

**Tarif 8790.00**

**Schwedisch – Österreichischer Eisenbahn-Gütertarif  
(SÖGT)**

**Besondere Beförderungsbedingungen  
mit Preisen und Konditionen für den  
Schwedisch - Österreichischen  
Eisenbahngüterverkehr für Wagenladungen**

Gültig ab 01.01.2010  
Neuausgabe



# Inhaltsverzeichnis

|  | Seite |
|--|-------|
| <b>Teil I</b>  |       |
| <b>Vorwort</b>   | 4     |
| <b>Abschnitt 1 – Besondere Beförderungsbedingungen</b>             | 5     |
| <b>Abschnitt 2 – Allgemeine Tarifbestimmungen</b>                  | 8     |
| § 1 – Geltungsbereich des Tarifes                                  | 8     |
| § 2 – Beförderungswege   | 8     |
| § 3 – Tarifwährung   | 9     |
| § 4 – Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren | 9     |
| <b>Abschnitt 3 – Besondere Tarifbestimmungen</b>                   | 10    |
| § 5 – Wagen die durch den Kunden gestellt werden                   | 10    |
| <b>Teil II</b>   |       |
| Gütereinteilung  | 11    |
| <b>Teil III</b>  |       |
| Abschnitt 1 – Übersichtskarte, Beförderungswege                    | 12    |
| Abschnitt 2 – Frachentafeln  | 16    |
| Abschnitt 3 – Zuschlagfrachentafel                                 | 16    |
| Anhang – ABB CIM des CIT (Stand vom 28.02.2006)                    | 17    |

# Teil I

## Vorwort

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

1. An diesem Tarif sind folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderer beteiligt:

- Green Cargo AB (GC)
- **DB Schenker Rail Deutschland AG (DBSchenker)**
- ČD Cargo AG (CDC)
- Rail Cargo Austria AG (RCA AG)  
im Übergangsverkehr zwischen RCA und den in die Durchrechnung einbezogenen nachfolgenden österreichischen Privatbahnen
- Graz-Köflacher Eisenbahn Gesellschaft m.b.H. (GKE)
- Montafoner Bahn Aktiengesellschaft (MBS)
- Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn (österr. Strecken) (RoeEE)
- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. (St&H)
- Steiermärkische Landesbahnen (STLB)
- Salzburger Stadtwerke Aktiengesellschaft-Verkehrsbetriebe/Lokalbahn (SLB)
- Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen (WLB)
- Zillertaler Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Zillertalbahn (ZB)

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 Österreich im „Anzeigeblatt für Verkehr“  
der Tarif kann im Internet eingesehen werden unter: [www.railcargo.at](http://www.railcargo.at) (Kundenservice)
- in Schweden über die öffentliche Website der Green Cargo.
- in Deutschland im „Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA) für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr der Eisenbahnen des Öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“  
der Tarif kann im Internet eingesehen werden unter:  
[http://www.rail.dbschenker.de/site/railion/de/service/internationale\\_tarife/internationale\\_tarife.html](http://www.rail.dbschenker.de/site/railion/de/service/internationale_tarife/internationale_tarife.html)

5. Der Tarif wird in deutscher Sprache herausgegeben.

# Abschnitt 1

## Besondere Beförderungsbedingungen

### Vertragsgrundlagen, aufeinanderfolgende Beförderer

1. Vertragsgrundlagen für den einzelnen Beförderungsvertrag 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 Tarifes.
2. Ergänzend gelten die „Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr – ABB CIM“ (Anhang 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.
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 den „Allgemeinen Verwendungsvertrag für Güterwagen – AVV“) anzuwenden sind. Es gelten die Bestimmungen dieses Tarifes, 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. Die Beförderung der Güter und leeren Güterwagen erfolgt in aufeinanderfolgender Beförderung. Vertraglicher Beförderer im Sinne des Art. 3 CIM ist der erste Beförderer, sofern in Kundenabkommen nichts anderes geregelt ist. Der Ort der Übernahme durch die jeweiligen aufeinanderfolgenden Beförderer ergibt sich aus dem jeweils vereinbarten Beförderungsweg (siehe Teil III Abschnitt 1 des Tarifes).
7. Leere Güterwagen, die als Beförderungsmittel befördert werden sollen, sind mit einem CUV Wagenbrief nach Muster 3a des „Handbuch zum CUV Wagenbrief (GLW CUV)“ aufzuliefern. Für das Ausfüllen des CUV Wagenbriefes 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.
8. Für das Ausfüllen des CIM Frachtbriefes mit den gemäss Vereinbarung einzutragenden Daten gelten die Bestimmungen der Anlage 2 des „Handbuch zum CIM Frachtbrief (GLV CIM)“. Für seine Eintragungen haftet der Kunde entsprechend Art. 8 CIM.
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 (zu Ziffer 4, 10, 12 ABB CIM, zu Ziffer 15, Anl. 2 Ziffer 1 GLV CIM)**

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.

### **Nachnahme, Wertangaben, Interesse an der Lieferung (zu Ziff. 4 ABB CIM, Art. 34 und 35 CIM)**

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

### **Verladerichtlinien (zu Ziff. 6.3 ABB CIM)**

13. Bei der Beladung und Sicherung sind die Verladerichtlinien des Beförderers, insbesondere die UIC-Verladevorschriften, einzuhalten.

### **Kosten, Zahlungsvermerke (zu Ziff. 8 ABB CIM, zu Ziff 5.2 GLV-CIM)**

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 zu zahlenden Kosten, sind von den in Ziffer 5.2 des GLV-CIM genannten Zahlungsvermerken ausschließlich die folgenden zugelassen:  
Franko Fracht, Franko Fracht einschließlich....EXW, DDP  
Für die Leerwagenbeförderung nach CUV gelten die Bestimmungen des GLW CUV.
16. Soll der Empfänger alle Kosten übernehmen, ist der Zahlungsvermerk „EXW“ im CIM Frachtbrief bzw. CUV Wagenbrief zu verwenden, wenn dies im Kundenabkommen gesondert vereinbart wurde.
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 (Zu Ziff . 9.1 und 9.2 ABB CIM)**

18. 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.

Zuschlagfristen sind in den Bedingungen/Tarifen/Preislisten der beteiligten Beförderer enthalten.

Die Zuschlagfrist für die Fährstrecke Trelleborg – Saßnitz beträgt 24 Stunden. Diese Lieferfristregelung wird im Frachtbrief dokumentiert durch Angabe der Nummer dieses Tarifes bzw. der Angabe des Kundenabkommens, das sich auf diesen Tarif bezieht.

### **Übernahme und Ablieferung (Zu Art. 7§ 1. lit. e-f. und Art. 17 ER CIM)**

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

### **Be- und Entladefristen (zu Ziff. 6.5 ABB CIM)**

20. Wenn **schriftlich** nichts Anderes vereinbart wird, gilt Ziff. 6.5 ABB CIM. Die Be- und Entladefristen ruhen, wenn nicht schriftlich anderes vereinbart worden ist, an Samstagen sowie Sonntag und Feiertagen.

### **Beförderung von Gütern der Anlage des Anhanges C der COTIF (RID) auf der Fährstrecke Trelleborg – Sassnitz**

Zusätzlich zu den Vorschriften des RID gelten für die Beförderung dieser Sendungen folgende Bestimmungen:

21. Zur Beförderung zugelassen sind vorbehaltlich der Ausnahmen unter nachstehender Ziffer 22
  - gefährliche Güter in Eisenbahnkesselwagen und Tankcontainern sowie
  - verpackte gefährliche Güter in Eisenbahngüterwagen und Frachtcontainern
22. Von der Beförderung ausgeschlossen sind Eisenbahnkesselwagen mit Tanks sowie Tankcontainer gemäss Absatz 6.8.2.1.14a) in Verbindung mit Absatz 6.8.2.2.6 des Kapitels 6.8 RID.
23. Die Güterwagen müssen mit den erforderlichen Befestigungspunkten, Ösen usw. zum seesicheren Laschen ausgerüstet sein. Die Container müssen gegenüber den Beanspruchungen des Seeverkehrs ausreichend sicher auf den Güterwagen befestigt sein.
24. Die entsprechenden Angaben des RID müssen in deutscher Sprache im Frachtbrief eingetragen sein.
25. Für jede Ladeeinheit (CTU) mit gefährlichen Gütern muss ein Container/Fahrzeug Packzertifikat ausgestellt werden. Das CTU-Packzertifikat muss den Richtlinien der IMO/LO/UN ECE entsprechen.
26. Der Absender hat im Frachtbrief neben den nach dem RID vorgeschriebenen Angaben zusätzlich die EmS-Nummer und – sofern zutreffend – die Eigenschaft des Gutes „MARINE POLLUTANT“ anzugeben.
27. Bei Ausfall von Fährfahrten, die für die Trajektierung von gefährlichen Gütern zugelassen sind, sowie bei Ausfall der erforderlichen Sicherheitseinrichtungen der Fährschiffe, besteht kein Anspruch auf Trajektierung.

## Abschnitt 2

### Allgemeine Tarifbestimmungen

#### § 1 – Geltungsbereich des Tarifes

1. Abgesehen von den Ausnahmen in nachstehender Ziffer 2 gilt dieser Tarif für Sendungen von Gütern, aufgeführt im „**Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM) der UIC**“, die in den internationalen Verbindungen zwischen in Österreich und in Schweden gelegenen Bahnhöfen, enthalten in den Heften SE und AT des DIUM (T vz. 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.

Darüber hinaus gilt dieser Tarif auch für die Beförderung von leeren Güterwagen als Beförderungsmittel gemäss den einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (Anhang D des COTIF).

Der Tarif gilt auch im Verkehr mit Italien, Slowenien und darüber hinaus gelegenen Ländern, wenn sie über die in diesem Tarif aufgenommenen Beförderungswege aufgeliefert werden.

2. Dieser Tarif **gilt nicht** für
  - Sendungen, für die der Absender im Frachtbrief einen anderen als in diesem Tarif vorgesehenen Leitungsweg oder die Anwendung eines anderen Tarifes vorgeschrieben hat;
  - Voll- und Leertransporte von Intermodalen Transporteinheiten;
  - Leichen;
  - lebende Tiere;
  - Zigarren (einschließlich Stumpen), Zigarillos und Zigaretten (NHM 2402)
  - Sendungen in geschlossenen Zügen (Ganzzügen)
3. Der Tarif kann speziell im Kundenabkommen mit den beteiligten Beförderern vereinbart werden und gilt mit besonderen Bedingungen, entsprechend den Geschäftsbedingungen/Tarifen/Preislisten der jeweiligen Beförderer, **auf Anfrage** für:
  - Sendungen, die wegen ihrer Länge auf zwei oder mehr Wagen verladen sind;
  - Güter, deren Beförderung wegen ihres Umfanges, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder die Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht;
  - Sendungen mit Überschreitung des internationalen Lademaßes;
  - Sendungen auf Tiefladewagen, Doppelstockwagen und Wagen mit mehr als 4 Achsen;
  - Schienenfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen der NHM Positionen 8601 - 8605;
  - Möbelwagen und Möbelbehälter;
  - Schaustellerwagen;
  - leere private Doppelstockwagen;
  - Sendungen von Straßenfahrzeugen der NHM- Positionen 8702, 8703, 8704 und 8706 auf Privatwagen und von leeren Privatwagen, die zur Beförderung dieser Güter verwendet wurden oder verwendet werden sollen, bei Vorschreibung der Beförderungswegkennzahlen 31-34, 71 und 91.

#### § 2 – Beförderungswege

1. Die Sendungen werden über die in diesem Tarif vorgesehenen Beförderungswege geführt (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 Frachtbrief aufgelieferten Güter bilden eine Sendung.  
Für Sendungen in Ganzzügen und Wagengruppen gelten die nationalen Bestimmungen des jeweiligen Beförderers.
2. Die Frachten sind abhängig von
  - der Art des gestellten Wagens,
  - der Zonenzugehörigkeit des jeweiligen Versand- und Empfangsbahnhofes in Schweden und Österreich.
  - im Verkehr mit Italien, Slowenien und darüber hinaus gelegenen Ländern vom zutreffenden Grenzübergang,
  - dem Beförderungsweg
  - dem Wagenhalter
3. Die ausgerechneten Frachten für Sendungen in **Wagen mit 2 Achsen die durch den Beförderer gestellt werden**, sind den Frachentafeln im Teil III Abschnitt 2 zu entnehmen.
4. Für Sendungen in **Wagen mit Drehgestellen oder mit mehr als 2 Achsen die durch den Beförderer gestellt werden**, sind die Frachten gemäss Ziff. 3 mit dem Erhöhungskoeffizient 2,0 zu multiplizieren und erforderlichenfalls auf volle Euro aufzurunden.
5. Ist darüber hinaus ein Ermäßigungskoeffizient (bei Verwendung von anderen als in Ziffer 3 und 4 erwähnten Wagen) anzuwenden, wird erst danach gerundet.
6. Die Frachten enthalten die in den nationalen Bestimmungen der beteiligten Bahnen vorgesehene Gebühr für die Erfüllung der Zollvorschriften.
7. Zuschlagfrachten für Sendungen nach oder von Bahnhöfen österreichischer Privatbahnen (siehe Vorwort – Ziff. 1) sind der Zuschlagfrachentafel (Teil III – Abschnitt 3) zu entnehmen.
8. Andere als im Teil III – Abschnitt 3 vorgesehene Zuschläge, Nebengebühren und Zuschlagfrachten werden gemäss den nationalen Bestimmungen des jeweiligen Beförderers erhoben.

## Abschnitt 3

### Besondere Tarifbestimmungen

#### § 5 – Wagen die durch den Kunden gestellt werden

1. Diese Bestimmungen gelten für **Wagen die durch den Kunden gestellt werden** und die nach den geltenden Vorschriften für den internationalen Verkehr zugelassen sind.
2. Für die Frachtberechnung von Sendungen in Wagen die durch den Kunden gestellt werden wird ein Ermäßigungskoeffizient von 0,85 angewendet.
3. Frachten für die Beförderung gemäß CUV
- 3.1 Leere Wagen der NHM-Code 9921 und 9922 werden **auf RCA Strecken** nur dann gegen ermäßigte Fracht befördert, wenn eine Beförderung nach oder vor einem Lastlauf gemäß den Bestimmungen dieses Tarifs nachgewiesen werden kann und die Wagen unter Verwendung eines CUV Wagenbriefes aufgegeben werden.

Diese Bedingungen gelten **nicht** für die Leerlauffrachten von Green Cargo, Railion Deutschland und CD Cargo.

- 3.2 Die Leerlauffrachten für vom Kunden gestellte Wagen sind in den „Frachtentafeln für leere Wagen“ im Teil III, Abschnitt 2 enthalten.
4. Bei der Beförderung von leeren Wagen als Beförderungsmittel ist der Zahlungsvermerk „EXW“ zugelassen, wenn dem Leertransport ein Lastlauf vorangegangen ist oder nachfolgt.

## Teil II

### Gütereinteilung

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

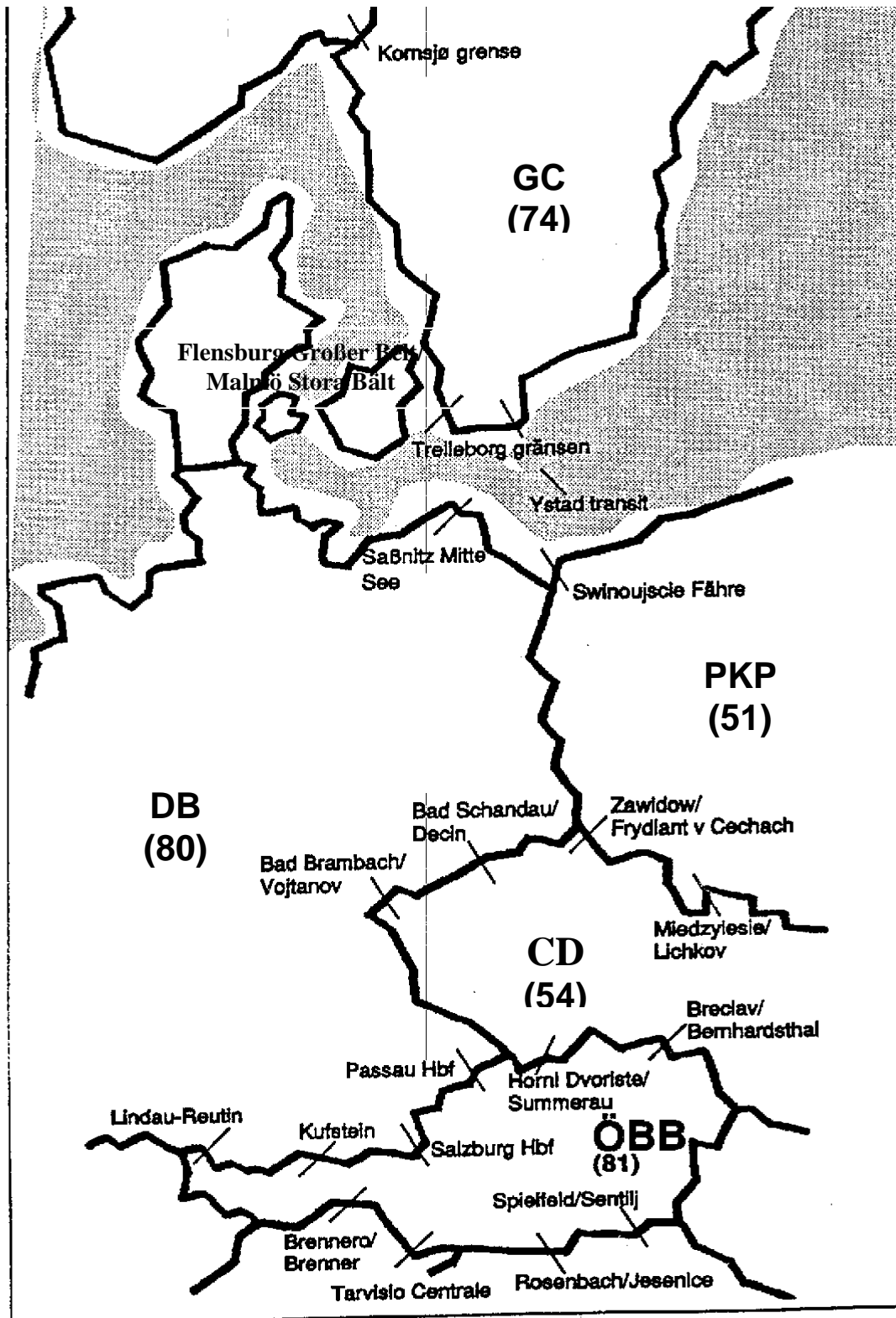
Bei der Frachtberechnung für die Güter der nachstehenden NHM-Positionen wird für den tschechischen Streckenabschnitt der Erhöhungskoeffizient von 1,1 angewendet.

|         |         |         |         |
|---------|---------|---------|---------|
| 2711 11 | 2811 29 | 2903 15 | 2920 10 |
| 2711 12 | 2812 10 | 2903 21 | 2920 90 |
| 2711 13 | 2812 90 | 2903 29 | 2921 11 |
| 2711 14 | 2813 10 | 2903 30 | 2921 12 |
| 2711 19 | 2814 10 | 2903 59 | 2921 19 |
| 2711 21 | 2815 30 | 2904 20 | 2921 44 |
| 2711 29 | 2825 10 | 2904 90 | 2925 20 |
| 2801 10 | 2837 11 | 2905 29 | 2926 10 |
| 2801 30 | 2837 19 | 2909 11 | 2926 90 |
| 2804 10 | 2847 00 | 2909 19 | 2928 00 |
| 2804 40 | 2848 00 | 2909 60 | 2929 10 |
| 2804 70 | 2850 00 | 2910 10 | 2930 20 |
| 2805 11 | 2851 00 | 2910 20 | 2930 90 |
| 2805 19 | 2901 10 | 2910 30 | 2931 00 |
| 2806 10 | 2901 21 | 2910 90 | 3402 90 |
| 2806 20 | 2901 22 | 2912 12 | 3604 10 |
| 2807 00 | 2901 23 | 2912 19 | 3604 90 |
| 2808 00 | 2901 24 | 2915 13 | 3606 10 |
| 2811 11 | 2901 29 | 2915 90 | 2903 11 |
| 2811 19 | 2902 19 | 2916 32 | 2916 39 |

# Teil III

## Abschnitt 1

### Übersichtskarte



## Beförderungswege

### **GC (74) loco – ÖBB (81) loco und Gegenrichtung**

| Kennzahl |      | Beförderungsweg   |
|----------|------|---|
| 31       | über | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See(022) – Lindau-Reutin (467)   |
| 32       |      | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See (022) – Kufstein (463)   |
| 33       |      | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See (022) – Salzburg Hbf (462)   |
| 34       |      | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See (022) – Passau (460)   |
| 36       |      | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See (022) – Bad Schandau/Decin (873) – Horni Dvoriste/Summerau (610)   |
| 37       |      | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See (022) – Bad Schandau/Decin (873) – Breclav/Bernhardsthal (613)     |
| 38       |      | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See (022) – St. Margrethen RDE/RCA (633)                               |
| 131      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – Lindau-Reutin (467)                                      |
| 132      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – Kufstein (463)   |
| 133      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – Salzburg Hbf (462)                                       |
| 134      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – Passau (460)   |
| 136      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – Bad Schandau/Decin (873) – Horni Dvoriste/Summerau (610) |
| 137      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – Bad Schandau/Decin (873) – Breclav/Bernhardsthal (613)   |
| 138      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – St. Margrethen RDE/RCA (633)                             |

**GC (74) loco – ÖBB (81) transit – FS (83) Brennero/Brenner und  
Gegenrichtung**

| Kennzahl |      | Beförderungsweg  |
|----------|------|--|
| 48       | über | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See (022) – Bad<br>Schandau/Decin (873) – Horni Dvoriste/Summerau (610)   |
| 148      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – Bad<br>Schandau/Decin (873) – Horni Dvoriste/Summerau (610) |

**GC (74) loco – ÖBB (81) transit – FS (83) Tarvisio Centrale und  
Gegenrichtung**

| Kennzahl |      | Beförderungsweg  |
|----------|------|--|
| 58       | über | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See (022) – Bad<br>Schandau/Decin (873) – Horni Dvoriste/Summerau (610)   |
| 158      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – Bad<br>Schandau/Decin (873) – Horni Dvoriste/Summerau (610) |

**GC (74) loco – ÖBB (81) transit – SZ (79) Rosenbach/Jesenice und  
Gegenrichtung**

| Kennzahl |      | Beförderungsweg  |
|----------|------|--|
| 71       | über | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See (022) – Salzburg Hbf<br>(462)   |
| 73       |      | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See (022) – Bad<br>Schandau/Decin (873) – Horni Dvoriste/Summerau (610)   |
| 171      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – Salzburg Hbf<br>(462)                                       |
| 173      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – Bad<br>Schandau/Decin (873) – Horni Dvoriste/Summerau (610) |

|  |
|--|
| <b>GC (74) loco – ÖBB (81) transit – SZ (79) Spielfeld/Maribor und<br/>Gegenrichtung</b> |
|--|

| Kennzahl |      | Beförderungsweg  |
|----------|------|--|
| 91       | über | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See (022) – Passau Hbf (460)  |
| 93       |      | Trelleborg gränsen/Saßnitz Mitte See (022) – Bad<br>Schandau/Decin (873) – Horni Dvoriste/Summerau (610)   |
| 191      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – Passau Hbf<br>(460)   |
| 193      |      | Malmö Stora Bält/Flensburg Großer Belt (021) – Bad<br>Schandau/Decin (873) – Horni Dvoriste/Summerau (610) |

## Abschnitt 2

### Frachtentafeln

Die tariflichen Brutto-Wagenfrachten sowie die nachstehend unter Abschnitt 3 erwähnten Zuschlagsfrachten werden durch Green Cargo Kunden-Service in Malmö vermittelt.

## Abschnitt 3

### Zuschlagfrachtentafel

Im Verkehr mit Bahnhöfen österreichischer Privatbahnen (siehe Vorwort – Ziff.1) sind die entsprechenden Zuschlagfrachten den in Betracht kommenden Frachten hinzuzurechnen. Für diese Zuschlagfrachten gelten die Bestimmungen des Teiles I, Abschnitt 2, § 4, Ziffern 2, 4 und 5 sinngemäss (Anwendung von Koeffizienten).

Zuschlagfrachten für beladene Wagen mit 2 Achsen:

| Privatbahnen  | Zu | Bahnhofs-codes *) | Euro                    |
|---------------|----|-------------------|-------------------------|
| GKE           | 6  | alle Bahnhöfe     | In Fracht enthalten     |
| MBS           | 8  | alle Bahnhöfe     | In Fracht enthalten     |
| ROeEE (GySEV) | 9  | alle Bahnhöfe     | In Fracht enthalten     |
| STLB          | 15 | 43426             | 55,00 EUR               |
|               | 16 | alle Bahnhöfe     | In Fracht enthalten     |
|               | 13 | 43512-43516       | In Fracht enthalten     |
|               | 13 | 43525-43526       | 80,00                   |
|               | 12 | alle Bahnhöfe     | In Fracht enthalten     |
|               | 17 | alle Bahnhöfe     | 80,00                   |
| ST&H          | 2  | alle Bahnhöfe     | In Fracht enthalten     |
|               | 7  | alle Bahnhöfe     | In Fracht enthalten     |
|               | 5  | alle Bahnhöfe     | In Fracht enthalten     |
|               | 4  | alle Bahnhöfe     | 125,00                  |
| SLB           | 10 | alle Bahnhöfe     | in der Fracht enthalten |
|               | 11 | alle Bahnhöfe     | 80,00                   |
| WLB           | 18 | alle Bahnhöfe     | in der Fracht enthalten |
| ZB            | 19 | alle Bahnhöfe     | 180,00                  |
|               |    |                   |                         |

\*) Im DIUM AT mit Verweisungs-zahl „2“ gekennzeichnet



# ANHANG

## ABB CIM des CIT (Stand 28.02.2006)

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

Stand 2006-02-28

#### 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 Frachtbriefs werden zwischen den Vertragsparteien in einer besonderen Vereinbarung geregelt. Die dem GLV-CIM entsprechenden Ausdrücke des elektronischen Frachtbriefs 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 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 intermodalen 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 beförderungsnahe 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 anderen 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 vorgesehen werden. Der Beförderer kann vom Kunden Vorauszahlung der Kosten oder sonstige Sicherheiten verlangen.

**8.4** 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,
- befördert werden, 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 Zollgebietes 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 Ablieferort 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.