Achsen	Entfernung bis km	2-achsige Wagen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
	EUR je Wagen			EUR je Wagen	
20	145	181	270	257	316
30	145	181	280	266	325
40	145	181	290	276	337
50	145	181	300	287	349
60	145	181	310	296	361
70	145	181	320	306	373
80	145	181	330	316	385
90	145	181	340	325	396
100	145	181	350	336	408
110	145	181	360	347	420
120	145	181	370	356	432
130	145	181	380	366	443
140	145	181	390	377	455
150	145	181	400	386	466
160	149	187	410	396	478
170	158	199	420	406	490
180	168	211	430	415	502
190	179	223	440	426	512
200	188	233	450	436	526
210	198	245	460	445	536
220	208	257	470	455	548
230	217	268	480	464	559
240	228	281	490	474	570
250	238	292	500	485	583
260	247	304			

## Abschnitt 4 Nebengebührentarif

### Nebengebühren

---

Kode- nummer	Bezeichnung der Nebengebühren	Berech- nungs- einheit	Betrag in EUR
-----------------	-------------------------------	------------------------------	------------------

---

#### **Gebühren für die Erfüllung der Zollbehandlung**

##### **1. Deutsche Zollbehandlung**

Gebühren für die deutsche Zollüberwachung sind in den Frachtsätzen enthalten (s. § 4 Ziffer 10)

Getrennt werden berechnet für die

40/42	Durchführung eines Zollverfahrens	je Zollanmeldung	35,00 Euro
-------	-----------------------------------	------------------	------------

##### **2. Niederländische Zollbehandlung**

Gebühren für die niederländische Zollüberwachung sind in den Frachtsätzen enthalten (s. § 4 Ziffer 10)

Getrennt werden berechnet für die

40/42	Durchführung eines Zollverfahrens	je Wagen	25,00 Euro
-------	-----------------------------------	----------	------------

## Nebengebühren

### **Schweizerische Zollbehandlung**

In den Frachten SBB Cargo ist nur die Gebühr für die schweizerische Zollüberwachung enthalten. Die Gebühren für die Erfüllung der Schweizerischen Zollvorschriften werden gemäss Preisliste und Konditionen von SBB Cargo erhoben. Diese sind abrufbar unten <http://www.sbbcargo.com/de/kundencenter/dokumente/agb-recht.html>. Die übrigen Gebühren werden nach den Binnentarifen bzw. Preislisten und Konditionen der beteiligten Beförderer erhoben.

## **Abschnitt 5 Übergangsfрахtentafel**

Für Sendungen nach und von deutschen NE-Bahnhöfen, die im DIUM Nr. 8700.00, Heft 2 DE, mit dem Verweisungszeichen m versehen sind und mit der Bahnhofscodenummer 4 oder 5 beginnen, ist die Übergangsfрахt wie folgt zu berechnen.

**0,72 EUR / Nettotonne**

Die Übergangsfрахt wird nach den allgemeinen Grundsätzen (Teil I, Abschnitt 2, § 4) berechnet und im Frachtbrief als Nebengebühr mit der Kennzahl 981 eingetragen.

Bei Sendungen in Wagen, die vom Kunden für die Beförderung beigestellt werden, wird die Zuschlagfracht mit dem Koeffizienten 0,85 multipliziert und auf ganze Cent gerundet.

Für leere Wagen als Beförderungsmittel nach CUV wird keine Zuschlagfracht erhoben.

## Abschnitt 6 Sonderzuschlag Währungsausgleich

SBB Cargo AG erhebt für jeden beladenen Wagen, und leere Wagen unter NHM 8606, einen „Sonderzuschlag Währungsausgleich“ für in EUR abgerechnete Transporte. Dieser „Sonderzuschlag Währungsausgleich“ wird gemäß nachstehender Tabelle berechnet. Der „Sonderzuschlag Währungsausgleich“ wird nicht ermäßigt.

Entfernung in der Schweiz gemäß DIUM CH	2-achsige Wagen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
bis 50 km	15 EUR	30 EUR
51 - 200 km	27 EUR	54 EUR
ab 201 km	38 EUR	76 EUR

Der „Sonderzuschlag Währungsausgleich“ findet nur Anwendung bei Sendungen gemäß den Tarifnummern 7300.00 und 7300.01. Er findet keine Anwendung bei Sendungen gemäß den Tarifnummern 7300.86 / 7301.86 sowie 7300.99 / 7301.99.

## Abschnitt 7 Trassenkostenausgleich für Gefahrgut

Der vom Infrastrukturbetreiber verrechnete Gefahrgutzuschlag, welcher per 1.1.2013 als Bestandteil des neuen Trassenpreissystems eingeführt wird, wird in Zukunft auf der Rechnung mit dem UIC Gebührencode 27 als *Trassenkostenausgleich für Gefahrgut (TAG)* separat ausgewiesen. Der TAG wird für jeden gem. den einschlägigen Gefahrgutvorschriften als Gefahrgut gekennzeichneten, beladenen und leeren Wagen gemäß nachstehender Tabelle berechnet:

Entfernung gemäß DIUM in der Schweiz	2 - achsige Wagen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
< 50 km	1,70 €	3,30 €
50 - 200 km	5,80 €	11,70 €
> 200 km	11,70 €	23,30 €

Dieser Gefahrgutzuschlag gilt für alle Gefahrguttransporte auf schweizerischer Infrastruktur.

## **Abschnitt 8 Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB-CIM)**

### **1 Definitionen**

Für Zwecke dieser Allgemeinen Beförderungsbedingungen (ABB-CIM) bezeichnet der Begriff:

- a) "CIM" – die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern, Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1999),
- b) "Beförderer" – den vertraglichen oder den aufeinander folgenden Beförderer,
- c) „ausführender Beförderer“ – einen Beförderer, der mit dem Absender den Beförderungsvertrag nicht abgeschlossen hat, dem aber der Beförderer gemäss Buchstabe b) die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat,
- d) "Kunde" – den Absender und/oder den Empfänger gemäss Frachtbrief,
- e) "Kundenabkommen" – den Vertrag, der zwischen dem Kunden oder einem Dritten einerseits und dem Beförderer andererseits abgeschlossen wird und der eine oder mehrere den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstehende Beförderungen regelt,
- f) "CIT" – das Internationale Eisenbahntransportkomitee, ein Verein nach Schweizerischem Recht mit Rechtspersönlichkeit und Sitz in Bern, dessen Ziel insbesondere die einheitliche Anwendung und Umsetzung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts nach Maßgabe des COTIF ist,
- g) "Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)" – das Dokument des CIT, das Anleitungen zur Verwendung des Frachtbriefs enthält; es steht ebenfalls auf der Webseite [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org) zur Verfügung.
- h) "Kombinierter Verkehr" – den intermodalen Verkehr von intermodalen Transporteinheiten, bei dem der überwiegende Teil der Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff bewältigt und der Vor- oder Nachlauf mit einem anderen Verkehrsträger durchgeführt wird.

### **2 Geltungsbereich**

2.1 Die ABB-CIM regeln das Rechtsverhältnis zwischen Beförderer und Kunde bei Beförderungen, die den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstehen; sie finden ebenfalls im Fall der Erweiterung des Anwendungsbereiches von Artikel 1 CIM und in allen von den Vertragsparteien vereinbarten Fällen Anwendung.

2.2 Mit Abschluss des Beförderungsvertrages werden die ABB-CIM dessen Bestandteil.

2.3 Abweichende Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien gehen den ABB-CIM vor.

2.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen des Kunden gelten nur insoweit, als die Vertragsparteien das ausdrücklich vereinbart haben.

### **3 Durchführung der Beförderung**

3.1 Der Beförderer kann die Durchführung der Beförderung ganz oder teilweise einem oder mehreren ausführenden Beförderern übertragen. Vor der Beförderung muss der Beförderer nur auf ausdrücklichen Wunsch des Kunden Angaben zum ausführenden Beförderer machen.

3.2 Im Fall von Verkehrsbeschränkungen kann die Durchführung der Beförderung ganz oder teilweise eingestellt werden. Diese Verkehrsbeschränkungen werden dem betroffenen Kunden unverzüglich in angemessener schriftlicher Form mitgeteilt.

### **4 Frachtbrief**

4.1 Sofern nichts anderes vereinbart ist, obliegt das Ausfüllen des Frachtbriefes dem Absender.

4.2 Angaben zur Verwendung des Frachtbriefes enthält das GLV-CIM.

4.3 Gemäß Artikel 6 § 9 CIM kann der Frachtbrief in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen. Die Einzelheiten der Verwendung eines elektronischen Frachtbriefes werden zwischen den Vertragsparteien in einer besonderen Vereinbarung geregelt. Die dem GLV-CIM entsprechenden Ausdrücke des elektronischen Frachtbriefes werden durch die Vertragsparteien als dem Frachtbrief auf Papier gleichwertig anerkannt.

### **5 Wagenstellung durch den Beförderer**

5.1 Bestellt der Kunde beim Beförderer die Stellung von Wagen, intermodalen Transporteinheiten und Lademitteln, haftet er für die Richtigkeit, die Genauigkeit und die Vollständigkeit seiner Angaben, insbesondere was die Übereinstimmung seiner Bestellung mit der vorgesehenen Beförderung betrifft.

5.2 Der Beförderer stellt die Wagen, intermodalen Transporteinheiten oder geeigneten Lademittel im Rahmen der vertraglichen Bestimmungen und der verfügbaren Kapazitäten. Das gestellte Material befindet sich in einem technischen Zustand und einem Grad der Sauberkeit, der die vorgesehene Verwendung erlaubt. Der Kunde hat das gestellte Material auf erkennbare Mängel zu überprüfen. Er teilt dem Beförderer alle Mängel unverzüglich mit.

5.3 Der Kunde verwendet das gestellte Material nur im Rahmen der vorgesehenen Beförderungen.

5.4 Der Kunde haftet für alle Schäden (Verlust und Beschädigung) am gestellten Material, die durch ihn selbst oder einen durch ihn beauftragten Dritten verursacht wurden.

### **6 Verladen und Entladen**

6.1 Sofern nicht etwas anderes vereinbart ist, obliegt das Verladen des Gutes dem Absender und das Entladen dem Empfänger.

6.2 Sofern nicht etwas anderes vereinbart ist, umfasst im kombinierten Verkehr die Verlade- und Entladepflicht des Kunden gemäß Punkt 6.1 auch den Umschlag der intermodalen Transporteinheit auf den bzw. vom Wagen.

6.3 Unter Vorbehalt zwingender gesetzlicher Bestimmungen oder abweichender Vereinbarung gelten für die Wahl des Wagentyps, das Beladen, das Entladen des Gutes und die Rückgabe des Wagens bzw. der intermodalen Transporteinheit die Vorschriften des Beförderers. Der Kunde ist insbesondere verpflichtet, die Wagen bzw. die intermodalen Transporteinheiten in angemessen sauberem Zustand zurückzugeben.

6.4 Der Absender bringt an gedeckten Wagen die Verschlüsse an, sofern dies im Landesrecht vorgesehen oder zwischen Beförderer und Absender vereinbart wurde.

Der Absender hat an Großcontainern, Wechselbehältern, Sattelauflegern oder sonstigen dem kombinierten Verkehr dienenden intermodale Transporteinheiten geschlossener Bauart, die beladen zur Beförderung übergeben werden, die Verschlüsse anzubringen. Für bestimmte Verkehre kann durch eine Vereinbarung zwischen Beförderer und Absender auf den Verschluss verzichtet werden.



6.5 Sofern hinsichtlich Be- und Entladefristen nichts anderes vereinbart ist, gelten die Vorschriften des Beförderers.

6.6 Die Ladestelle und die Zufahrtswege sind, soweit diese durch den Kunden verunreinigt wurden, von ihm unverzüglich auf eigene Kosten zu reinigen.

## **7 Verpackung**

Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung geschützt ist und weder Personen verletzen noch Betriebsmittel oder andere Güter beschädigen kann. Im Übrigen muss die Verpackung den eventuellen besonderen Verpackungsbestimmungen des Beförderers entsprechen.

## **8 Kosten**

8.1 Die vom Kunden zu zahlenden Kosten umfassen:

- a) die Fracht, d.h. alle Kosten, mit denen eine Beförderungsleistung oder eine beförderungsnaher Leistung zwischen dem Ort der Übernahme und dem Ort der Ablieferung abgegolten wird;
- b) die Nebengebühren, d.h. die Kosten für eine vom Beförderer erbrachte Zusatzleistung;
- c) die Zölle, d.h. die Zölle, die Steuern sowie die übrigen von den Zoll- und Verwaltungsbehörden erhobenen Beträge;
- d) die sonstigen Kosten, die vom Beförderer aufgrund entsprechender Belege abgerechnet werden.

Das Verzeichnis der gängigen Kosten und deren Codes sind aufgeführt im GLV-CIM.

8.2 Sofern für die Berechnung der Kosten keine Vereinbarungen bestehen, gelten die Preislisten, Tarife und Bedingungen des Beförderers, der gemäß Beförderungsvertrag die jeweilige Leistung erbringt.

8.3 Wer welche Kosten übernimmt, wird durch einen Vermerk im Frachtbrief gemäß GLV-CIM bestimmt. Das Kundenabkommen kann die ausschließliche Verwendung dieser Vermerke oder andere Vermerke vorsehen.

Der Beförderer kann vom Kunden Vorauszahlung der Kosten oder sonstige Sicherheiten verlangen.

Falls die Frachtberechnung eine Währungsumrechnung erfordert, ist folgender Umrechnungskurs anzuwenden:

- derjenige des Tages der Übernahme des Gutes für Kosten zu Lasten des Absenders
- derjenige des Tages der Bereitstellung des Gutes für Kosten zu Lasten des Empfängers.

## **9 Lieferfristen**

9.1 Falls die Lieferfrist zwischen dem Absender und dem Beförderer vereinbart wurde, gelten die Zuschlagsfristen unter Punkt 9.2 nicht.

9.2 Für Sendungen, die

- a) über Linien mit unterschiedlicher Spurweite,
  - b) zur See oder auf Binnengewässern,
  - c) auf einer Strasse, wenn keine Schienenverbindung besteht,
- wird befördert, wird die Dauer der Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen gemäß Artikel 16 CIM nach den vor Ort geltenden, ordnungsgemäß veröffentlichten Vorschriften festgelegt.

9.3 Im Fall von außergewöhnlichen Umständen, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben, regelt sich die Dauer der Zuschlagsfristen nach den ordnungsgemäß veröffentlichten Mitteilungen des Beförderers oder dessen zuständigen Behörden.

## **10 Nachträgliche Verfügungen und Anweisungen**

10.1 Verfügungen des Absenders zur nachträglichen Änderung des Beförderungsvertrages sind nur zulässig, wenn er im Frachtbrief vermerkt hat: "Empfänger nicht Verfügungsberechtigt". Andere Frachtbriefvermerke können insbesondere im Kundenabkommen besonders vereinbart werden.

10.2 Verfügungen des Kunden (Artikel 18 und 19 CIM) und Anweisungen bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen (Artikel 20, 21 und 22 CIM) sind gemäß GLV-CIM abzufassen sowie in angemessener schriftlicher Form (Brief, Telefax, E-Mail, usw.) zu übermitteln.

Der Kunde muss seinen nachträglichen Verfügungen oder nachträglichen Anweisungen das Frachtbriefdoppel beilegen. Bei Beförderungshindernissen ist das Frachtbriefdoppel nur beizulegen, falls der Kunde den Empfänger oder den Ablieferungsort ändert.

10.3 Um Zeit zu gewinnen kann der Kunde gleichzeitig den Beförderer und den ausführenden Beförderer benachrichtigen.

10.4 Im Fall einer Änderung des Beförderungsvertrages, die zur Folge hat, dass eine Beförderung, die außerhalb eines bestimmten Zollgebietes (z.B. Europäische Union) enden sollte, innerhalb dieses Zollgebiets endet oder umgekehrt, kann die Änderung nur mit der vorhergehenden Zustimmung der Zollabgangsstelle ausgeführt werden.

## **11 Übernahme zur Beförderung und Ablieferung**

11.1 Maßgebend für die Übernahme des Gutes zur Beförderung und für die Bedienung des Terminals bzw. der Ladestelle oder des Gleisanschlusses im Versand sind die zwischen dem Absender und dem Beförderer, der gemäß Beförderungsvertrag das Gut zur Beförderung übernimmt, geschlossenen Vereinbarungen. Im Übrigen erfolgt die Übernahme nach den am Übernahmeort geltenden Vorschriften.

11.2 Maßgebend für die Ablieferung des Gutes und für die Bedienung des Terminals bzw. der Ladestelle oder des Gleisanschlusses im Empfang sind die zwischen dem Empfänger und dem Beförderer, der gemäß Beförderungsvertrag das Gut abgeliefert, geschlossenen Vereinbarungen. Im Übrigen erfolgt die Ablieferung nach den am Ablieferungsort geltenden Vorschriften.

## **12 Reklamationen**

Reklamationen (Artikel 43 CIM) sind zu begründen. Es sind ihnen alle Belege beizugeben, die nötig sind, um den Anspruch zu beweisen, insbesondere was den Wert des Gutes betrifft.

## **13 Streitfälle**

Im Streitfall streben die Vertragsparteien eine gütliche Lösung an; dazu können sie ein Schlichtungs-, Mediations- oder Schiedsverfahren, insbesondere dasjenige, das unter Titel V des COTIF vorgesehen ist, vereinbaren.

## **14 Vertraulichkeit**

Wenn im Verlauf der Verhandlungen von einer Partei eine Information als vertraulich gegeben wurde, ist die andere Partei verpflichtet, diese Information nicht offen zu legen oder sie nicht zu anderen Zwecken als denen, zu denen sie gegeben wurde, zu benutzen, unabhängig davon, ob ein Vertrag in der Folge geschlossen wird oder nicht.

## Abschnitt 9 Übersicht der nationalen Bedingungen der am Tarif beteiligten Beförderer

Beförderer	Bezeichnung der Bedingungen	Wo zu beziehen
DB Schenker Rail Deutschland AG Rheinstraße 2 D-55116 Mainz	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allgemeine Leistungsbedingungen (ALB) der DB Schenker Rail Deutschland AG</li> <li>- Preise und Konditionen der DB Schenker Rail Deutschland AG (PKL)</li> </ul>	<a href="http://www.dbschenker.com/de/rail/alb">www.dbschenker.com/de/rail/alb</a>
DB Schenker Rail Nederland N.V. Moreelsepark 1 3511 EP UTRECHT Nederland	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Algemene voorwaarden</li> <li>- DB Schenker Rail Nederland N.V.</li> <li>- Tarief DB Schenker Rail Nederland N.V.</li> </ul>	<a href="http://www.rail.dbschenker.nl">www.rail.dbschenker.nl</a>  Te verkrijgen bij: DB Schenker Rail Nederland N.V. Postbus 2060 3500 GB UTRECHT Nederland
SBB Cargo AG Elsässertor Centralbahnstrasse 4 CH-4065 Basel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der SBB Cargo AG</li> <li>- Preise und Konditionen der SBB Cargo AG</li> </ul>	<a href="http://www.sbbcargo.com/sys_agb.htm">www.sbbcargo.com/sys_agb.htm</a>