Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtung der Hamburg Port Authority

- Besonderer Teil -
(HPA - NBS - BT)
Gültig ab 01.01.2027~~6~~

Zum 01.01.2027 wurden die folgenden Änderungen vorgenommen:

- Ziffer 2.1 wurde um einen Zusatz zur Nutzung von Unternehmensgenehmigungen/Sicherheitsbescheinigungen von Dritten erweitert
- In Ziffer 3.1 wurde eine Regelung bzgl. des Einfahrens von Leerwagenzügen aufgenommen
- Ziffer 3.3 wurde dahingehend ergänzt, dass die Überprüfung der Richtigkeit der Wagenstammdaten in tPr anhand der Daten aus der RSRD²-Datenbank erfolgt.
- 3.4.2 Nebenfahrzeuge: Die Anmeldung erfolgt per E-Mail an das Kundenpostfach der Hafenbahn
- Ziffer 6. 3 (neu): Hinweise zur Haftung bei Nichtverfügbarkeit der Schiebebühne in der Lokservicestelle wurden aufgenommen.
- Ziffer 20.4. 2. f. wurde hinsichtlich der erforderlichen Auslastung der Lokabstellplätze überarbeitet
- Ziffer 20.4. 3. (Dispositive Vergabe von Lokabstellplätzen) wurde bzgl. der vorrangigen Nutzung angemieteter Lokabstellplätze ergänzt
- Ziffern 22.4 und 23.3 HPA-NBS-BT wurden dahingehend ergänzt, dass auch für Änderungen ein Entgelt erhoben wird
- Ziffer 28 Bei der Einrichtung eines Nutzerprofils wird die Bearbeitungszeit von 10 auf 15 Arbeitstage hochgesetzt.

  Bei Änderungen des Nutzerprofils wird die Formulierung „72 Stunden“ auf „drei Arbeitstage“ geändert und so dem restlichen Text angepasst.

- Ziffer 30 wurde dahingehend geändert, dass bei Störungen/Ausfall von tPr die ZB nur per E-Mail informiert werden

Impressum
Hamburg Port Authority AöR
Railway Infrastructure/RI331 Netzzugang und Entgelt
~~Neuer Wandrahm 4~~Strandkai 1
20457 Hamburg
www.hamburg-port-authority.de

Zum 01.01.2027 wurden die folgenden Änderungen vorgenommen: 2

Einleitung 7

I. Abschnitt: Abweichungen und Ergänzungen zu den Nutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil 8

1 Allgemeines 8

1.1 Neufassungen der HPA-NBS-AT/BT 8

1.2 Veröffentlichungen 8

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen 8

2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvertrag transPORT rail ..... ~~8~~8

2.2 Strecken- und Ortskunde 9

2.3 Anforderungen an die Rangierloks 9

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur 10

3.1 Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen ..... 10~~10~~

3.2 Planungsunterlagen im Bereich der Hamburger Hafenbahn 12

3.3 Übermittlung erforderlicher Daten vor Einfahrt in den bzw. aus dem Hamburger Hafen .. 13~~13~~

3.4 Kompatibilität von Fahrzeugen mit der Infrastruktur 13

3.5 Verantwortung für Fahrzeuge 14

4 Nutzungsentgelt 14

4.1 Entgeltgrundsätze 14

4.2 Elektronische Rechnungstellung 14
4.3 Zahlungsweise 15
4.4 Erfüllung der Zahlungsverpflichtung 15
4.5 Mahnungen 15
4.6 Einwendungen gegen Rechnungen 15
5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien 16
5.1 Betrieblicher Ansprechpartner 16
5.2 Informationen zu den vereinbarten Nutzungen 16
5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung 16
5.4 Legitimierung 17
5.5 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen 17
6 Haftung 18
6.1 Abweichend von Ziffer 6.1.2 HPA-NBS-AT gilt: 18
6.2 Haftpflichtgesetz, Verschuldenszurechnung, Gesamtschuldnerausgleich 18
6.3 Schiebebühne Lokservicestelle 18
6.4 Nutzung von transPORT rail 19
6.5 Unberechtigte Nutzung von Infrastruktur 19
6.6 Datenweitergabe 20
7 Gefahren für die Umwelt 20
7.1 Einrichtungen für die Aufnahme von Betriebsstoffen 20
7.2 Bodenkontamination 20
II. Abschnitt: 21
Informationen über den Zugang sowie die Benutzung der Infrastrukturanlagen und Betriebssicherheit 21
8 Infrastrukturbeschreibung 21
9 Regelungen über die Benutzung der Infrastrukturanlagen 21
10 Nutzung von Dienstwegen im Gleisbereich 22

11 Warnkleidung im Gleisbereich 22
12 Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme 22
12.1 Allgemeines 22
12.2 Funk 22
12.3 Sprachaufzeichnung 24
13 Transport gefährlicher Güter 26
14 Außergewöhnliche Transporte 27
14.1 Allgemeines 27
14.2 Längere Güterzüge 27
15 Umsetzen von Wagen Dritter 29
16 Wartungs- und Reparaturarbeiten an Eisenbahnfahrzeugen auf Gleisen der Hafenbahn 29
16.1 Durchführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten 29
16.2 Umsetzen von Schadwagen Dritter 31
16.3 Abstellung von Schadwagen 31
17 Ladegleise 31
18 Sturmflutfall 32
19 Notfallmanagement 32
20 Kapazitätsmanagement 33
20.1 Dispositionsregeln für den Netzbetrieb 33
20.2 Dispositionsregeln für die Zuweisung von Gleisen 35
20.3 Räumen von Gleisen 37
20.4 Lokabstellung ..... 38~~38~~
III. Abschnitt: transPORT rail ..... 42~~41~~
21 Begriffsbestimmungen ..... 43~~41~~
22 transPORT rail basic ..... 44~~42~~
22.1 Nutzungsverpflichtung ..... 44~~42~~
22.2 Funktionsbereiche und Schnittstellen ..... 44~~43~~

22.3 Datenübertragung 4644
22.4 Nutzungsentgelt 4847
22.5 Systemanpassung 4847
23 transPORT rail 4947
23.1 Nutzung 4948
23.2 Funktionsbereiche und Schnittstellen 4948
23.3 Nutzungsentgelt 5250
23.4 Systemanpassung 5250
23.5 Individuelle Anpassung auf Wunsch einzelner Zugangsberechtigter 5251
24 transPORT rail info 5251
25 transPORT rail *data gate* (tPrdg) 5351
25.1 Datenerfassung 5352
25.2 Nutzung 5352
25.3 Nutzungsentgelt transPORT rail data gate 5452
25.4 Entgelt bei Eintrag außergewöhnlich hoher Schlagkräfte 5453
25.5 Datenschutz 5554
26 Betriebseinrichtungen 5554
27 Technische Zugangsvoraussetzungen 5655
28 Zugriffsberechtigungen/Sicherheitsbestimmungen/An-sprechpartner 5755
29 Datenaustausch 5856
30 Verfügbarkeit, Stillstandzeiten und Störungen 5857

Einleitung

Die Gleise der Hafenbahn der Hamburg Port Authority (HPA) verbinden insbesondere die Eisenbahninfrastruktur der Güterterminals des Hamburger Hafens mit dem deutschen und europäischen Schienennetz und dienen der Nutzung der Serviceeinrichtungen auf dem Gebiet des Hamburger Hafens gemäß § 2 in Verbindung mit Anlage 1 HafenEG. Die Anlagen der Hafenbahn sind ausschließlich auf Güterverkehr ausgerichtet; Bahnsteige oder sonstige dem Personenverkehr dienende Anlagen sind nicht vorhanden. Die Infrastruktur der Hafenbahn dient der Abwicklung des Güterverkehrs. Das Fahren und Abstellen von Personenzügen/-wagen auf der Hafenbahninfrastruktur ist nur bei ausreichender Kapazität und nach gründlicher Prüfung des Einzelfalls durch die HPA möglich.

Die HPA gewährt Zugangsberechtigten nach Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Serviceeinrichtungen und den dort angebotenen Leistungen nach Maßgabe ihrer Nutzungsbedingungen (HPA-NBS-AT und HPA-NBS-BT). Dieser Teil der Nutzungsbedingungen zielt darauf, im ersten Abschnitt Abweichungen vom allgemeinen Teil festzulegen, den wir als unveränderten Mustertext (VDV) veröffentlichen. Überdies enthält der erste Abschnitt hafenbahnspezifische Ergänzungen. Der zweite Abschnitt behandelt demgegenüber vom allgemeinen Teil losgelöste Nutzungsbedingungen. Der dritte Abschnitt beschreibt das System und die Funktionsweise der von der HPA für den Zugang zu ihrer Infrastruktur genutzten Kommunikationsplattform „transPORT rail“.

Die in diesem und im allgemeinen Teil enthaltenen Verweise auf Gesetze und Verordnungen beziehen sich auf solche in ihrer jeweils aktuellen Fassung.

Sonstige Regelwerke, beispielsweise die Richtlinien der Deutschen Bahn, auf die unsere Nutzungsbedingungen partiell verweisen, gelten in der in Anlage 1 geltenden Fassung.

I. Abschnitt: Abweichungen und Ergänzungen zu den Nutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil

1 Allgemeines

1.1 Neufassungen der HPA-NBS-AT/BT

Änderungen der Nutzungsbedingungen werden von der Regulierungsbehörde geprüft. Die HPA verwendet ausschließlich von der Regulierungsbehörde nicht beanstandete Nutzungsbedingungen. Die geänderten Nutzungsbedingungen werden unverzüglich im Internet veröffentlicht und gleichzeitig den Zugangsberechtigten, die bereits einen Infrastrukturnutzungsvertrag mit der HPA geschlossen haben, per E-Mail mitgeteilt.

1.2 Veröffentlichungen

Die Veröffentlichungen der HPA-NBS-AT/BT erfolgen im Internet unter:

Darüber hinaus werden die folgenden Dokumente in ihren jeweils aktuellen Fassungen auf der Homepage veröffentlicht: Die Liste der Entgelte der HPA, die regelmäßigen Besetzungszeiten der Hafenbahnbetriebsstellen, Regelwerke und Unterlagen der HPA gemäß Ziffer 3.1.2 HPA-NBS-AT in Verbindung mit Anlage 1 HPA-NBS-AT/-BT, eine Infrastrukturbeschreibung als Gegenstand der Nutzungsbedingungen sowie Informationen zu den vereinbarten Nutzungen (z.B. Zustand der Eisenbahninfrastruktur, Unregelmäßigkeiten gemäß Ziffer 5.2.1 HPA-NBS-AT) und zur Durchführung geplanter Instandhaltungs- und Baumaßnahmen gemäß Ziffer 5.7.2 HPA-NBS-AT.

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvertrag transPORT rail

Ergänzend zu Ziffer 2.1 HPA-NBS-AT gilt:

Der Zugangsberechtigte hat vor der ersten Einfahrt auf die Hafenbahninfrastruktur einen Infrastrukturnutzungsvertrag und einen Nutzungsvertrag für transPORT rail abzuschließen.

Vor Unterzeichnung des Infrastrukturnutzungsvertrags und des Nutzungsvertrages für transPORT rail haben Zugangsberechtigte kein Anrecht auf Nutzung der Serviceeinrichtungen der HPA.

Sofern der Zugangsberechtigte die Unternehmensgenehmigung oder Sicherheitsbescheinigung eines Dritten nutzt, verpflichtet er sich dazu, die Voraussetzungen für eine rechtlich wirksame Übertragung/Nutzung zu erfüllen. Die HPA ist nicht verpflichtet, die Rechtmäßigkeit zu überprüfen.

Befährt der Zugangsberechtigte die Hafenbahninfrastruktur, ohne zuvor einen Nutzungsvertrag für transPORT rail abgeschlossen zu haben, wird ein gesondertes Entgelt für das Fehlen der Stammdatenübermittlung und das Fehlen der DB-Kundennummern nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte erhoben.

Die Erhebung des gesonderten Entgelts entbindet den Zugangsberechtigten nicht von der Erfüllung der in den HPA-NBS-AT und HPA-NBS-BT dargelegten vertraglichen Verpflichtungen.

2.2 Strecken- und Ortskunde

Alle Zugangsberechtigten (Strecken-EVU und Rangier-EVU) müssen beim Befahren der Hafenbahninfrastruktur die erforderliche Streckenkunde haben. Da bei Kapazitätsengpässen ein Umleiten in den jeweils anderen Bahnhofsteil im Rahmen des vereinfachten Umleitungsverfahren möglich ist, muss sich die Streckenkunde im Westhafen auf alle Bahnhofsteile des Westhafens beziehen und im Osthafen auf die Bahnhofsteile Hohe Schaar und Hamburg Süd. Darüber hinaus muss für Fahrten in den Westhafen die Streckenkunde für die Umleitungsstrecke 1720/1293 (über die Infrastruktur der DB Netz) sowie 1253 über Hohe Schaar vorliegen.

Ergänzend zu Ziffer 2.3 der HPA-NBS-AT gilt:

Wenn das Personal des Zugangsberechtigten rangieren soll, muss es die erforderliche Ortskenntnis besitzen. Die Aus- und Fortbildung des Personals liegt in der Verantwortung des Zugangsberechtigten. Die HPA ermöglicht dem Personal des Zugangsberechtigten vor seinem ersten Einsatz die erforderlichen Ortskenntnisse zu erwerben. Hierzu bedarf es für die Planung einer Vorlaufzeit von 10 Arbeitstagen. Anfragen zu örtlichen Einweisungen sind zu richten an:

Hafenbahn.Einweisungen@hpa.hamburg.de

Die Kosten hierfür richten sich nach der Liste der Entgelte. Alternativ ist ein Lotse einzusetzen. Auf Anfrage des Zugangsberechtigten stellt die HPA gegen Entgelt die Dienstleistungen eines Lotsen zur Verfügung, sofern die HPA zum angefragten Zeitpunkt entsprechende Kapazitäten zur Verfügung hat. . Die Entgelte richten sich nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte.

2.3 Anforderungen an die Rangierloks

Lokomotiven, die auf der Hafenbahninfrastruktur als Rangierloks eingesetzt werden, benötigen dafür eine spezielle HPA-Rangierlok-Nr. Der Zugangsberechtigte hat die HPA-Rangierlok-Nr. mit einer Vorlaufzeit von mindestens 3 Arbeitstagen (Mo – Fr) vor dem ersten Lokeinsatz beim Netzzugang der Hafenbahn unter der Telefonnummer 040/42847-2266 oder per E-Mail an

Kunden-Hafenbahn@hpa.hamburg.de

zu beantragen.

HPA kann die HPA-Rangierlok-Nr. sperren und neu vergeben, wenn eine Lok mehr als 2 Jahre nicht auf der Hafenbahninfrastruktur eingesetzt wurde. Die HPA setzt das betroffene EVU über die Entziehung der HPA-Rangierlok-Nr. in Kenntnis.

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Anträge auf Nutzung der~~von~~ Serviceeinrichtung~~en~~

Ergänzend zu Ziffer 3.2 HPA-NBS-AT gilt:

Die Bestellung einer Trasse für die Gleisinfrastruktur der Hamburger Hafenbahn für den Netzfahrplan oder im Gelegenheitsverkehr erfolgt bei der DB InfraGO AG im Rahmen des üblichen Trassenbestellverfahrens. Dabei werden die Trassen in die drei Bahnhofsteile Hohe Schaar, Hamburg Süd oder für den Westhafen nur nach Alte Süderelbe vergeben. Im Westhafen kann die Zugtrasse im Rahmen des vereinfachten Umleitungsverfahrens in einen anderen Zielbahnhofsteil als Alte Süderelbe fortgesetzt werden. Das vereinfachte Umleitungsverfahren dient dazu, die in Ziffer 20.2 genannten Dispositionsregeln umzusetzen.

Die Trassen werden – aus technischen Gründen - zunächst durch die DB InfraGO AG ohne Plausibilitätsprüfung in den durch das EVU bestellten Bahnhofsteil vergeben. Die Zuweisung des tatsächlich anzufahrenden Bahnhofsteils und des konkreten Fahrwegs obliegen der weiteren Disposition durch die HPA. Sie können bei Vorliegen der in Kapitel 20 (Kapazitätsmanagement) genannten Bedingungen von dem durch die DB InfraGO AG ursprünglich zugewiesenen Bahnhofsteil abweichen. DB-eigene Zusätze bei Trassenbestellungen wie z.B. „Schnell“ oder „Express“ werden auf der Infrastruktur der HPA nicht berücksichtigt.

Die Trassenbestellung soll seitens der Zugangsberechtigten derart mit den Slotanmeldungen/Ladefenstern an den Terminals/Ladestellen abgestimmt sein, dass die in der folgenden Übersicht genannten Zielzeiten für die Planung eingehalten werden können. Bei Kapazitätsengpässen im Rahmen der Disposition gelten für die Zulaufsteuerung die Regelungen gemäß Kapitel 20.

Für den Osthafen geplante Leerwagenzüge müssen grundsätzlich in den Bahnhofsteil Hamburg Süd eingefahren werden (Bitte beachten Sie die Besetzungszeiten der Stellwerke Hsf und Hsw im Bahnhofsteil Hamburg Süd). Eine Ausnahme gilt für Leerwagenzüge, die ihre Ladestelle innerhalb eines Zeitraumes von 48 Stunden nach Einfahrt in den Hafen erreichen werden.

Langzeitabstellung über 120 Stunden sind im Westhafen und im Bahnhofsteil Hohe Schaar grundsätzlich nicht zulässig.

	Vorslotzeit erster Slot [h]	Dauer des Slots [h]	Zeit(en) zwischen Slotanfangszeiten bei Mehrgruppenzügen [h]	Zeit zwischen Slotende 1. Slot und Slotanfang 2. Slot bei Entladung und Beladung an unterschiedlichen Terminals [h]	Nachslotzeit letzter Slot [h]	planerische geringste Aufenthaltzeit im Hafen [h]	planerische maximale Aufenhaltzeit im Hafen [h]
Direktzüge	2 - 5	5			2 - 5	9	15
Direktzüge (Entladung und Beladung an unterschiedlichen Terminals)	2 - 5	5		2 - 3	2 - 5	16	23
Zweigruppen	2 - 5	5	2 - 3		2 - 5	11	18
Zweigruppen (Entladung und Beladung mind. einer Gruppe an unterschiedlichen Terminals)	2 - 5	5	2 - 3	2 - 3	2 - 5	16	26
Dreigruppen	2 - 5	5	2 - 3		2 - 5	13	21
Dreigruppen (Entladung und Beladung mind. einer Gruppe an unterschiedlichen Terminals)	2 - 5	5	2 - 3	2 - 3	2 - 5	16	29
3 +	2 - 5	5	2 - 3	2 - 3	2 - 5		

Erläuterungen :

zu 2 Direktzug Ent- und Beladung an einem Terminal	**geringste Zeit**		**maximale Zeit**	
	Ankunt Zug im Hafen	00:00	Ankunt Zug im Hafen	0:00
	Beginn Slot Terminal A (Ent- und Beladung)	02:00	Beginn Slot Terminal A (Ent- und Beladung)	05:00
	Ende Slot Terminal A	07:00	Ende Slot Terminal A	10:00
	Abfahrt Zug aus dem Hafen	09:00	Abfahrt Zug aus dem Hafen	15:00

zu 3 Direktzug Ent- und Beladung an unterschiedlichen Terminals	**geringste Zeit**		**maximale Zeit**	
	Ankunt Zug im Hafen	00:00	Ankunt Zug im Hafen	0:00
	Beginn Slot Terminal A (Entladung)	02:00	Beginn Slot Terminal A (Entladung)	05:00
	Ende Slot Terminal A	07:00	Ende Slot Terminal A	10:00
	Beginn Slot Terminal B (Beladung)	09:00	Beginn Slot Terminal B (Beladung)	
	Ende Slot Terminal B	14:00	Ende Slot Terminal B	
	Abfahrt Zug aus dem Hafen	16:00	Abfahrt Zug aus dem Hafen	

zu 4 Zweigruppenzug Ent- und Beladung jeder Gruppe an einem Terminal	**geringste Zeit**		**maximale Zeit**	
	Ankunt Zug im Hafen	00:00	Ankunt Zug im Hafen	0:00
	Beginn Slot erste Wagengruppe Terminal A (Entladung)	02:00	Beginn Slot erste Wagengruppe Terminal A	05:00
	Beginn Slot zweite Wagengruppe Terminal B	04:00	Beginn Slot zweite Wagengruppe Terminal B	08:00
	Ende Slot erste Wagengruppe Terminal A	07:00	Ende Slot erste Wagengruppe Terminal A	10:00
	Ende Slot zweite Wagengruppe Terminal B	09:00	Ende Slot zweite Wagengruppe Terminal B	13:00
	Abfahrt Zug aus dem Hafen	11:00	Abfahrt Zug aus dem Hafen	18:00

zu 5 Zweigruppen (Entladung und Beladung mind. einer Gruppe an unterschiedlichen Terminals)	**geringste Zeit**		**maximale Zeit**	
	Ent-und Beladung der ersten Gruppe an unterschiedlichen Terminals		**Ent-und Beladung der zweiten Gruppe an unterschiedlichen Terminals**	
	Ankunt Zug im Hafen	00:00	Ankunt Zug im Hafen	0:00
	Beginn Slot erste Wagengruppe Terminal A (Entladung)	02:00	Beginn Slot erste Wagengruppe Terminal A	05:00
	Beginn Slot zweite Wagengruppe Terminal B (Ent-/Beladung)	04:00	Beginn Slot zweite Wagengruppe Terminal B (Entladung)	08:00
	Ende Slot erste Wagengruppe Terminal A	07:00	Ende Slot erste Wagengruppe Terminal A	10:00
	Beginn Slot erste Wagengruppe Terminal C (Beladung)	09:00	Ende Slot zweite. Wagengruppe Terminal B	13:00
	Ende Slot zweite Wagengruppe Terminal B	09:00	Beginn Slot zweite Wagengruppe Terminal C (Beladung)	16:00
	Ende Slot erste Wagengruppe Terminal C	14:00	Ende Slot zweite Wgengruppe Terminal C	23:00
	Abfahrt Zug aus dem Hafen	16:00	Abfahrt Zug aus dem Hafen	26:00

Die Fahrplandaten der Trassenfahrpläne für die vom Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister bestellten Trassen und die aktuellen Zug- und Betriebslagedaten werden durch die DB InfraGO AG direkt und unter strikter Einhaltung der Mandantenfähigkeit und Berücksichtigung der Belange des Datenschutzes an die HPA übermittelt.

Die Bewältigung zukünftiger Verkehrszuwächse auf Gleisen der Hamburger Hafenbahn erfordert eine detaillierte Abstimmung zwischen den Eisenbahninfrastrukturen der DB InfraGO AG, den Terminals und der Hafenbahn sowie allen Zugangsberechtigten und deren Dienstleistern. Um eine möglichst effiziente Abstimmung der Slots auf den Terminals und den dafür erforderlichen Rangiertrassen-Kapazitäten auf der Hafenbahninfrastruktur zu ermöglichen, ist die Übermittlung von verschiedenen Daten durch die Zugangsberechtigten, deren Dienstleister, die DB InfraGO AG sowie die angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen an die HPA erforderlich.

3.2 Planungsunterlagen im Bereich der Hamburger Hafenbahn

Tages-Avis für die Containerterminals CTA, CTB, CTT, EKOM

Für die Übermittlung der Tages-Avis an die Containerterminals CTA, CTB, CTT und EKOM gelten die Reglungen aus dem gemeinsamen Dokument „Übergreifende Regelungen für die Bahnabfertigung für die Container-Terminals der HHLA und Eurogate und die HPA Hafenbahn im Hamburger Hafen“. Das Dokument finden Sie hier:

Schiene (hamburg-port-authority.de)

Der Zugangsberechtigte meldet spätestens 24 Std vor Slotbeginn die für jedes Terminal bestimmte tatsächliche Anzahl an umzuschlagenden Ladeeinheiten und die Wagenlänge je Slot sowie die zugehörigen Zugnummern inkl. Verkehrstag und ggf. Besonderheiten zur Slotabfertigung wie z. B. Anfrage zu Mengenerhöhungen über das Webportal transPORT rail (https://tprng.hpanet.de). Das jeweilige Terminal erlaubt die Mengenerhöhung, soweit es die Kapazität der Anlage zulässt. Um eine effiziente Disposition zu gewährleisten, sollen die Zugnummern inkl. Verkehrstag bei Änderungen bis zur Einfahrt in den Hafen aktualisiert werden.

Sofern Vorstehendes einmal nicht über das tPr-System möglich sein sollte, weil das System gerade erkennbar nicht zur Verfügung steht, sendet der Zugangsberechtigte das Avis per E-Mail an alle Infrastrukturbetreiber (Formblatt für das Tages-Avis sowie der zu nutzende E-Mail-Verteiler s. Anhang). Bei Störungen kommunizieren die Prozessbeteiligten direkt.
Störungen sind dem Service Center der Hafenbahn (b-servicedesk@hpa.hamburg.de; 040 42847 - 1888) durch alle Prozessbeteiligten umgehend mitzuteilen.

Ergänzend zu der genannten Meldefrist in Ziffer 1.3 des gemeinsamen Dokuments gilt, dass die Tages-Avis spätestens 2 Stunden vor Abfahrt des Zuges vom deutschen Abgangsbahnhof zu übermitteln ist. Bei Fahrten aus dem Ausland gilt als Meldezeitpunkt der Einbruch des Zuges am Grenzbahnhof zu Deutschland.

Für Planungsunterlagen im Bereich der Hamburger Hafenbahn, die nicht Verkehre zu den Containerterminals CTA, CTB, CTT und EKOM betreffen, gilt Folgendes:
Die notwendigen Daten für die Planung der Infrastrukturnutzung sind durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister spätestens 2 Stunden vor Abfahrt des Zuges vom Abgangsbahnhof an folgende E-Mail-Adresse zu übermitteln:

Betrieb.sonderzug@hpa.hamburg.de

Die notwendigen Daten ergeben sich aus Anlage 2a/b zu den HPA-NBS-AT/-BT (Angaben des Zugangsberechtigten) und sind per Meldeliste an die HPA zu übermitteln. Die Meldeliste (Anlage 7) ist abrufbar unter:

www.hamburg-port-authority.de

Die HPA behandelt die ihr übertragenen Daten vertraulich und wahrt die Geschäftsgeheimnisse des Zugangsberechtigten.

3.3 Übermittlung erforderlicher Daten vor Einfahrt in den bzw. aus dem Hamburger Hafen

Der Zugangsberechtigte übermittelt die Fahrzeugstammdaten (Eingangszüge), die Wagenreihung (Zug- und Rangierfahrten) sowie Wagenstandortveränderungen. Details hierzu sind unter Ziffer 22 geregelt. Ferner sind die erforderlichen Gefahrgutdaten zu übermitteln (siehe Ziffern 13, 22 und 23). Wagen- und Lokstammdaten müssen der HPA spätestens 3 Arbeitstage (Mo. – Fr.) vor Einfahrt in den Hamburger Hafen übermittelt werden. Die HPA überprüft systematisch anhand von Stichproben, ob die vom Zugangsberechtigten in tPr eingetragenen Wagenstammdaten mit den, vom Wagenhalter hinterlegten, Daten in der RSRD²-Datenbank übereinstimmen. Bei Nichtbeachtung bzw. fehlender Übereinstimmung wird ein gesondertes Entgelt erhoben (vgl. Ziffer 22.3.d. und Ziffer 3.4.18 Liste der Entgelte).

Ebenfalls 3 Arbeitstage (Mo. – Fr.) vor Einfahrt in den bzw. Ausfahrt aus dem Hamburger Hafen muss die DB Kundennummer mitgeteilt werden. Dies kann per E-Mail an kunden-hafenbahn@hpa.hamburg.de oder telefonisch unter 040-42847/2266 erfolgen. Bei Nichtbeachtung wird ein gesondertes Entgelt erhoben (siehe Ziffer 32.4.18).

3.4 Kompatibilität von Fahrzeugen mit der Infrastruktur

Ergänzend zu Ziffer 2.4 HPA-NBS-AT gilt:

Die Überprüfung der in Ziffer 2.4.2 HPA-NBS-AT geforderten Kompatibilität obliegt dem EVU.

3.4.1 Streckenklasse

Die Streckenklasse beträgt D4. Zugfahrten mit KV-Profilen bis einschließlich P/C 80 P/C 410 können ohne gesonderten Antrag auf der Infrastruktur der HPA verkehren. Für alle anderen Zugfahrten hat der Zugangsberechtigte eine Beförderungsanmeldung an die HPA zu übersenden (siehe Ziffer 14 HPA-NBS-BT).

3.4.2 Nebenfahrzeuge

Nebenfahrzeuge können gemäß § 18 Abs. 1 S. 3 EBO von Regelungen der EBO abweichen, was sich negativ auf die Kompatibilität mit der Infrastruktur auswirken kann. Beim Einsatz eines

Nebenfahrzeugs ermittelt und dokumentiert das EVU rechtzeitig vor Fahrtantritt, wo es aufgrund der besonderen Beschaffenheit des Nebenfahrzeugs zu Abweichungen von den Regelungen der EBO (insbesondere vom Regellichtraum im Sinne der Anlage 1 der EBO) kommt. Dann klärt das EVU anhand der festgestellten Abweichungen mit der HPA für die konkret zur Nutzung vorgesehenen Fahrwege, ob und wie ein sicherer Betrieb des Nebenfahrzeuges gewährleistet werden kann, was ebenfalls dokumentiert wird. Sofern das Nebenfahrzeug ohne eine vorherige Klärung oder auf abweichenden Fahrwegen betrieben wird, geschieht dies ausdrücklich ohne Einverständnis der HPA.

Das EVU übermittelt den geplanten Einsatz und die Besonderheiten des Nebenfahrzeugs bei kleinen Streckenabschnitten mindestens vier Wochen vor Fahrtbeginn per E-Mail an die HPA (Kunden-Hafenbahn@hpa.hamburg.de). Sofern längere bzw. mehr Fahrwege benutzt werden sollen, muss das EVU entsprechend früher die Kompatibilitäts-Überprüfung durch die HPA veranlassen, die für die Einhaltung der Fristen keine Garantie übernimmt. Das Prüfungsergebnis hat so lange Bestand, bis sich Änderungen an dem eingesetzten Nebenfahrzeug, dem geprüften Fahrweg oder der Infrastruktur ergeben. Das EVU hat sich regelmäßig über etwaige Änderungen an der Infrastruktur zu informieren.

Für die Prüfung der Kompatibilität beim Einsatz von Nebenfahrzeugen fällt ein Entgelt gemäß der gültigen Liste der Entgelte an (vgl. Ziffer 3.4.25).

3.5 Verantwortung für Fahrzeuge

Der Zugangsberechtigte, der laut Fahrplan der DB InfraGo Besteller der Leistung bzw. Trasse ist, ist so lange für den Verbleib des Fahrzeugs auf der Hafenbahninfrastruktur verantwortlich, bis es das Netz der Hafenbahn in Richtung DB InfraGO wieder verlassen hat. Dies gilt auch, wenn ein Fahrzeugübergang innerhalb des Netzes der Hafenbahn auf ein anderes EVU erfolgt. Der für die Einfahrt des Fahrzeugs verantwortliche Zugangsberechtigte ist insbesondere Ansprechpartner für den Fall, dass Ziffer 20.3 (Räumen von Gleisen) Anwendung findet.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Entgeltgrundsätze

Die Entgeltgrundsätze sowie die Entgelte finden sich in der Anlage „Liste der Entgelte und Entgeltbeschreibung der Hafenbahn Hamburg“.

4.2 Elektronische Rechnungstellung

Wenn die HPA nach eigener Wahl oder gesetzlich verpflichtet ist Rechnungen auszustellen oder verfügbar zu machen, stimmt der Zugangsberechtigte zu, dass die HPA diese elektronisch ausstellt und übermittelt.

Durch die zwischen den Parteien vereinbarte elektronische Rechnungsübermittlung erfüllt die HPA ihre gesetzlichen und/oder vertraglichen Pflichten zur Rechnungsstellung. Verlangt der Zugangsberechtigte zusätzlich die Zusendung einer postalischen Rechnung, wird für diese nicht geschuldete Leistung ein Entgelt in Höhe von 1,50 € erhoben.

4.3 Zahlungsweise

Abweichend von Ziffer 4.4 HPA-NBS-AT ist das zu entrichtende Entgelt durch den Zugangsberechtigten binnen 14 Tagen nach Zugang der Rechnung auf ein vom EIU zu bestimmendes Konto zu überweisen. Nimmt der Zugangsberechtigte am Lastschriftverfahren teil, so verlängert sich die Fälligkeit der Rechnung auf 30 Tage nach Rechnungsstellung ohne Abzug.

4.4 Erfüllung der Zahlungsverpflichtung

Die Zahlungsverpflichtung des Zugangsberechtigten gilt erst dann als erfüllt, wenn die HPA über den Betrag endgültig verfügen kann. Schecks werden nicht entgegengenommen.
Der Zugangsberechtigte kann auf seinen Wunsch am SEPA-Lastschriftverfahren in Form eines SEPA-Lastschriftmandats teilnehmen.

Werden aufgrund des Verschuldens des Zugangsberechtigten Lastschriften zurückgereicht, erhebt die HPA einen Betrag von 5,00 € für die Rücklastschrift.

4.5 Mahnungen

Ergänzend zu Ziffer 4.4 der HPA-NBS-AT gilt:

Kommt der Zugangsberechtigte mit der Zahlung gemäß Ziffer 4.4 der HPA-NBS-AT in Verzug, so ist die HPA gemäß § 288 BGB berechtigt, neben Verzugszinsen eine Pauschale von 40,00 € zu erheben. Die Geltendmachung eines weitergehenden Verzugsschadens ist dadurch nicht ausgeschlossen. Die Pauschale wird auf einen geschuldeten Schadensersatz angerechnet, soweit der Schaden in Kosten der Rechtsverfolgung begründet ist. Dem Zugangsberechtigten bleibt der Nachweis vorbehalten, dass bei der HPA Mahnkosten nicht oder nicht in dieser Höhe angefallen sind.

4.6 Einwendungen gegen Rechnungen

Ergänzend zu Ziffer 4 HPA-NBS-AT gilt:

Einwendungen des Zugangsberechtigen gegen Rechnungen über das Nutzungsentgelt oder für besondere Leistungen sind innerhalb von zwei Monaten nach Zugang der Rechnung schriftlich und unter substantieller Darlegung der Gründe für die Einwendungen bei der HPA zu erheben. Der Zugangsberechtigte hat bei Nachfragen zum Sachverhalt aktiv und zeitnah bei deren Aufklärung mitzuwirken. Pauschal erhobene Einwendungen ohne Angabe von Gründen sind unzulässig und nicht fristwahrend.

Erhebt der Zugangsberechtigte nicht innerhalb von 2 Monaten nach Zugang der Rechnung Einwendungen hinsichtlich des Grundes oder der Höhe der Rechnung, gilt dies als unwiderrufliche Erklärung seines Einverständnisses mit der Rechnung. Auf diese Wirkung seines Untätigbleibens weist die HPA den Zugangsberechtigten zusätzlich in den jeweiligen Rechnungen ausdrücklich hin.

Wendet der Zugangsberechtigte ein, dass der in der Rechnung bezeichnete Aufenthaltsort einer Lok unzutreffend war, ist er gehalten, darzulegen, welche Lok die den Rechnungen zugrundeliegenden Wagenbewegungen stattdessen durchgeführt hat. Dazu hat er bei Streckenloks die UIC-Nr. und bei Rangierloks die HPA-Lok-Nr. anzugeben. Diese Angaben sind an das folgende zu richten:

kunden-hafenbahn@hpa.hamburg.de

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Betrieblicher Ansprechpartner

Ergänzend zu Ziffer 5.1.3 HPA-NBS-AT gilt:

Der Zugangsberechtigte benennt der HPA mit Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrags einen für betriebliche Belange entscheidungsbefugten Ansprechpartner seines Unternehmens, sowie dessen Kontaktdaten (Telefonnummer und E-Mail-Adresse), der auch im Notfall jederzeit zur Verfügung steht. Sofern der Zugangsberechtigte eine unverzügliche Erreichbarkeit über ein Funktionspostfach sicherstellt, kann ein solches angegeben werden. Änderungen sind der HPA unaufgefordert und unverzüglich mitzuteilen.

Die Kontaktdaten der Hamburg Port Authority lauten:

Hamburg Port Authority
Railway Infrastructure (Hafenbahn)
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg
Tel.: +49 40 59369-1888 (Service Center)
Fax: +49 40 42847-4399

Die Kommunikation via E-Mail zu betrieblichen Angelegenheiten erfolgt, sofern nachfolgend nicht anders geregelt, über den Netzkoordinator der Hamburger Hafenbahn:

Tel.: +49 40 59369-3476 (Netzkoordinator)
Fax: +49 40 42847-3420
Mail: Netzkoordinator@hpa.hamburg.de

5.2 Informationen zu den vereinbarten Nutzungen

Ergänzend zu Ziffer 5.2 HPA-NBS-AT gilt:

Die HPA informiert die Zugangsberechtigten gemäß Ziffer 1.2 und 5.5 HPA-NBS-BT.

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

Ergänzend zu Ziffer 5.3.3 der HPA-NBS-AT gilt:

Die Informationen über Störungen im Betriebsablauf erfolgt durch den Netzkoordinator der HPA an die gemäß Ziffer 5.1 genannte E-Mail-Adresse des Zugangsberechtigten.

Bei Störungen innerhalb der Serviceeinrichtung Hafenbahn Hamburg kann die Erstellung eines neuen Fahrplans durch die DB InfraGO AG notwendig sein. Für Züge, die sich noch nicht in Fahrt befinden, jedoch auch durch die Störung betroffen sein werden, erfolgt die Bestellung eines neuen Fahrplans durch den Zugangsberechtigten bei der DB InfraGO AG.

Im Falle einer von einem EVU zu vertretenden Störung seines Fahrbetriebs, z. B. Lokschaden, trifft die HPA alle im jeweiligen Einzelfall erforderlichen Maßnahmen. Sie wird hierbei zunächst mit dem betroffenen EVU abstimmen, unter welchen Bedingungen und innerhalb welchen Zeitraums dieses aus eigenen Mitteln in der Lage ist, die eingetretene Störung zu beheben. Ist das EVU nicht oder nur innerhalb eines Zeitraums hierzu in der Lage, der in Abhängigkeit der verkehrlichen Auslastung oder der Anzahl der sonst betroffenen Zugangsberechtigten bzw. EVU zu unzumutbaren Auswirkungen durch eine teilweise oder vollständige Gleissperrung führen würde, räumt die HPA die Infrastruktur auf Kosten des EVU. Ohne Vorliegen besonderer, insbesondere betrieblicher oder infrastruktureller Umstände räumt die HPA dem EVU für die Organisation der Störungsbehebung einen Zeitraum von 30 Minuten ab Meldung des jeweiligen Störfalls ein.

Soweit es ihm zumutbar ist, ist jedes EVU zum Zweck der Beseitigung der Störung verpflichtet, der HPA auf deren Antrag Hilfe zu leisten, insbesondere durch Abspannung seines Zuges, um mit Hilfe des frei werdenden Triebfahrzeugs Traktionshilfe zu leisten (z. B. zum Räumen blockierter Streckeninfrastruktur in Folge eines Lokschadens durch Abschleppen der liegen gebliebenen Fahrzeuge bis zum räumlich nächstgelegenen betrieblich geeigneten Bahnhof oder zum Bespannen von Fahrzeugen der Notfalltechnik – z. B. Hilfszug). Das unterstützende EVU kann von der HPA die Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen, es sei denn, es hat die Störung zu vertreten.

5.4 Legitimierung

Ergänzend zu Ziffer 5.4 und 5.5 HPA-NBS-AT gilt:

Die Mitarbeiter der HPA legitimieren sich durch Firmen- oder Dienstausweise.

5.5 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

Ergänzend zu Ziffer 5.7.2 der HPA-NBS-AT gilt:

Die HPA informiert die Zugangsberechtigten über Auswirkungen auf deren Betriebsabwicklung aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet unter:

https://www.hamburg-port-authority.de

Ergänzend veranstaltet die HPA quartalsweise Termine zur Information über geplante Baumaßnahmen, zu der alle Zugangsberechtigten sowie die angrenzenden EIU eingeladen werden. Im Zuge der weiteren Planungen wird die HPA die Anmerkungen der Zugangsberechtigten und der EIU berücksichtigen. Die vorgestellten Unterlagen werden ebenfalls veröffentlicht unter:

www.hamburg-port-authority.de

Durch Baumaßnahmen innerhalb der Serviceeinrichtung Hafenbahn Hamburg kann die Erstellung eines neuen Fahrplans durch die DB InfraGO AG notwendig sein. Die Bestellung des neuen Fahrplans erfolgt durch den Zugangsberechtigten bei der DB InfraGO AG.

Darüber hinaus informiert die HPA über Unregelmäßigkeiten während der Leistungserstellung nach Ziffer 5.3.

6 Haftung

6.1 Abweichend von Ziffer 6.1.2 HPA-NBS-AT gilt:

Unabhängig vom Rechtsgrund haften die Vertragsparteien einander bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit auf Schadensersatz.

Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien, vorbehaltlich eines milderen Haftungsmaßstabes nach gesetzlichen Vorschriften (z. B. für Sorgfalt in eigenen Angelegenheiten), nur

a) für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit,

b) für Sachschäden nach Maßgabe von Ziffer 6.1.3 HPA-NBS-AT und

c) für Schäden nur aus der nicht unerheblichen Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht (Verpflichtung, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrages überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertraut und vertrauen darf); in diesem Fall ist die Haftung jedoch auf den Ersatz des vorhersehbaren, typischerweise eintretenden Schadens begrenzt.

6.2 Haftpflichtgesetz, Verschuldenszurechnung, Gesamtschuldnerausgleich

Die sich nach Ziffer 6.1 ergebenden Haftungsbeschränkungen gelten auch bei Pflichtverletzungen durch bzw. zugunsten von Personen, deren verschulden die Vertragsparteien nach gesetzlichen Vorschriften zu vertreten haben.

Haften die Vertragsparteien als Gesamtschuldner für Schäden eines Dritten, so finden die Haftungsbeschränkungen nach Ziffer 6.1 und dieser Ziffer 6.2 in Bezug auf den Gesamtschuldnerausgleich im Innenverhältnis zwischen den Vertragsparteien keine Anwendung.

6.3 Schiebebühne Lokservicestelle

Bei der Schiebebühne in der Lokservicestelle der Hamburger Hafenbahn handelt es sich um ein technisch einzigartiges System, welches insgesamt sehr zuverlässig arbeitet. Sofern die Automatik der Anlage ausfällt, ist diese im Notbetrieb mechanisch zu bedienen. Überdies sind Techniker 24/7 vor

Ort, um eventuelle Störungen unverzüglich beseitigen zu können. Trotz regelmäßiger, hochfrequenter Kontrollen und Wartungen ist es in Einzelfällen jedoch zu Ausfällen gekommen, welche das Ein- und Ausfahren für einen begrenzten Zeitraum verzögert und in einem Einzelfall sogar für 13 Std. unmöglich gemacht haben. Derartige seltene Ausfälle gelten als vertragsgemäßer Zustand. Um das insgesamt sehr geringe, aber bestehende Restrisiko solcher technischen Ausfälle vollständig zu vermeiden, besteht die Möglichkeit, Abstellplätze außerhalb der Lokservicestelle zu nutzen.

~~6.3~~6.4 Nutzung von transPORT rail

Ergänzend zu Ziffer 6 der HPA-NBS-AT gilt im Zusammenhang mit der Nutzung von TransPORT rail:

Werden die für den Transportprozess erforderlichen Daten durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister nicht oder nicht in der erforderlichen Qualität an die HPA geliefert, kann die HPA dem Zugangsberechtigten die ihr unmittelbar hierdurch entstandenen Mehraufwendungen bei der Durchführung des Transportes in Rechnung stellen. Der Zugangsberechtigte stellt die HPA von Schadensersatzansprüchen Dritter auf Grund fehlerhafter Eingabe von Daten durch ihn oder von ihm beauftragte Dritte frei. Die Definition der erforderlichen Datenqualität befindet sich in den Anlagen 2a/b zu den HPA-NBS-AT/BT.

Der Zugangsberechtigte bzw. dessen Dienstleister haftet für alle Folgen, die sich aus dem Verlust der Zugangsdaten oder dem Missbrauch der ihm zugewiesenen Zugriffsberechtigung für von der HPA zur Verfügung gestellter IT-Systeme ergeben. Ferner haftet der Zugangsberechtigte für Schäden, die sich aus dem Fehlen, der Unrichtigkeit, Ungenauigkeit oder Unvollständigkeit von zur Nutzung von transPORT Rail (TPR) erforderlichen (gem. Ziffer 24 bzw. 25 zu übermittelnden) Daten oder einer unvollständigen oder verspäteten Übermittlung derselben ergeben und stellt die HPA von Ansprüchen Dritter in diesem Zusammenhang frei. Dies gilt auch ausdrücklich für Haftungen aus einer Steuerschuld. Ausgenommen sind solche Schäden, an deren Entstehung die HPA ein nachweisliches Verschulden trifft.

Die vorgenannten Haftungsbeschränkungen gelten sinngemäß auch für die Haftung sämtlicher von der HPA im Zusammenhang mit dem Betrieb von TPR beauftragten Dritten sowie für die persönliche Haftung sämtlicher Mitarbeiter und Beauftragten.

Unabhängig vom Rechtsgrund verjähren Schadensersatzansprüche in Zusammenhang mit IT-Systemen, die die HPA für den Unternehmensbereich Hafenbahn betreibt, regelmäßig in einem Jahr ab Anspruchsentstehung und Kenntnis der den Anspruch begründenden Umstände durch den Zugangsberechtigten. Dies gilt nicht im Falle von Schäden an Leben, Körper, Gesundheit oder Freiheit einer Person, bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Handeln, bei der Verletzung wesentlicher Vertragspflichten sowie bei Ansprüchen nach dem Produkthaftungsgesetz.

~~6.4~~6.5 Unberechtigte Nutzung von Infrastruktur

Werden vereinbarte Nutzungszeiten vom Zugangsberechtigten aus von ihm zu vertretenden Gründen überschritten, stellt der Zugangsberechtigte die HPA von hieraus resultierenden Ansprüchen Dritter auf Schadensersatz frei.

~~6.5~~6.6 Datenweitergabe

Verursacht ein Zugangsberechtigter einem anderen Zugangsberechtigten einen Schaden, so ist die HPA berechtigt, die Daten des den Schaden verursachenden Zugangsberechtigten dem geschädigten Zugangsberechtigten mitzuteilen.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Einrichtungen für die Aufnahme von Betriebsstoffen

Ergänzend zu Ziffer 7.1 der HPA-NBS-AT gilt:

In der Lokservicestelle wird eine Einrichtung für die Aufnahme von Diesel als Betriebsstoff sowie eine Einrichtung für die Aufnahme von Bremssand (Sandtankstelle) betrieben.

7.2 Bodenkontamination

Ergänzend zu Ziffer 7.3 HPA-NBS-AT gilt:

Die Regelungen der Ziffer 7.3 HPA-NBS-AT gelten auch für Fälle, in denen eine Beseitigung von Stoffen erforderlich erscheint, um eine Bodenkontamination oder Beschädigung der Infrastrukturanlagen der Hafenbahn zu vermeiden. Besteht durch ein Verhalten des Zugangsberechtigten die Gefahr einer Bodenkontamination oder der Beschädigung der Infrastrukturanlagen (beispielsweise durch Verlust von Ladung/Stoffen, die zu einer Bodenkontamination/Beschädigung der Infrastrukturanlagen führen würden), ist das EIU dazu berechtigt, dieser Bodenkontamination/ Beschädigung der Infrastrukturanlagen durch Beseitigung der Stoffe vorzubeugen und die dadurch entstehenden Kosten dem verursachenden Zugangsberechtigten in Rechnung zu stellen.

II. Abschnitt:

Informationen über den Zugang sowie die Benutzung der Infrastrukturanlagen und Betriebssicherheit

8 Infrastrukturbeschreibung

Übersichtskarten (Zerrpläne) der einzelnen Bahnhofsteile finden Sie im Internet unter

https://www.hamburg-port-authority.de/de/schiene/

im Download-Terminal unter der Kategorie „Karten und Pläne“.

9 Regelungen über die Benutzung der Infrastrukturanlagen

Der Zugangsberechtigte hat sich über die für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur geltenden Regelwerke und Unterlagen sowie deren Aktualisierungen gemäß Ziffer 3.1.2 HPA-NBS-AT zu informieren.

Die Angaben zu den örtlichen Zusätzen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen der EVU und die betrieblichen Verfügungen der HPA gehören ebenso zu den Regelwerken wie die Regelwerke der Deutschen Bahn AG und VDV-Schriften gemäß Anlage 1 der HPA-NBS-AT/BT. Die von der HPA verfassten Regelwerke und Unterlagen werden dem Zugangsberechtigten zum kostenlosen Download unter dem unter Ziffer 1.2 angegebenen Link zur Verfügung gestellt. Die Bezugsquellen aller übrigen Regelwerke und Unterlagen ergeben sich aus Anlage 1 der HPA-NBS-AT/BT.

Es ist sicherzustellen, dass Fahrten mit ausreichender Traktion verkehren. Die Regelgrenzlasten werden in der Internetanwendung GretA, dem Grenzlast-Anzeiger der DB InfraGO AG, unter dem Link https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/technischer-netzzugang/grenzlasten-11088968 veröffentlicht. Über diese Internetanwendung sind auch die Regelgrenzlasten für die Infrastruktur der HPA abrufbar. Sollen andere als die den veröffentlichten Grenzlasten zugrunde gelegten Parameter herangezogen oder mit bestimmten Zügen höhere als die veröffentlichten Grenzlasten befördert werden, so kann hierzu eine Einzelgrenzlastberechnung beauftragt werden. Die Einzelgrenzlastberechnung für die Infrastruktur der HPA wird durch die DB InfraGO AG im Auftrag der HPA durchgeführt

Ein EVU, das bei der HPA Fahrten mit Personen besetzten Wagen durchführt, bedarf hierzu für jeden Einzelfall einer besonderen Erlaubnis der HPA. Außerdem sind der HPA vor Fahrtbeginn die für die verwendeten Personenwagen zugehörigen Einsatzmerkblätter zur Verfügung zu stellen. Aus Gründen des vorbeugenden Brandschutzes und Notfallmanagements bestehende Betriebseinschränkungen für Dampflokomotiven sind als Bestandteil des infrastrukturzugangsrelevanten Regelwerks in der

„Rahmenrichtlinie 124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge“ der DB AG (Modul 124.0600 und Anhang 124.0600A01) beschrieben (siehe Anlage 10).

10 Nutzung von Dienstwegen im Gleisbereich

Der Gleisbereich darf nur betreten werden, wenn es dienstlich erforderlich ist. Es sind die Dienstwege zu nutzen.

11 Warnkleidung im Gleisbereich

Das Tragen von Warnkleidung nach EN ISO 20471 mindestens Klasse 2 in rot-orange fluoreszierend ist für alle Personen, die sich im Gleisbereich aufhalten – auch für Triebfahrzeugführer –, vorgeschrieben.

12 Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme

12.1 Allgemeines

Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des EVU muss nach Ziffer 2.4.2 HPA-NBS-AT mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der HPA kompatibel sein. Die Hauptgleise der Hafenbahn sind mit HV- oder Ks-Systemystem mit PZB ausgerüstet.

12.2 Funk

Im Bereich der Infrastruktur der HPA erfolgen sowohl Zug- als auch Rangierfunk grundsätzlich über das analoge Betriebsfunknetz im 70 cm-Band (im Folgenden auch „H-Band“) und für das Kontroll- und Zielsprechen zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Rangierbegleiter nach Wahl des EVU entweder im von der HPA zur Verfügung gestellten I-Band oder einem alternativen zugelassenen Kommunikationssystem. Für den Rangierfunk ist die Richtlinie 481.0301 – Gespräche über analogen Rangierfunk führen – anzuwenden.

a. H-Band:

Der **H-Bandbereich** dient zur Verständigung zwischen Stellwerkspersonal (Fahrdienstleiter/ Weichenwärter) und Triebfahrzeugführer. Für das Befahren der Eisenbahninfrastruktur der Hafenbahn ist grundsätzlich die Ausrüstung der Bordfunkgeräte aller Triebfahrzeuge der Zugangsberechtigten mit dem analogen Funksystem im 70 cm-Band notwendig. Steht auf dem Triebfahrzeug kein Analogfunk zur Verfügung kann die Kommunikation im Zusammenhang mit Zugfahrten sowie dem Umsetzen der Zugloks auch über das öffentliche (Public) Mobilfunknetz Deutschland „P-GSM (D)“erfolgen.

Im H-Bandbereich sind die unterschiedlichen Frequenzen und Kanäle gebietsbezogen aufgeteilt. Dabei sind fünf Gebieten im Hamburger Hafen jeweils Ortskanäle zugeordnet, die ein jeweils offenes System darstellen. In den Angaben zu den örtlichen Zusätzen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen der EVU sowie auf vor Ort aufgestellten Hinweisen (weiße Tafel mit blauer Kanalnummer) sind diese Funkkanäle, deren Anwendungsbereiche und die jeweiligen Umschaltpunkte dargestellt. Die genauen Umschaltpunkte werden zusätzlich in entsprechenden Übersichtsplänen abgebildet.

Beim Überfahren der Infrastrukturgrenze DB/HPA wird der Funk umgeschaltet. Die entsprechenden Funkkanäle für die Infrastruktur der HPA sind in den Angaben zum Streckenbuch sowie in den Angaben zu den örtlichen Zusätzen genannt.

b. I-Band:

Der **I-Bandbereich** ist für Punkt-zu-Punkt-Rufe vorgesehen, dem sog. „Kontroll- und Zielsprechen“ zwischen Rangierbegleitern und Triebfahrzeugführern bei allen geschobenen Rangierfahrten. Die Kommunikation kann nach Wahl des EVU auch auf andere Art und Weise erfolgen. Beabsichtigt ein EVU die Nutzung eigener Funktechnik gilt Folgendes: Die Landeseisenbahnaufsicht stimmt ausschließlich von der Bundesnetzagentur zugelassener Funktechnik zur Unterstützung geschobener Rangierfahrten auf dem Netz der Hafenbahn zu. Die Nutzung eigener Funktechnik ist dem Netzzugang der Hafenbahn anzuzeigen.

Die HPA bietet für das Kontroll- und Zielsprechen die Möglichkeit der Nutzung von Handfunksprechgeräten mit einem von der HPA vorprogrammierten I-Bandkanal an. Die Kanäle im I-Bandbereich sind nur gerätebezogen nutzbar. Die Kommunikation im I-Bandbereich erfordert daher mindestens zwei Handfunksprechgeräte mit demselben vorprogrammierten I-Bandkanal. Für die Nutzung der Geräte gegen Entgelt ist der Abschluss eines Funknutzungsvertrages mit der Hafenbahn erforderlich.

Die Hafenbahn stellt die Handfunksprechgeräte im Rahmen dreier Mietmodelle zur Verfügung. Diese sind flexibel gestaltet und decken sowohl Bedarfe an einer kurz- als auch einer längerfristigen Nutzung der Geräte ab. Einzelheiten zu den Mietmodellen und zur Vergabe der I-Bandkanäle für das Rangieren im I-Bandbereich sind in Anlage 6 der HPA-NBS-AT/BT dargestellt.

Das Signalbuch und die Fahrdienstvorschrift sind unabhängig von den Ausführungen zum Rangierfunk zu beachten.

c. Konflikte im Falle von Nutzungen eines I-Bandkanals durch mehrere Rangierteams

Konflikte im Falle erforderlicher Nutzungen einzelner I-Bandkanäle durch mehrere Rangierteams sind unter Beachtung der Regelungen der Richtlinie 481.0301 – Gespräche über analogen Rangierfunk führen – zu lösen. Beschwerden über Nutzungen unter Missachtung dieser Regelungen sind unter Angabe von Datum, Uhrzeit, Örtlichkeit und Fahrtnummer an den Netzzugang der HPA zu richten und führen im Falle der Fortsetzung der missbräuchlichen Nutzung trotz Abmahnung zu einer Kündigung des Funknutzungsvertrages.

Ansprechpartner zum Thema Hafenfunk

1. **Vertraglich:**

   Netzzugang der Hafenbahn
   E-Mail: Kunden-Hafenbahn@hpa.hamburg.de
   Telefon: +49 40 42847-2266
   Neuer Wandrahm 4
   20457 Hamburg

2. **Technisch:**

   Eisenbahnkommunikation der HPA (Ekom)
   E-Mail: Rangierfunk@hpa.hamburg.de
   Telefon: +49 40 42847-4369
   Brandenburger Straße 19
   20457 Hamburg

3. **Betrieblich:**

   Dienstposten im Hafen (Netzkoordinator)
   E-Mail: Netzkoordinator@hpa.hamburg.de
   Telefon: +49 40 59369-3476 oder +49 40 42847-3476
   Fax: +49 40 42847-3420
   Stellwerk Alte Süderelbe
   Vollhöfener Weiden 26
   21129 Hamburg

12.3 Sprachaufzeichnung

Um im Falle von Unregelmäßigkeiten den Nachweis führen zu können, dass die Anforderungen hinsichtlich der Sicherheit im Bahnbetrieb erfüllt wurden oder um die Einhaltung der Funkdisziplin zu überprüfen, wird die gesamte betriebsrelevante Kommunikation zwischen Stellwerkspersonal (Fdl/Ww), Rangierpersonal und Triebfahrzeugführer gemäß den Anforderungen des AEG, der EBO, der EU-Verordnung 2015/95 (TSI) und der DSGVO aufgezeichnet. Die Regelungen zur Sprachaufzeichnung beziehen sich sowohl auf die Kommunikation per Funk im H-Bandbereich, als auch per (Mobil)-telefon.

1. **Welche Daten gespeichert werden**

Die Sprachaufzeichnung umfasst alle Gespräche, die vom bzw. zum TSM-Endgerät (Telekommunikations-Endgeräte mit Touch-Screen-Monitor) und der Betriebsfernmeldeanlage der HPA geführt werden. Die Aufzeichnung lässt Rückschlüsse zu auf die an der Sprachkommunikation beteiligten Personen. Neben dem gesprochen Wort werden die folgenden Daten gespeichert:

Bezeichnung	Inhalt
Status	■ Aktiv ■ Geschlossen (beendet) ■ Nicht zustande gekommen
Aufnahme ID	Laufende Nummer der Aufzeichnung
Kanalnummer	Nummer des Aufnahmekanals
Kanalname	Name des Aufnahmekanals
Benutzer ID	Von CSTA-Server übergebene ID des Benutzers
Gerufene Nummer	Nummer des Angerufenen
Rufende Nummer	Nummer des Anrufers
Richtung	■ Kommend ■ Gehend ■ Unbekannt
Startzeit	Datum und Uhrzeit des Aufnahmebeginns
Stoppzeit	Datum und Uhrzeit des Aufnahmeendes
Dauer	Dauer der Aufnahme
Rufdauer	Rufdauer bei Verbindungsaufbau
Geschützt	■ Ja (Schreibschutz kann bei Bedarf manuell aktiviert wer ■ Nein (Standardeinstellung)
DSE	■ Ja (Pausen werden bei der Wiedergabe mit ausgegeben) ■ Nein (Pausen werden bei der Wiedergabe übersprungen)
Kompression	Kompression der Aufnahme
Kurzkommentar	Kurzkommentar
Langkommentar	Langkommentar
Malicious	■ Ja (Drohanruf, initiiert durch Markerfunktion) ■ Nein (kein Drohanruf – Standardeinstellung)
DTMF	Aufgezeichnete DTMF-Ziffern
Medienlabel	Etikett des Datenträgers
Aktionsnummer	Kennzeichner für Aufzeichnungen, die durch eine Leitstelle gesteu werden
Einsatz	Einsatznummer für eine Gruppe zusammengehörender Aufzeichnungen, die durch eine Leitstelle gesteuert wird
Merker	■ Ja (Schreibschutzdauer hoher Priorität- verhindert das Lösche eine konfigurierbare Zeit) ■ Nein (Standard-Schreibschutz)
Rekorder	Aufzeichnender Rekorder
Exportiert von	Benutzer, der den Export ausgeführt hat (Daten werden nur auf behördliche Anordnung exportiert)
CRD	■ Ja (Rufbegleitende Daten vorhanden) ■ Nein (keine Daten vorhanden)

Die Aufzeichnung der Telefongespräche beginnt mit der Nutzung des TSM-Endgerätes und kann vom Nutzer mittels einer Taste unterbrochen werden, um die Privatsphäre zu wahren. Die Unterbrechung wird mit einem Zeitstempel in der Aufzeichnung dokumentiert. Die Unterbrechung der Aufzeichnung endet automatisch nach Beendigung des Telefonats.

2. Art der Datenspeicherung

Die Sprachaufzeichnungen werden im Fernmelderaum Hamburger Hafenbahn auf einer CompactFlash Karte lokal zwischengespeichert und an das Rechenzentrum der HPA-IT zur Speicherung auf einem Server weitergeleitet.

3. Zugriffsberechtigungen/Auswertung von Daten

Auf die Aufzeichnungen darf nur zur Kontrolle der Funktionsfähigkeit und zum Nachweis der Einhaltung der Sicherheit im Bahnbetrieb durch einen definierten Personenkreis (Eisenbahnbetriebsleiter, Betriebskontrolleur, Unfalluntersucher, Mitarbeiter der Eisenbahnkommunikation, IT-Mitarbeiter) zugegriffen werden. Die Genehmigungen für die Einrichtung, Änderung und das Löschen von Zugriffsberechtigungen erteilt der Eisenbahnbetriebsleiter.
Der Betriebskontrolleur/Unfalluntersucher nimmt die Auswertung der Sprachaufzeichnung vor. Hierzu bedient er sich der technischen Unterstützung des IT-Administrators der Eisenbahnkommunikation.
Der Betriebskontrolleuer/Unfalluntersucher hat lediglich Rechte zum Anhören der Sprachaufzeichnungen und kann diese nicht verändern. Auf die angefertigten Abschriften der Sprachaufzeichnungen haben der Unfalluntersucher, der Betriebskontrolleur, die Eisenbahnbetriebsleiter Zugriff und die Mitarbeiter der Eisenbahnkommunikation Zugriff.

Eine Weiterleitung an nicht berechtigte Personen ist nicht zulässig.

Der Abruf der Aufzeichnungen erfolgt wahlweise direkt an der Betriebsfernmeldeanlage oder über eine IP-Verbindung. Der Versand von Sprachaufzeichnungsdateien mittels E-Mail ist nicht zulässig.

4. Speicherdauer/Löschen von Daten

Unfallrelevante Sprachaufzeichnungen werden gesichert und für die zuständigen Behörden vom Betriebskontrolleur/Unfalluntersucher schriftlich fixiert. Die übrigen Sprachaufzeichnungen werden spätestens 7 Tage nach ihrer Erhebung gelöscht.

5. Information der Betroffenen

Der Zugangsberechtigte hat seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter i.S.d. Art 13 DSGVO über die oben genannte Art und Weise der Sprachaufzeichnung und Datenspeicherung zu unterrichten.

6. Weitergabe von Daten

Die HPA gibt die Daten der Sprachaufzeichnungen nicht an Dritte weiter. Ausnahmen hiervon bestehen nur bei berechtigtem Anfordern der Landeseisenbahnaufsicht oder einer Strafverfolgungsbehörde.

13 Transport gefährlicher Güter

Für den Transport gefährlicher Güter müssen sich die Wagen stets im RID-konformen Zustand befinden. Dafür verantwortlich ist das transportierende EVU. Gegebenenfalls muss das EVU mit qualifiziertem Personal die abgestellten Wagen überwachen. Sollten Mängel erkannt werden, ist das EVU verpflichtet, diese unverzüglich zu beseitigen und einen RID-konformen Zustand herzustellen.

Bei Bahntransporten mit Gefahrgut sind die entsprechenden Gefahrgutdaten durch das EVU, welches das Gefahrgut befördert (= das EVU, welches Wagen mit Gefahrgut über die Infrastrukturgrenze auf die Hafenbahninfrastruktur verbringt) an die HPA und GEGIS (Gefahrgut-Informations-System des Hamburger Hafens der Wasserschutzpolizei) zu melden. Die Anmeldung von Gefahrguttransporten hat zwingend vor dem Befahren der Hafenbahninfrastruktur über das IT-System transPORT rail *basic* oder transPORT rail zu erfolgen (siehe Ziffer 23 und Ziffer 24).

Sofern der Wagen an einem gefährlichen Ereignis im Sinne der Ril 123 beteiligt war, obliegt es dem EVU-Notdienst vor einer Weiterfahrt den RID-konformen Zustand gegenüber dem Notfallmanager der HPA zu bestätigen.

14 Außergewöhnliche Transporte

14.1 Allgemeines

Für das Durchführen von außergewöhnlichen Transporten (Sendungen mit Lademaßüberschreitungen, Schwerwagen, übergroße Fahrzeuge und Transporte mit Besonderheiten) hat der Zugangsberechtigte - zusätzlich zu der Beförderungsanmeldung bei der DB InfraGO AG gemäß E4 bis E8 der Technischen Netzzugangsbedingungen der DB InfraGO AG - eine Beförderungsanmeldung an die HPA zu übersenden.

Die Beförderungsanmeldung ist mit den erforderlichen Angaben gemäß E4 bis E8 der Technischen Netzzugangsbedingungen der DB InfraGO AG – spätestens 14 Tage vor Abwicklung des Verkehrs per E-Mail an die folgende E-Mailadresse der HPA zu übersenden:

at.hafenbahn@hpa.hamburg.de

Eine Bearbeitung kurzfristiger Anträge (<14 Tage) kann nicht garantiert werden. Erfolgt eine Bearbeitung kurzfristiger Beförderungsanmeldungen (< 14 Tage) wird ein erhöhtes Entgelt erhoben (siehe Ziffer 3.4.2 Liste der Entgelte).

Die Frist berücksichtigt nicht vertiefende technische Untersuchungen und ggf. notwendige Baumaßnahmen für Spezialtransporte.

Die HPA prüft die Durchführbarkeit und teilt dem Zugangsberechtigten die Beförderungsbedingungen mit.

Der Zugangsberechtigte übermittelt die Anzahl der Wagen und nach Möglichkeit auch die Wagennummer der außergewöhnlichen Sendung unverzüglich nach Bekanntwerden und ohne weitere Aufforderung an die o.g. E-Mail-Adresse.

Die Prüfung der Durchführbarkeit, die Erstellung der Beförderungsbedingungen und des Fahrplans für außergewöhnliche Transporte sind kostenpflichtig. Die Entgelte richten sich nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte.

14.2 Längere Güterzüge

a) Gesamtzuglänge 690m – 740m (Bahnhofteil Hamburg Süd)

Für Zugeinfahrten aus Richtung DB Netz Abzweig Veddel (Rothenburgsort, Hamburg HBF) ist die Nutzlänge der Einfahrgleise auf 690m Gesamtzuglänge begrenzt.

Für Einfahrten aus Richtung Wilhelmsburg (Hamburg Harburg) mit einer Gesamtzuglänge > 690m steht nur eine begrenzte Anzahl von Einfahrgleisen zur Verfügung. Bei kurzaufeinander folgenden Zugeinfahrten mit gleichen Zugparametern kann es zu Wartezeiten kommen.

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen mit solchen Zügen vor, gelten die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 3.3 der HPA-NBS-AT.

b) Gesamtzuglänge 741m – 835m (Bahnhofsteil Hohe Schaar)

Für das Ein- und Ausfahren von längeren Zügen in den Hamburger Hafen (Bft Hohe Schaar) steht ausschließlich das Gleis HOS011 mit einer Nutzlänge von 836 m zur Verfügung (5 m Signalsicht, 5 m ungenaues Halten und 10 m für Streckung wurden bereits berücksichtigt).

Züge mit einer Gesamtzuglänge zwischen 741 m und 835 m müssen entsprechend der Vorgehensweise bei außergewöhnlichen Transporten (Ziffer 14.1) angemeldet werden. Für Eingangszüge wird das Gleis HOS011 für eine Pufferzeit (z. B. bei Zugverspätungen) von jeweils zwei Stunden vor und nach der planmäßigen Ankunft von anderen Nutzungen freigehalten. Für Ausgangszüge wird das Gleis HOS011 für eine Pufferzeit von drei Stunden vor und zwei Stunden nach der planmäßigen Abfahrt von anderen Nutzungen freigehalten.

835 m-Züge haben bei der Anmeldung Vorrang hinsichtlich der Nutzung des Gleises HOS011. Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen mit solchen Zügen vor, gelten die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 3.3 der HPA-NBS-AT und Ziffer 3.2 der HPA-NBS-BT.

Das EVU muss über einen Nachweis gleicher Sicherheit dieselbe Sicherheit wie bei Zügen mit heutiger Regelzuglänge (740 m) nachweisen können. In diesem Nachweis sind alle betrieblichen und technischen Besonderheiten zu berücksichtigen und zusätzlich die Maßnahmen zur Sicherstellung der Vorgaben der DB InfraGO AG festzuhalten. Den Nachweis gemäß § 2 Abs. 2 EBO erstellt jedes EVU für sich selbst.
Insbesondere sind folgende ergänzende betriebliche Regelungen zu den Regelwerken für den Betrieb mit bis zu 835 m-Zügen auf der Relation DB Grenze (Padborg) – Maschen Rbf. / Hohe Schaar zu beachten:

In Zügen mit mehr als 740 m Gesamtzuglänge dürfen maximal 82 Wagen (zzgl. bis zu zwei Tfz) eingestellt werden.

- Ril 483.0113 - Zugbeeinflussungsanlagen bedienen
  Bei Zügen mit einer Gesamtzuglänge von mehr als 790 m ist als Einstellwert ZL immer der Wert 790 m einzugeben und die LZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem LZB-Störschalter abzuschalten. Darüber hinaus ist durch das EVU die Betätigung des LZB-Störschalters vor Fahrtbeginn aus der ZBA Maschen und Hohe Schaar durch eine geeignete Überwachungsmaßnahme sicherzustellen.

- In Zügen mit einer Gesamtzuglänge von mehr als 740 m dürfen keine Schwerwagen eingestellt werden.

- Züge mit einer Gesamtzuglänge von mehr als 740 m dürfen auf der Relation Padborg - Maschen nicht planmäßig nachgeschoben werden. Dies gilt auch für den gesamten Bereich der HPA und zwischen der Infrastrukturgrenze HPA/DB Netz und Maschen Rbf.

Weiterführende Informationen, wie z. B. zusätzliche Besonderheiten gegenüber dem Betrieb mit 740 m-Zügen stellt die DB InfraGO AG unter www.dbnetze.com/laengeregueterzuege zur Verfügung. Die zusätzliche Anbindung des Hamburger Hafens (Hohe Schaar) für 835 m-Züge erfolgt über folgende Strecken:

Strecke	Streckenabschnitt	von km	bis km
1253	(Abzw. Süderelbbrücke) – DB-Grenze – HOS011	0,524	2,8
1254	Abzw. Strecke 1253 – DB-Grenze – (Hamburg-Wilhelmsburg)	1,2	0,534

15 Umsetzen von Wagen Dritter

Die nachfolgenden Regelungen finden Anwendung auf Fälle, in welchen mehrere EVU einzelne Wagen, im selben Gleis abgestellt haben und ein EVU einen oder mehrere von ihm verwendete und benötigte einzelne Wagen nicht erreichen kann, da ihm der Zugang durch parkende Wagen anderer EVU verwehrt ist:

EVU sind damit einverstanden, dass andere EVU, die benötigte Wagen im selben Gleis abgestellt haben, berechtigt sind, die von ihnen verwendeten abgestellten Wagen zum Zwecke des Ausrangierens der benötigten Wagen kurzfristig umzusetzen. EVU, die abgestellte Wagen umgesetzt haben, sind verpflichtet, diese unverzüglich nach Erreichen und Umsetzen ihrer benötigten Wagen in das Gleis zurückzufahren. Die HPA ist nicht verpflichtet, EVU das Umsetzen parkender Wagen zu ermöglichen und wirkt an dem Ausrangieren von benötigten Wagen nicht mit.
Ferner sind die EVU damit einverstanden, dass die HPA ein Drittes EVU zum Umsetzen von Wagen beauftragt, wenn die Voraussetzungen gemäß Ziff. 20.2 vorliegen.

16 Wartungs- und Reparaturarbeiten an Eisenbahnfahrzeugen auf Gleisen der Hafenbahn

EVU sind verpflichtet, Schadwagen als lauffähige oder nichtlauffähige Schadwagen deutlich zu kennzeichnen und im tPr das Kennzeichen „S“ für Schadwagen zu setzen, unverzüglich zu reparieren und im Falle nichtlauffähiger Schadwagen insbesondere deren Lauffähigkeit wiederherzustellen.

16.1 Durchführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten

Wartungsarbeiten an Eisenbahnwagen dürfen in den von der HPA benannten Schadwagenbehandlungsgleisen ausgeführt werden. Schadwagenbehandlungsgleise sind in den Angaben zu den örtlichen Zusätzen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen der EVU des jeweiligen Bahnhofsteils definiert. Die Angaben zu den örtlichen Zusätzen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen der EVU sind auf der Internetseite der HPA veröffentlicht unter:

www.hamburg-port-authority.de

Zur Gewährleistung ungestörter, effizienter Reparaturarbeiten auf den Schadwagenbehandlungsgleisen der Hafenbahn wird die Zu- bzw. Abfuhr von Schadwagen auf die Zeit

von 18:00 bis 08:00 Uhr begrenzt. Darüber hinaus ist die zulässige Aufenthaltsdauer der Schadwagen in den Schadwagenbehandlungsgleisen auf 48 Stunden begrenzt. Zusätzlich zu den Schadwagenbehandlungsgleisen werden Schadwagensammelgleise eingerichtet, auf die schadhafte Wagen verbracht und später zielgerichtet auf die Schadwagenbehandlungsgleise disponiert werden können. Das dem jeweiligen Schadwagenbehandlungsgleis zugeordnete Sammelgleis ist dem Gleiszuordnungsverzeichnis (siehe Liste der Entgelte) zu entnehmen. Auf den Sammelgleisen gilt das Zeitentgelt der Kategorie III. Das Zeitentgelt für Schadwagenbehandlungsgleise richtet sich nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte.

Welche Sicherungsmaßnahmen aus Unfallverhütungsgründen (Arbeitsschutz) die Wartungsarbeiten ausführenden Eisenbahnbediensteten der EVU oder deren Dienstleister im Sinne der EBO für die Arbeiten an Fahrzeugen durchführen müssen, legt das EVU bzw. der Dienstleister fest. Zur Durchführung von Wartungsarbeiten dürfen nur Personen eingesetzt werden, die in der Lage sind, die Gefahren des Eisenbahnbetriebs zu erkennen und während der Durchführung von Wartungsarbeiten die Sicherheit im Gleisbereich zu gewährleisten. Insbesondere muss mindestens eine der vor Ort eingesetzten Personen folgende Kenntnisse vorweisen:

- Befähigung über die Beantragung einer Uv-Sperrung (Uv-Berechtigung)
- Betriebliche Kenntnisse zur Bestimmung von Gefahrenbereich und Regellichtraum
- Ortskenntnis im Bereich der Schadwagenbehandlungsgleise
- Sicheres Beherrschen der deutschen Sprache in Wort und Schrift in dem für die Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter/Weichenwärter erforderlichen Umfang

Die vor Ort tätigen Mitarbeiter müssen sich gegenüber der HPA ausweisen können. Aus dem Ausweis muss neben dem Namen des Mitarbeiters auch sein Arbeitgeber ersichtlich sein. Die Wartungsarbeiten ausführenden Mitarbeiter der Zugangsberechtigten oder deren Dienstleister haben sich vor Beginn der Arbeiten beim zuständigen Fahrdienstleiter/Weichenwärter an- und nach Beendigung der Wartungsarbeiten abzumelden.

Werden Wartungsarbeiten nicht vom EVU selbst, sondern von einem Dienstleister (z.B. Wageninstandhaltungsfirma) ausgeführt, hat das beauftragende EVU dafür Sorge zu tragen, dass sich dieser vor Beginn der Arbeiten bei der HPA akkreditiert. Es ist erforderlich, dass der Dienstleister mit der HPA einen Gestattungsvertrag zum Betreten der Gleisanlagen abschließt.

Ansprechpartner für die Akkreditierung ist der Vertrieb der Hamburger Hafenbahn unter:
kunden-hafenbahn@hpa.hamburg.de oder unter der Telefonnummer +49 40 42847-2266.

a. Folgende Arbeiten **dürfen** in Schadwagenbehandlungsgleisen ausgeführt werden:

- Wechsel von Bremssohlen, Bremskupplungen und Luftabsperrhähnen
- Schrauben oder Splinte ersetzen
- Bolzen sichern
- Lose oder ungesicherte Teile am Wagenkasten sichern
- Gangbar machen

Ist für die genannten Arbeiten der Einsatz von strom-, gas- oder druckluftbetriebenen Geräten notwendig, so dürfen diese im Schadwagenbehandlungsgleis betrieben werden. Die Geräte dürfen nur so eingesetzt werden, dass die Belange des Arbeitsschutzes und der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnbetriebes berücksichtigt werden.

b. Insbesondere dürfen folgende Arbeiten in Schadwagenbehandlungsgleisen **nicht** ausgeführt werden:

- Umgang mit wasser- oder umweltgefährdenden Stoffen (z.B. Ölwechsel, Tanken, Umgang mit Schmierstoffen)
- Arbeiten, die zu einer Verunreinigung der Anlagen der HPA führen.

Der Umfang von zuzulassenden Instandsetzungen nach Havarien – auch außerhalb von Schadwagengleisen – wird vom Notfallmanager bestimmt.

16.2 Umsetzen von Schadwagen Dritter

Die Umsetzung von lauffähigen Schadwagen erfolgt nach Ziffer 15. Nichtlauffähige Wagen dürfen nur von dem sie verwendenden Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister umgesetzt werden.

16.3 Abstellung von Schadwagen

Schadwagen sind grundsätzlich in den ausgewiesenen Schadwagensammel- bzw. -behandlungsgleisen abzustellen. Nicht lauffähige Schadwagen dürfen ausschließlich auf dafür vorgesehenen Gleisen, die dem Zugangsberechtigten durch den Netzdisponenten bzw. den Notfallmanager der HPA zugewiesen werden, abgestellt werden. Die Lauffähigkeit ist so schnell wie möglich wiederherzustellen bzw. sind die Wagen von der Eisenbahninfrastruktur der HPA zu entfernen.

Schadwagen, die auf Gleisen abgestellt werden, die keiner bestimmten Gleiskategorie zugewiesen sind, werden nach Ablauf von 24 Stunden nach Abstellungsbeginn wie in Gleiskategorie III abgestellte Waggons bepreist. Nach Ablauf dieser Frist erhebt die Hafenbahn zwei zusätzliche Entgelte nach der jeweils aktuellen Liste der Entgelte.

Schadwagengleise sind in den Angaben zu den örtlichen Zusätzen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen der EVU definiert.

17 Ladegleise

Die HPA betreibt zwei Ladegleise als öffentliche Ladestellen zum Güterumschlag Schiene-Straße:

- Ladegleis Antwerpenstraße (WHO 066)
- Ladegleis Rossweg (ROS 775)

Sie stehen allen Zugangsberechtigten zur Nutzung zur Verfügung und sind in Anlage 9 näher beschrieben.
Die Nutzung erfordert eine Voranmeldung beim Hafenbahn Service Center. Bei jeder Anfrage sind anzugeben:

- Gewünschte Nutzungsdauer (Tag, Uhrzeit)
- Eingesetzte Wagen (mit Wagennummern)
- Art der Verladung/durchzuführenden Tätigkeit

Das Hafenbahn Service Center ist zu erreichen unter:

Tel.: oder +49 40 59369-1888
E-Mail: B-ServiceDesk@hpa.hamburg.de

18 Sturmflutfall

Die Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn befindet sich teilweise in einem sturmflutgefährdeten Gebiet und ist nicht in jedem Bereich sturmflutsicher. Dem Zugangsberechtigten obliegt die Pflicht, sich über die zu erwartenden Hochwasserstände zu informieren.

Wasserstände und Informationen zum Thema Sturmflut sind telefonisch beim Sturmflutansagedienst des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) unter +49 40 42899-1111 zu erfragen sowie unter www.katastrophenschutz.hamburg.de oder www.verkehrsinfo-hamburg.de abrufbar.

19 Notfallmanagement

Alle gefährlichen Ereignisse gem. DB Ril 423 auf der Eisenbahninfrastruktur der Hafenbahn sind dem zuständigen Fahrdienstleiter, Weichenwärter oder betrieblich örtlich zuständigem Mitarbeiter unverzüglich mitzuteilen. Bei gefährlichen Ereignissen sowie Unfällen, Krisen und Katastrophen übernimmt die HPA Notfallmeldestelle (NFMS) die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch das Aufrufen von Hilfe bzw. Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Rettungsleitstellen. Die Verständigung der NFMS erfolgt ausschließlich über den betrieblich zuständigen Fahrdienstleiter, Weichenwärter oder betrieblich örtlich zuständigen Mitarbeiter nach den Festlegungen des betrieblich-technischen Regelwerkes. Die Koordination und die Leitung am Ereignisort obliegt dem Notfallmanager er HPA. Der Notfallmanager der HPA wird durch die Notdienste der EVU unterstützt. Der Ereignisort darf nach einem Ereignis so lange nicht verändert werden, bis der Notfallmanager den Ereignisort (ggf. auch telefonisch) freigegeben hat. Gefährliche Ereignisse sind auch das Auffahren von Weichen und das Vorbeifahren an Halt zeigenden Signalen. Die Notfallmeldestelle für gefährliche Ereignisse auf der Eisenbahninfrastruktur ist zu erreichen unter folgender Telefonnummer: +49 40 42847-3400.

Bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb gilt die Richtlinie 423 (Ril 423 – Notfallmanagement, Brandschutz) der Deutschen Bahn AG. Darüber hinaus ist die Bahnunfallrichtlinie der Freien und Hansestadt Hamburg, erlassen von der Behörde für Inneres und Sport, durch den Zugangsberechtigten zu beachten.

20 Kapazitätsmanagement

Die Netzdisposition der HPA ist bestrebt, alle nachstehend aufgeführten Maßnahmen mit den Zugangsberechtigten abzustimmen, d.h. die Interessen der EVU zu berücksichtigen. Der Letztentscheid liegt aber grundsätzlich bei der HPA- Netzdisposition (analog Ril 420.0500 Abschnitt 3).

20.1 Dispositionsregeln für den Netzbetrieb

Die Disposition aller Fahrten erfolgt unter Berücksichtigung vorhergehender und nachfolgender Produktionsschritte, soweit erforderliche Informationen durch den Zugangsberechtigten bekannt gegeben wurden. Es gilt folgende Vorrangregelung in der angegebenen Reihenfolge:

(1) Dringliche Hilfszüge

(2) Pünktliche Zugfahrten inkl. Rangierfahrten, die ohne Halt in eine Zugfahrt übergehen

(3) Fahrten zum pünktlichen Erreichen der Ladezeit auf einer Ladestelle

(4) Unpünktliche Zugfahrten inkl. Rangierfahrten, die ohne Halt in eine Zugfahrt übergehen

(5) Triebfahrzeugleerfahrten zum pünktlichen Bespannen von Ausgangszügen

Alle nicht separat genannten Fahrten werden gemäß Anmeldung unter Berücksichtigung der angemeldeten Produktionsabläufe abgearbeitet.

Fahrten, die nicht dem Schienengüterverkehr dienen, werden grundsätzlich nachrangig behandelt.

Betriebliche Disposition der Güterzüge

Der Zu- und Ablauf zum Hamburger Hafen wird durch die Netzdisposition der HPA kontinuierlich beobachtet und in Abstimmung mit der Betriebszentrale Hannover der DB InfraGO AG gesteuert. Die betriebliche Disposition dient einer vorausschauenden Steuerung des Bahnbetriebes im Zulauf auf den Hamburger Hafen. Ziel ist es, Engpässe zu vermeiden und auch bei Störungen eine geordnete Durchführung des Betriebes zu ermöglichen.
Bei kurzfristig auftretender Einschränkung der Verfügbarkeit der Infrastruktur der HPA oder sich anschließender Eisenbahninfrastrukturen bzw. aus anderen als netzbezogenen Gründen kann das Zurückhalten von Güterzügen durch die HPA-Netzkoordination bei der DB Netz Bereichsdisposition Güterzug (BD G1) oder Zugdisposition (Zd) in Abstimmung mit dem EVU (analog DB Ril 420.0209) veranlasst werden. Werden vor Plan verkehrende Züge lediglich bis zum Erreichen der Planzeit zurückgehalten, ist grundsätzlich keine Abstimmung mit den EVU erforderlich. Kann ein Zug nicht direkt angenommen werden, wird dem EVU, sofern möglich, hafenintern eine Alternative angeboten. Zurückgehaltene Züge werden bedarfsgerecht und nach Rücksprache mit den EVU und ggf. den Ladestellen bei der BZ Hannover abgerufen.

Ursachen, die das Einführen der Zulaufsteuerung erforderlich werden lassen, können u.a. folgende sein:

- Störungen bei einem der EIU (HPA, Ladestellen, DB InfraGO AG) oder an Fahrzeugen
- Bahnbetriebsunfälle
- geplante Baumaßnahmen bei einem der EIU
- nicht geräumte Ein- bzw. Ausfahrgleise

Abhängig vom Umfang der Einschränkungen wird zwischen präventiver Zulaufsteuerung und Zulaufsteuerung unterschieden.

Das jeweilige Verfahren wird durch den Netzkoordinator in Absprache mit der Betriebszentrale (BZ) der DB InfraGO AG in Hannover eingeführt. Die Einführung kann für den gesamten Hafen, für einen Hafenteil (West oder Ost), für einen Bahnhofsteil oder auch für eine einzelne Ladestelle erfolgen.

a) **Präventive Zulaufsteuerung**

Im Rahmen der präventiven Zulaufsteuerung können vorrangig vor Plan verkehrende Züge bis zum Erreichen der Planzeit zurückgehalten werden. Im Plan oder verspätet verkehrende Züge werden im Rahmen der präventiven Zulaufsteuerung nur im Einvernehmen mit dem Strecken EVU zurückgehalten. Der Zulauf wird bei Anzeichen für knapp werdende Gleiskapazitäten präventiv gesteuert, um zu verhindern, dass Engpässe entstehen.

b) **Zulaufsteuerung**

Im Rahmen der Zulaufsteuerung werden Züge nach Bedarf zurückgehalten. Die Zulaufsteuerung wird angewendet bei bereits eingeschränkten Gleisverfügbarkeiten, bei größeren Störungen, Baumaßnahmen oder nach Unfällen mit erheblichen betrieblichen Auswirkungen. Die HPA-Netzkoordination und die BZ Hannover entscheiden gemeinsam über die Notwendigkeit der Einführung des Verfahrens und damit über das Zurückhalten von Zügen.

Bei der Entscheidung über das Zurückhalten der konkreten Züge werden durch die HPA-Netzdisposition neben der Fahrplanlage insbesondere die Zusammensetzung der Züge, die zu erreichenden Ladestellen sowie Slotzeiten, der Rangieraufwand und die verfügbaren Rangierkapazitäten der Rangierdienstleister berücksichtigt.

Direktzüge mit einer konkreten Slotzusage innerhalb von 4 Stunden nach der prognostizierten Ankunftszeit werden prioritär behandelt. Gleiches gilt für Mehrgruppenzüge, wenn eine konkrete Zusage für den ersten Slot innerhalb von 4 Stunden nach der prognostizierten Ankunftszeit vorliegt und seitens des zuständigen Rangier-EVU bestätigt wird, dass das Einfahrgleis innerhalb von 4 Stunden komplett geräumt wird und hierfür ausreichend Kapazitäten vorhanden sind (auf der HPA-Infrastruktur oder in der Ladestelle). Der Zugangsberechtigte ist verantwortlich für den Nachweis des Slots und muss ggf. eine Bestätigung des Slots beim Terminal einholen und der HPA vorlegen. Bei Mehrgruppenzügen gilt die Regel für den jeweils frühesten Slot.

Bei Kapazitätsengpässen können auch fahrplanmäßig pünktliche Züge zurückgehalten werden, wenn keine konkreten Slotzusagen und Zusagen zum kompletten Räumen der Einfahrgleise vorliegen.

Bei größeren Störungen oder Ereignissen kann es erforderlich werden, alle Züge über einen längeren Zeitraum zurückhalten zu lassen. Hierüber werden die EVU gesondert per E-Mail informiert.

Über die Einführung bzw. Aufhebung der Zulaufsteuerung erfolgt eine allgemeine Information an alle EVU.

20.2 Dispositionsregeln für die Zuweisung von Gleisen

Die Gleise der HPA werden entsprechend der vorgesehenen Funktion gemäß den Angaben zu den örtlichen Zusätzen für den Bahnhof Hamburg Hafen Anlage 2-2 durch die Netzdisposition der HPA unter Berücksichtigung der Kundenwünsche zugewiesen.

a. Bei der Dispositionsentscheidung werden die folgenden Parameter zu Grunde gelegt:

- **Bei Zugeinfahrten:**
    - Verfügbare Gleise (Gleis frei, Gleis nicht gesperrt) mit zur Zuglänge passenden Nutzlänge
    - Örtliches Ziel (es werden die örtlichen Ziele der Wagengruppen gemäß der vom EVU zu übermittelnden Wagenreihung berücksichtigt)
    - Zeitliches Ziel (bei Kapazitätsengpässen in einem Bahnhofsteil werden vorrangig Züge, die deutlich vor der Terminal-Slotzeit einfahren, in andere Bahnhofsteile disponiert)
- **Bei Zugausfahrten:**
    - Verfügbare Gleise mit zur Zuglänge passenden Nutzlänge (adäquat zur Einfahrt)
    - Abfahrtzeit (ist entscheidend für die Reihenfolge der Behandlung und bevorzugte Zuweisung von Gleisen, um eine pünktliche Ausfahrt zu gewährleisten)
    - Örtliche Quelle (die Herkunft der Wagengruppen wird berücksichtigt)

Die Disposition erfolgt mit dem Ziel, Fahrten über belastete Knotenpunkte zu reduzieren.

b. Zuweisung von Verkehrsgleisen für die Abstellung von Wagen:

Bei der Zuweisung von Verkehrsgleisen wird eine individuelle, feste Nutzungsdauer vereinbart. Verkehrsgleise sind bis zum Ablauf der Nutzungsdauer zu räumen. Eine Nutzung über die vereinbarte Dauer hinaus ist nur nach Zustimmung durch die Netzdisposition möglich. Werden Verkehrsgleise auch nach Aufforderung durch die Netzdisposition nach der vereinbarten Nutzungsdauer nicht durch das abstellende EVU geräumt, wird ein gesondertes Entgelt entsprechend Ziffer 3.4.21 der Liste der Entgelte erhoben. Außerdem ist die HPA berechtigt, ein drittes EVU zum Räumen der Gleise zu Lasten des abstellenden EVU zu beauftragen. (Siehe hierzu Ziffer 20.3.)

c. Gleise für die Bildung von Ausgangszügen:

Zugewiesene Gleise zur Bildung von Ausgangszügen sind mit Ausfahrt des Zuges vollständig zu räumen. Wenn ein EVU beabsichtigt, Fahrzeuge nach Ausfahrt des Zuges, zurückzulassen, bedarf dies der vorherigen Zustimmung durch die Netzdisposition. Fahrzeuge, die ohne vorherige Zustimmung durch die Netzdisposition im Gleis verbleiben, sind nach Aufforderung durch die Netzdisposition durch das abstellende EVU zu räumen. Werden die Gleise auch nach Aufforderung nicht geräumt, wird ein gesondertes Entgelt entsprechend Ziffer 3.4.22 der Liste der Entgelte erhoben. Zum Räumen von Gleisen siehe auch Ziffer 20.3.

d. Bei Kapazitätsengpässen oder Konflikten zwischen den Nutzungsanträgen gelten folgende Dispositionsregeln:

1. Die Zuweisung von Gleisen für die Bereitstellung von Ausgangszügen erfolgt frühestens vier Stunden vor Abfahrt des Zuges. Steht vier Stunden vor Abfahrt kein geeignetes Ausfahrgleis zur Verfügung, erfolgt die Zuweisung der Ausfahrgleise in der Reihenfolge der geplanten Zugabfahrten. Für die Zwischenabstellung und Zugbildung werden alternative Gleise angeboten. Ein Aufteilen der Wagengruppe auf mehrere Gleise kann erforderlich werden.

2. Bei Kapazitätsengpässen an KAT III Gleisen und freien Kapazitäten an KAT I und/oder II Gleisen können zur Abstellung und Zugbildung auch Gleise der KAT I und/oder II zugewiesen werden, wobei dann die Entgelte und die Standardaufenthaltsdauer der dann zugewiesenen Kat. I oder II gelten.

3. Bei der Zuweisung von Gleisen kann eine maximale Nutzungsdauer vereinbart werden, die auch geringer als die Standardaufenthaltszeit sein kann. Die so zugewiesenen Gleise sind bis zum Ablauf der Nutzungsdauer zu räumen. Erfolgt die Räumung nach Ablauf der Nutzungsdauer und Aufforderung durch die Netzdisposition nicht, gelten die Regelungen aus 20.2.b. entsprechend.

4. Die HPA kann ein EVU verbindlich dazu anweisen, die durch das EVU abgestellten Fahrzeuge von solchen Gleisen zu räumen bzw. räumen zu lassen, bei denen die Standard-Aufenthaltsdauer bzw. die vereinbarte Nutzungsdauer aus von ihm zu vertretenden Gründen überschritten wurde oder wenn ein Gleis unberechtigt genutzt wird. Es werden alternative Gleise zugewiesen, die sich auch in anderen Bahnhofsteilen befinden können.

e. Das Abstellen einzelner Fahrzeuge eines EVU in einem Gleis stellt keine Reservierung des Gleises für eine Folgeverwendung dar. Es können Fahrzeuge auch anderer EVU vor den oder das Fahrzeug abgestellt werden. Ausgenommen hiervon sind Gleise, in denen sich Fahrzeuge befinden, die einem Ausgangszug zugeordnet sind oder die innerhalb der nächsten vier Stunden eine Ladestelle erreichen müssen.

f. Baumaßnahmen werden den Zugangsberechtigten durch die HPA unverzüglich angekündigt. Die betroffenen Gleise sind durch die EVU rechtzeitig bis zum angekündigten Zeitpunkt zu räumen. Zum Verfahren beim Räumen von Gleisen siehe unter Ziffer 20.3.).

20.3 Räumen von Gleisen

Die HPA ist bestrebt, alle Maßnahmen zu ergreifen, um den Zugangsberechtigten eine möglichst effiziente Nutzung der Hafenbahninfrastruktur zu ermöglichen. Hierzu ist es erforderlich, dass sich die Zugangsberechtigten an die Dispositionsregeln halten. Für den Fall der Nichteinhaltung besteht für die HPA die Möglichkeit, die Räumung eines Gleises von Fahrzeugen zu verlangen.

Hierzu muss die HPA-Netzdisposition das abstellende EVU auffordern, ein bestimmtes Gleis von Fahrzeugen zu räumen. Nach der entsprechenden Anweisung gilt eine Frist von zwei Stunden innerhalb derer die Fahrzeuge durch das angewiesene EVU entfernt werden müssen.

Räumt das von der HPA aufgeforderte EVU das Gleis nicht fristgerecht, bzw. lässt es nicht fristgerecht durch einen Dritten räumen, kann die HPA ein anderes Rangier-EVU, welches auf ihrer Infrastruktur verkehrt, mit der Räumung beauftragen.

Bei der Auswahl des Rangier-EVU wird die HPA folgende Kriterien anlegen:

1. Räumliche Nähe
2. Zeitliche Verfügbarkeit

Die Kosten der ersatzweisen Räumung, welche der HPA auf diese Weise entstehen, sind ihr vom ursprünglich angewiesenen EVU innerhalb von 2 Wochen nach Zugang einer entsprechenden Rechnung zu erstatten.

Sollte durch das angewiesene Umsetzen von Fahrzeugen Entgelte für Ladestellenbezirksfahrten anfallen, so werden diese von der HPA auf Antrag erstattet.

In folgenden Fällen kann die HPA das Räumen von Gleisen verlangen:

1. Bei Überschreitung der vereinbarten festen Nutzungsdauer (vgl. Ziffer 22.2 b.)

2. Wenn Gleise für die Bildung von Ausgangszügen nach Ausfahrt des Zuges vom EVU nicht vollständig geräumt wurden und keine Zustimmung der Netzdisposition für eine weitergehende Belegung des Gleises vorliegt (vgl. Ziffer 20.2 c.).

3. Wenn bei Kapazitätsengpässen die Standardaufenthaltsdauer oder die vereinbarte maximale Nutzungsdauer eines Gleises überschritten wird (vgl. Ziffer 20.2 d.) Nrn. 3. Und 4.).

4. Wenn ein Gleis unberechtigt genutzt wird (vgl. Ziffer 20.2 c. Nr. 4.).

5. Wenn ein Gleis zu Beginn einer Baumaßnahmen trotz Ankündigung nicht durch das abstellende EVU geräumt wurde (vgl. Ziffer 20.2 d. 6.).

Ziffer 5.3.5 HPA-NBS-AT bleibt unberührt. Hinsichtlich der Haftung der HPA für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Räumen der Infrastruktur entstehen, findet Ziffer 6 der HPA-NBS-AT

Anwendung mit der Maßgabe, dass die Haftung der HPA im Falle leichter Fahrlässigkeit ausgeschlossen ist, sofern nicht Leben, Körper, Gesundheit oder wesentliche Vertragspflichten verletzt werden. Im Falle der Verletzung wesentlicher Vertragspflichten ist die Haftung auf den bei Vertragsschluss vorhersehbaren typischen Schaden begrenzt. In jedem Fall - mit Ausnahme von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit - beschränkt sich die Haftung der HPA pro Schadensereignis auf einen Höchstbetrag in Höhe von 400.000 Euro. Soweit der Schaden durch eine vom Zugangsberechtigten abgeschlossene Versicherung gedeckt ist, haftet die HPA allenfalls für etwaige damit verbundene Nachteile des Zugangsberechtigen (z.B. höhere Versicherungsprämien, Zinsnachteile).

20.4 Lokabstellung

1. Lokabstellplätze Hamburger Hafen

Die HPA stellt den Zugangsberechtigten Abstellmöglichkeiten für die Triebfahrzeuge im Zug- sowie auch im Rangierdienst zur Verfügung. Die Lokabstellplätze befinden sich in den Bahnhofsteilen Dradenau, Alte Süderelbe, Hohe Schaar sowie Hamburg Süd. Die Abstellung auf einem für Zugloks vorgesehenen und gekennzeichneten Lokabstellplatz ist bei der HPA anzumelden. Eine Übersicht der möglichen Stellplätze für Zug- und Rangierloks im Hamburger Hafen befindet sich in der Anlage 8a zu den HPA-NBS-AT/BT.

2. Vermietung der Lokabstellplätze

Für den Zugangsberechtigten besteht die Möglichkeit, Lokabstellplätze langfristig anzumieten. Zu jedem Jahreswechsel erfolgt eine neue diskriminierungsfreie Verteilung aller zur Verfügung stehenden Lokabstellplätze an alle Mietinteressenten. Die Vermietung eines Stellplatzes wird jeweils für ein Kalenderjahr vorgenommen. Die HPA teilt den Zugangsberechtigten im Zuge der jährlichen Bedarfsabfrage mit, welche Plätze auf der Hafenbahninfrastruktur für das darauffolgende Kalenderjahr langfristig gemietet werden können. Die Zugangsberechtigten erhalten ein Formular, in dem die anzumietenden Lokabstellplätze inklusive des zu entrichtenden Entgelts aufgelistet sind. Die Zugangsberechtigten müssen Ihren Bedarf an Lokabstellplätzen in diesem Formular angeben und bis zum 18.10. des laufenden Jahres für das folgende Kalenderjahr bei der HPA anmelden. Die Anmeldung hat an die E-Mailadresse kunden-hafenbahn@hpa.hamburg.de zu erfolgen. Nach erfolgter Bedarfsabfrage erfolgt die Verteilung der Abstellplätze an die Zugangsberechtigten.

Lokabstellplätze, die sich außerhalb der Lokservicestelle befinden und in einem Lokabstellgleis hintereinander liegen, werden nur zusammenhängend vermietet. Diese Lokabstellplätze werden nach einem besonderen Kostenmodell vermietet (siehe hierzu Ziffer 3.3 Liste der Entgelte).

a. Verteilungsverfahren

Grundlage für die Verteilung der Lokabstellplätze stellt die Bedarfsanmeldung der Zugangsberechtigten bei der HPA dar. Liegen für einen oder mehrere Lokabstellplätze für denselben Zeitraum konfligierende Nutzungsanträge mehrerer Zugangsberechtigter vor, führt die HPA unverzüglich ein Koordinierungsverfahren gemäß Art. 10 Abs. 1 Satz 1 der DVO (EU) 2017/2177 durch. Die HPA wird dabei versuchen, den Konflikt durch die Zuweisung eines betrieblich gleichwertigen alternativen Abstellplatzes auf der Hafenbahninfrastruktur einvernehmlich zu lösen.

b. Einleitung des Höchstpreisverfahrens

Die HPA sieht als Vorrangkriterium gemäß Artikel 11 der DVO (EU) 2017/2177 die abschließende Entscheidung über die Kapazitätszuweisung durch die Durchführung eines Höchstpreisverfahrens vor. Führt das Koordinierungsverfahren innerhalb von 5 Werktagen zu keiner einvernehmlichen Lösung, erklärt die HPA das Koordinierungsverfahren für gescheitert. Zur Ermittlung des vorrangig Zugangsberechtigten wendet die HPA das Höchstpreisverfahren gemäß § 13 Abs. 2 Satz 3 i.V.m. § 52 Abs. 8 Satz 3–6 ERegG nach Maßgabe der folgenden Absätze an.

c. Aufforderung zur Gebotsabgabe

Die HPA fordert die am Koordinierungsverfahren beteiligten Zugangsberechtigten per E-Mail auf, innerhalb einer Ausschlussfrist von 5 Werktagen ein verbindliches Entgeltangebot für den/die strittigen Lokabstellplatz/-plätze abzugeben. Das Angebot muss über dem Entgelt liegen, welches auf Grundlage der Liste der Entgelte zu zahlen wäre.

Sind die abgegebenen Höchstgebote der Zugangsberechtigten identisch, wird das Verfahren wiederholt, bis eine Entscheidung herbeigeführt werden kann. Bei zu wiederholenden Verfahren gilt das zuvor identische Höchstgebot als zu überbietendes Mindestgebot. Gibt im wiederholten Höchstpreisverfahren nur ein Zugangsberechtigten nur ein Gebot ab, so erfolgt die Angebotsabgabe für den zu mietenden Lokabstellplatz an diesen Zugangsberechtigten auf der Basis des letzten gemeinsamen Höchstgebots.

d. Entscheidungsverfahren

Die Zuweisung des Lokabstellplatzes erfolgt an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen. Der obsiegende Zugangsberechtigte schuldet für den Zuweisungszeitraum das von ihm gebotene Höchstentgelt.

Für den Fall, dass ein nach Abschluss des Höchstpreisverfahrens abgegebenes Mietvertragsangebot vom ZB nicht angenommen wird, gilt Folgendes:

- Nimmt der Zugangsberechtigte, der das höchste Nutzungsentgelt angeboten hat (ZB1), das Angebot zum Abschluss eines Mietvertrages nicht an, erfolgt die Zuweisung an denjenigen der verbliebenen bietenden Zugangsberechtigten, der das nächsthöhere Nutzungsentgelt angeboten hat (ZB2). Der ZB1 hat die Differenz zwischen dem von ihm im Höchstpreisverfahren angebotenen Entgelt und dem von ZB2 angebotenen Entgelt an die HPA zu zahlen.

- Nimmt der ZB2 das Angebot zum Abschluss eines Mietvertrages ebenfalls nicht an, erfolgt die Zuweisung an denjenigen der verbleibenden bietenden Zugangsberechtigten, der das nächsthöhere Nutzungsentgelt angeboten hat (ZB3). Der ZB2 hat die Differenz zwischen dem von ihm im Höchstpreisverfahren angebotenen Entgelt und dem von ZB3 angebotenen Entgelt an die HPA zu zahlen.

- Gleiches gilt für jeden weiteren Zugangsberechtigten, der im Höchstpreisverfahren ein Entgelt angeboten hat, entsprechend. Verbleibt nur noch ein bietender Zugangsberechtigter, so erfolgt die Zuweisung an diesen Zugangsberechtigten auf Basis der Entgeltberechnung für Lokabstellplätze nach der geltenden Liste der Entgelte. Der Zugangsberechtigte, der das

nächsthöhere Gebot abgegeben hat, aber das Mietvertragsangebot nicht angenommen hat, hat die Differenz zwischen dem von ihm angebotenen Entgelt und dem in der geltenden Liste der Entgelte berechneten Entgelt an die HPA zu zahlen.

Für den Fall, dass von vornherein lediglich ein Höchstgebot im Höchstpreisverfahren abgegeben wurde, so erfolgt die Zuweisung an diesen Zugangsberechtigten auf Basis des dann geltenden Entgelts für die Lokabstellplätze nach der Liste der Entgelte.

e. Einbindung der Bundesnetzagentur (Verfahrensablauf)

1. Die Angebote sind der HPA ausschließlich über die BNetzA zuzuleiten. Die Bundesnetzagentur öffnet die Angebote zeitnah nach Ablauf der Angebotsfrist und teilt den beteiligten Zugangsberechtigten und der HPA die Angebote und deren Höhe unverzüglich mit.
2. Den Zuschlag für den Lokabstellplatz erhält der Zugangsberechtigte, der das höchste Entgeltangebot abgegeben hat.

f. Auslastung der Lokabstellplätze / außerordentliches Kündigungsrecht

Die Zugangsberechtigten sind dazu angehalten, die Lokabstellplätze bestmöglich auszulasten, da dies betrieblich und ökonomisch angezeigt ist.

~~Sofern die durchschnittliche Auslastung (beginnend mit der Mietvertragslaufzeit) eines jeweiligen **Einzelplatzes in der Lokservicestelle** in den ersten zwei Monaten eines Quartals weniger als 50% beträgt, stellt dies einen besonderen Kündigungsgrund dar. Zum Ende des betrachteten Quartals kann die HPA den Mietvertrag über den betroffenen Lokabstellplatz insoweit kündigen, als der Zugangsberechtigte die geringe Auslastung zu vertreten hat. Das ist insbesondere der Fall, soweit sie nicht auf besonderen betrieblichen Gründen beruht, welche die jederzeitige Verfügbarkeit auch bei insgesamt geringer Auslastung betrieblich erforderlich machen. Die Kündigung erfolgt mit einer Frist von mindestens zwei Wochen mit Wirkung zum Ende eines Quartals.~~

~~Sofern der Zugangsberechtigte **mehrere Einzelplätze** in der Lokservicestelle gemietet hat, muss die durchschnittliche Auslastung aller gemieteten Plätze 50% betragen. Wird diese nicht erreicht, kann die HPA so viele Einzelplätze kündigen, bis die durchschnittliche Auslastung bei den restlichen Einzelplätzen wieder gewährleistet werden kann.~~

~~Für **hintereinander liegende Lokabstellplätze** stellt es einen besonderen Kündigungsgrund dar, wenn~~ Sofern die durchschnittliche Auslastung ~~aller~~ der von einem EVU ~~in einem Gleis~~ angemieteten Abstell~~platzkonstellationen~~plätze in den ersten zwei Monaten eines Quartals die ~~folgende~~ erforderliche Auslastung unterschreite~~tn~~, stellt dies einen besonderen Kündigungsgrund dar. Folgende Auslastung ist für die verschiedenen Abstellplatzkonstellationen zu erreichen:

Gleisnummern	Stellplatznummern	Erforderliche Auslastung
WHO026	1 bis 6	10%
ASE511	1 bis 4	20%
ASE512	1 bis 4	20%
ASE591	1 + 2	40%
ASE591	3+4	40%
ASE592	1+2	40%
ASE592	3+4	40%
ASE593	1+2	40%
ASE593	3+4	40%
ASE594	1+2	40%
ASE594	3+4	40%
LSS5003	1 bis 3	35%

~~3 Plätze beidseitig angebunden: 45 % Auslastung~~

~~2 hintereinanderliegende Plätze einseitig angebunden: 40 % Auslastung~~

~~(gilt auch wenn bei 3 oder 4 hintereinanderliegenden Plätzen, die beidseitig angebunden sind, 2 Plätze an ein EVU vermietet sind)~~

~~4 hintereinanderliegende Plätze beidseitig angebunden: 40 % Auslastung~~

~~3 hintereinanderliegende Plätze einseitig angebunden: 35 % Auslastung~~

~~(gilt auch wenn bei 4 hintereinanderliegenden Plätzen, die beidseitig angebunden sind, 3 Plätze an ein EVU vermietet sind)~~

~~4 hintereinanderliegende Plätze: 20 % Auslastung~~

~~6 hintereinanderliegende Plätze: 15 % Auslastung~~

~~Wird die durchschnittliche Auslastung nicht erreicht, hat die HPA das Recht, so viele Einzelplätze~~die betroffenen Abstellplatzkonstellationen zu kündigen. ~~zu kündigen, bis die durchschnittliche Auslastung bei den restlichen Einzelplätzen wieder gewährleistet werden kann. Würde bei diesem Vorgehen nur ein Einzelplatz übrigbleiben, kann auch dieser gekündigt werden, da außerhalb der Lokservicestelle keine Einzelplätze vermietet werden.~~

§ 43 Abs. 4 ERegG bleibt unberührt.

Die Ermittlung der Auslastung der Abstellplätze erfolgt anhand der Nutzerdaten in transPORT rail. Die ermittelten Daten werden den Zugangsberechtigten durch die HPA zur Verfügung gestellt.

3. Verfahren zum Erreichen und Verlassen der Lokabstellplätze

Das Verfahren zum Erreichen und Verlassen der Lokabstellung wird in der Anlage 8 zu den HPA-NBS-AT/BT beschrieben.

a. Dispositive Vergabe der Lokabstellplätze für Zugloks

Sowohl die Abstellung auf einem langfristig als auch auf einem kurzfristig angemieteten Lokabstellplatz ist bei der Lokabstellplanung Hafenbahn (LAP) am Verkehrstag des Zuges mit den in der Anlage 8 zu den HPA-NBS-AT/BT genannten Angaben anzumelden. Dies muss nach Einfahrt des Zuges im Eingangsbahnhof geschehen. Ebenfalls ist das Verlassen des Lokabstellplatzes der Disposition LAB vor der Abfahrt mitzuteilen.

Die LAP ist täglich 24/7 erreichbar unter:

Tel.: 040 / 59369- 3411
Mail.: lokabstellung.hafen@hpa.hamburg.de

Hat ein Zugangsberechtigter Lokabstellplätze gemietet, so hat er diese vorrangig zu nutzen. Nur wenn diese belegt sind, können weitere dispositive Plätze genutzt werden. Nur so kann die bestmögliche Auslastung aller vorhandenen Lokabstellplätze gewährleistet werden.

b. Verfahren zum Abstellen der Rangierloks

Eine aus dem Rangierdienst zur Dienstpause oder zum Dienstende abzustellende Rangierlok fährt auf einen lt. Anlage 8a zu den HPA-NBS-AT/BT ausschließlich für Rangierloks zu nutzenden Abstellplatz. Diese Abstellung muss bei der Disposition LAP nicht an- bzw. abgemeldet werden.

Soll eine Rangierlok auf einen für Zugloks vorgesehenen Stellplatz abgestellt werden, so muss diese Abstellung beim Disponenten LAP angemeldet werden (Verfahren wie in Anlage 8 beschrieben).

Rangierloks dürfen nur in Ausnahmen nach Zustimmung durch den Fahrdienstleiter in nicht für die Abstellung von Rangierloks vorgesehenen Gleisen abgestellt werden.

4. Verlassen des Stellplatzes zu einer anderen als der angemeldeten Standzeit

Besteht durch den Zugangsberechtigten der Wunsch, den Stellplatz zu einer anderen als der angemeldeten und geplanten Standzeit zu verlassen, ist zu beachten, dass dies möglicherweise durch Abstellungen anderer Triebfahrzeuge verhindert bzw. verzögert wird.

III. Abschnitt: transPORT rail

Um einen effizienten und reibungslosen Ablauf des Bahnverkehrs im Hamburger Hafen zu gewährleisten, stellt die HPA den Zugangsberechtigten ihrer Infrastruktur und deren Dienstleistern

verschiedene IT-Systeme zur Verfügung. Wesentlicher Bestandteil der Abwicklung des Bahnverkehrs sind die Systeme „transPORT rail *basic*“ (TPR/b) und transPORT rail (TPR). TPR/b ist die Basis-Version und dient als Bahninfrastrukturknoten dazu, die Betriebsabläufe auf der Infrastruktur der Hafenbahn zu koordinieren. Es legt dabei den Fokus auf die Wagenbewegungen und enthält alle für den Betrieb erforderlichen Daten. Neben der Basis-Version TPR/b stellt die HPA die Vollversion transPORT rail (TPR) zur Verfügung. TPR dient dazu, die bahnlogistischen Prozesse zu unterstützen und legt dabei den Fokus auf die Ladung und die Transportaufträge. transPORT rail dient als Bahnlogistikknoten dem Austausch von Transportdaten zur Unterstützung der Verladeprozesse zwischen den Zugangsberechtigten bzw. deren Dienstleistern und den Ladestellen.

21 Begriffsbestimmungen

- **EDI** (Electronic Data Interchange = Elektronischer Datenaustausch)
  Als EDI wird der elektronische Austausch kommerzieller, technischer, administrativer und sonstiger Daten zwischen Computern bezeichnet. Die Übertragung der Daten erfolgt in einer vereinbarten Norm in Form einer strukturierten EDI-Nachricht.

- **TD 04 Schnittstelle:** Die von den EVU, Operateuren und Dienstleistern für die Kommunikation mit transPORT rail genutzte Schnittstelle

- **TD 01 Schnittstelle:** Die von den Ladestellen für die Kommunikation mit transPORT rail genutzte Schnittstelle

- **Kommunikationssystem**
  Gesamtheit der technischen Einrichtungen, die eine Kommunikation ermöglichen, also die Kommunikationseinrichtungen beider Parteien und das sie verbindende Leitungsnetz.

- **Kommunikationseinrichtung**
  Gesamtheit der technischen Geräte und Mittel einer Partei, insbesondere Hard- und Software, die der Durchführung des elektronischen Datenaustauschs auf der Basis der in den HPA-NBS-BT enthaltenen Regelungen dienen.

- **Daten**
  Eine Darstellung von Fakten, Konzepten oder Instruktionen, die geeignet ist, Kommunikation, Interpretation oder Verarbeitung durch Menschen sowie automatische Verfahren zu unterstützen.

- **Übertragungspartner**
  Übertragungspartner ist derjenige, der die Daten überträgt; dies kann ein Providerdienst sein.

22 transPORT rail basic

Zur Erhöhung der Leichtigkeit des Bahnverkehrs im Hamburger Hafen und zur Verbesserung des Informationstransports zwischen den Zugangsberechtigten oder deren Dienstleistern, Kaibetrieben, der Wasserschutzpolizei, dem Zoll und der Hamburg Port Authority stellt die Hamburg Port Authority transPORT rail *basic* zur Verfügung. Eisenbahntransporte im Hamburger Hafen werden über transPORT rail *basic* im Dialogverfahren und über direkten elektronischen Datenaustausch (EDI) abgewickelt. Dadurch werden Botenwege, Wartezeiten und mehrfache händische Dokumentenbearbeitung vermieden beziehungsweise deutlich reduziert.

Auch die Betriebsabläufe der Hamburg Port Authority werden durch transPORT rail *basic* unterstützt. transPORT rail *basic* stellt unter anderem sämtliche Daten über Betriebszustände (Wagen- und Lokomotivstandorte, Gleisbelegungen, Wageneinn- und Ausgänge) in Realzeit dar. Damit wird die Nutzung der Infrastruktur optimiert und die Abläufe in der übergreifenden Logistikkette werden beschleunigt.

22.1 Nutzungsverpflichtung

Ein Verzicht auf die Nutzung von transPORT rail basic würde die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens gravierend beinträchtigen. Aus diesem Grund sind die Zugangsberechtigten verpflichtet, in Abstimmung und mit Unterstützung der Hamburg Port Authority, die technischen Voraussetzungen für eine Nutzung von transPORT rail basic zu schaffen und das System zu nutzen (vgl. Ziffer 27).

Die Verpflichtung zur Nutzung hat zur Folge, dass die in der Anlage 2a der HPA-NBS-AT/-BT aufgezählten Daten vom Zugangsberechtigten bereitgestellt werden müssen. Der Zugangsberechtigte kann mit der Bereitstellung der Daten auch einen Dritten (Dienstleister) beauftragen. Die HPA ist nicht verpflichtet, die elektronisch übermittelten Daten des Zugangsberechtigten an ihre IT-Systeme auf Richtigkeit und Vollständigkeit zu überprüfen.

Der Zugangsberechtigte bzw. die von ihm beauftragten Dienstleister verpflichten sich, die für den Transportprozess erforderlichen Schritte einzuhalten und alle geforderten Daten in fachlich korrekter Weise zu liefern.

22.2 Funktionsbereiche und Schnittstellen

transPORT rail *basic* besteht aus den im Folgenden dargestellten Modulen bzw. Teilmodulen, Dialogsystemen und Schnittstellen, die die Anwendungsfunktionen realisieren. Prozessbeschreibungen der verschiedenen Funktionsbereiche in transPORT rail *basic* für den Bahnempfang und Bahnversand sind der Anlage 2 c HPA-NBS-AT/-BT zu entnehmen.

- **Basisfunktion**

transPORT rail *basic* dient der HPA zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben als Eisenbahn-infrastrukturunternehmen und zur Umsetzung eines sicheren und wirtschaftlichen Betriebes ihrer Infrastruktur. Es dient im Systemverbund mit Fahrplan- und Betriebsleitsystem zur wagengenauen Steuerung, Überwachung und Dokumentation der Infrastrukturnutzung. Aufgrund dieser

herausragenden Funktion ist die Nutzung des Systems für alle Zugangsberechtigten verbindlich vorgeschrieben.

Die Aufgabe von transPORT rail *basic* ist die Bereitstellung von Informationen zur wagengenauen Disposition des Eisenbahnbetriebes auf der Infrastruktur der Hafenbahn. Über transPORT rail *basic* werden Daten zur Abrechnung des Infrastrukturnutzungsentgeltes bereitgestellt.

Das System stellt standardisierte Schnittstellen für die gegenseitige Kommunikation zwischen Zugangsberechtigten/Dienstleistern, EIU und den Ladestellen im Bereich der Hafenbahninfrastruktur bereit.

- **Wagenstandortverfolgung**

In Verbindung mit den vom Betriebsleitsystem der HPA zur Verfügung gestellten Informationen über Fahrtbewegungen ermittelt transPORT rail *basic* die Wagenstandorte auf dem Gebiet der Hafenbahninfrastruktur für ein- und ausfahrende Züge. Bei der Durchführung von Rangierfahrten im Hamburger Hafen ist jede Standortveränderung von Wagen der HPA unverzüglich nach dem „Verfahren Ladestellenbedienung Hamburg Hafen/Veränderung von Wagenstandorten“ (Anlage 3 HPA-NBS-AT/-BT) mitzuteilen. Über die Standorthistorie im transPORT rail *basic* können die Veränderungen der Wagenstandorte bis drei Monate rückwirkend verfolgt werden.

- **EVU-Schnittstelle**

Über eine EDI-Schnittstelle (Schnittstelle zum elektronischen Datenaustausch) übermittelt der Zugangsberechtigte bzw. dessen Dienstleister die Wagenstammdaten (für Eingangszüge) sowie die Wagenreihungen (für Zug- und Rangierfahrten) an transPORT rail *basic*. Hierfür werden dem Nutzer die standardisierten Nachrichtenformate zur Verfügung gestellt:

www.hamburg-port-authority.de.

- **Web-Client**

Alternativ zur EDI-Schnittstelle wird von HPA ein Web-Client zur manuellen Dateneingabe von Wagenstammdaten (für Eingangszüge) sowie Wagenreihungen (für Zug- und Rangierfahrten) zur Verfügung gestellt. Der Zugang erfolgt über folgende Internetseite:

https://tprng.hpanet.de/#/portal

- **GEGIS-Schnittstelle**

Die Anmeldung von Gefahrguttransporten hat zwingend vor dem Befahren der Hafenbahninfrastruktur zu erfolgen. Bei der ausschließlichen Nutzung von transPORT rail *basic* (ohne Nutzung von transPORT rail) hat die Anmeldung von Gefahrgut im System GEGIS in der Verantwortung des gefahrgutbefördernden Zugangsberechtigten zu erfolgen. Die durch GEGIS für die jeweilige Gefahrgutsendung vergebene Referenznummer ist durch den befördernden Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister in transPORT rail *basic* einzugeben. transPORT rail *basic* hat eine Schnittstelle zu GEGIS, so dass sich die HPA die Gefahrgutdaten des betroffenen Transportes in transPORT rail *basic* anzeigen lassen kann und eine Wagenstandortverfolgung bei Gefahrguttransporten möglich ist. Der Gefahrgut befördernde Zugangsberechtigte gestattet der HPA die Einsicht in die in GEGIS gespeicherten Gefahrgutdaten.

- **Fachsupport**

Der Fachsupport ist Ansprechpartner für alle Kundenfragen rund um das System transPORT rail *basic* und die dazugehörigen Prozesse. Er ist zu erreichen unter:

b-servicedesk@hpa.hamburg.de

22.3 Datenübertragung

Auf Basis der Daten, die durch die Zugangsberechtigten oder deren Dienstleister gemäß den Anlagen 2a und 2b HPA-NBS-AT/-BT an die HPA übermittelt werden, entwickelt die HPA Vorschläge für eine wirtschaftliche Infrastrukturnutzung.

a. Wagenreihung

Die Erfassung der Wagenreihung ist für jede Rangierfahrt verpflichtend. Das Rangier-EVU beauftragt die HPA (Netzdisposition) mit der Erfassung der Wagenreihung in TransPORT rail *basic.* Dazu meldet das Rangier-EVU die Wagenbewegungen an den Netzdisponenten der HPA. Die Übermittlung der Zuführreihung erfolgt durch transPORT rail *basic* an das entsprechende IT-System der Ladestelle. Die Erfassung der Wagenreihung hat spätestens vor Fahrtantritt zu erfolgen. Änderungen in der Wagenreihung während der Fahrtdurchführung sind vor Weiterfahrt zu erfassen.

b. Für den Transportprozess erforderliche Daten

Der Zugangsberechtigte oder dessen Dienstleister hat vor der Durchführung von Fahrten (Zug- und Rangierfahrten) im Bahnversand und Bahnempfang im Hamburger Hafen die für den Transportprozess erforderlichen Daten an die HPA zu übermitteln. Die notwendigen Dateneingaben ergeben sich aus den Anlagen 2a und 2b zu den HPA-NBS-AT/-BT (Angaben des Zugangsberechtigten). Die Daten sind via EDI-Schnittstelle zu senden oder über das Webinterface in transPORT rail einzugeben. Für Rangierfahrten kann die Übermittlung auch per Telefon an den Netzdisponenten der HPA erfolgen.

Eine Übertragung der Daten per Fax kommt nur dann in Betracht, wenn die Übertragung per EDI-Schnittstelle oder Webinterface unmöglich oder wesentlich erschwert ist. Die Daten müssen in diesem Fall an die **Netzdisponenten der HPA** gesendet werden unter: **+49 40 59369-3420 (Fax).**

Bei Problemen mit der Dateneingabe in transPORT rail *basic* ist das Hafenbahn Service Center durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister zu informieren. Das **Hafenbahn Service Center** ist telefonisch durchgängig (24/7) unter folgender Telefonnummer erreichbar: **+49 40 59369-1888**

Insbesondere hat der Zugangsberechtigte oder dessen Dienstleister die zur Gefahrgutbeförderung erforderlichen Angaben gemäß §§ 1, 3, 4 sowie der Anlage 1 Nr. 3 der Gefahrgut- und Brandschutzverordnung Hafen Hamburg (GGBVOHH) in Verbindung mit § 31 der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB) bereit zu stellen. Sofern vom Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister ausschließlich transPORT rail *basic* und nicht auch transPORT rail genutzt wird, haben diese die Anmeldung von Gefahrgut im System GEGIS der Wasserschutzpolizei (Gefahrgut-Informations-System des Hamburger Hafens) in Eigenregie vorzunehmen. Die

infolgedessen durch GEGIS für die jeweilige Gefahrgutsendung vergebene Referenznummer ist durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister in transPORT rail *basic* einzugeben.

Für Züge, deren für den Transportprozess erforderliche Daten nicht vor Einfahrt in den Hamburger Hafen in transPORT rail *basic* übermittelt wurden, gilt Folgendes:

Um sicherzustellen, dass diese Züge ihren eigentlichen Zielen im Hafen zeitnah zugeführt und behandelt werden können, verbleiben diese in den Einfahrgleisen der Hafenbahninfrastur so lange mit dem anbringenden Triebfahrzeug bespannt, bis alle erforderlichen Transportdaten – insb. alle Informationen über Gefahrgut mit UN- und Stoffnummer bzw. die GEGIS-Referenz-Nummer – durch den jeweiligen Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister in TransPORT rail *basic* hinterlegt sind. Die Unterlagen zu den Wagen- und Ladungsdaten haben so lange auf dem Triebfahrzeug (Tfz) zu verbleiben. Der Triebfahrzeugführer muss bis zur Klärung des Sachverhalts für den Netzdisponenten der HPA – zum Beispiel über Zugfunk – erreichbar sein.

Werden die für den Transportprozess erforderlichen Daten nicht in der erforderlichen Qualität (siehe hierzu Anlagen 2a/b der HPA-NBS-BT) an die HPA geliefert, und hat der Zugangsberechtigte oder dessen Dienstleister dies zu vertreten, kann die HPA dem Zugangsberechtigten die ihr unmittelbar hierdurch entstandenen Mehraufwendungen bei der Durchführung des Transportes in Rechnung stellen. Die Höhe des Entgeltes für die Korrektur von Transportdaten ist der jeweils gültigen Liste der Entgelte zu entnehmen.

Darüber hinaus ist für Züge, deren für den Transportprozess erforderliche Daten nicht vor Einfahrt in den Hamburger Hafen durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister in transPORT rail *basic* übermittelt wurden, ein gesondertes Entgelt zu zahlen. Gleiches gilt für Gefahrgutwagen, die ohne Angabe der GEGIS-Referenz auf die Infrastruktur der Hafenbahn verbracht werden. Die Höhe des Entgeltes ist der jeweils gültigen Liste der Entgelte zu entnehmen. Das gesonderte Entgelt ist nicht zu entrichten, wenn die rechtzeitige Eingabe dem Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister aus Gründen, die im Einflussbereich der HPA lagen, oder aufgrund von höherer Gewalt objektiv unmöglich war.

c. Meldung von Lokbewegungen

Soll das mit der Zugfahrt im Hafen ankommende Triebfahrzeug in der Folge als Rangierlok zum Einsatz kommen oder für Rangiertätigkeiten in eine Ladestelle übergehen und dort verbleiben, muss diese Lokverwendung nach Ankunft des Zuges im Hafen und vor Weiterfahrt als Rangierfahrt in die Ladestelle unter Angabe der HPA Rangierloknummer bei der Lokabstellplanung (LAP: Tel.: 040 59369- 3411) gemeldet werden.

d. Wagenstammdaten/Lokstammdaten

Die HPA benötigt vor der erstmaligen Einfahrt eines Wagens auf die Hafenbahninfrastruktur alle zugehörigen Stammdaten. Gleiches gilt für Loks (Lok-UIC-Nr.; mit/ohne Rußfilter etc.).

Der Zugangsberechtigte oder dessen Dienstleister kann die Wagenstammdaten eigenständig in transPORT rail eingeben oder die Eingabe der Daten kostenpflichtig durch die HPA vornehmen lassen. Für die Eingabe der Wagenstammdaten durch die HPA wird ein gesondertes Entgelt gemäß der jeweils gültigen Liste der Entgelte der Hafenbahn Hamburg erhoben. Die einzugebenden Daten müssen spätestens 3 Arbeitstage (Mo. – Fr.) vor Einfahrt an das Servicecenter der HPA gemeldet werden.

Die Lokstammdaten können nur von der HPA eingegeben werden. Dazu muss der Zugangsberechtigte die Daten per Mail oder Fax an folgende E-Mail-Adresse/Fax-Nr. übermitteln:

- b-servicedesk@hpa.hamburg.de
- Fax: +49 40 59369-3478

Die eigenständige Eingabe der Wagenstammdaten erfolgt im Rahmen der Übermittlung der Wagenreihung an transPORT rail *basic* über Web-Client oder über EDI-Schnittstelle.

Wird die Eingabe der Wagenstammdaten bei der HPA kostenpflichtig in Auftrag gegeben, sind die Daten per Mail oder Fax an folgende E-Mail-Adresse/Fax-Nr. zu übermitteln:

- b-servicedesk@hpa.hamburg.de
- Fax: +49 40 59369-3478

Liegen die Wagen-/Lokstammdaten spätestens 3 Arbeitstage (Mo. – Fr.) vor Einfahrt auf die Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn nicht vor, wird ein gesondertes Entgelt erhoben (siehe Ziffer 3.4.18 Liste der Entgelte). Gleiches gilt, wenn die Stammdaten bei der Ausfahrt des Wagens/der Lok von der Hafenbahninfrastruktur nicht in transPORT rail vorliegen.

d Richtigkeit der Daten

Die HPA ist nicht verpflichtet, die elektronisch übermittelten Daten des Zugangsberechtigten (durch ihn oder seinen Dienstleister) an ihre IT-Systeme auf Richtigkeit und Vollständigkeit zu überprüfen.

22.4 Nutzungsentgelt

Für die Ersteinrichtung von transPORT rail *basic* über Web-Client wird ein einmaliges Entgelt gemäß Ziffer 3.4.12 Liste der Entgelte erhoben. Für die Erstellung bzw. Konfiguration von Organisationsberechtigungen in transPORT rail aufgrund von neuen/ geänderten Anforderungen des Zugangsberechtigten an Nutzende, Vollmachten für Dienstleister/andere EVU o.ä. erfolgt eine Abrechnung nach Aufwand (siehe Ziffer 3.4.13 Liste der Entgelte). Gesonderte Entgelte für die Nutzung von TPR/b fallen nicht an.

Jede Partei trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen selbst. Dies gilt auch für die Installation und Aufrechterhaltung der notwendigen Hard- und Software, Übertragungswege, Release-Wechsel, anfallende nutzungsabhängige Gebühren etc. soweit es die im eigenen Verantwortungsbereich liegenden Systeme betrifft. Die Gebühren für die Datenübertragung im öffentlichen Netz trägt der Kunde.

22.5 Systemanpassung

transPORT rail *basic* wird bei Bedarf von der Hamburg Port Authority wegen Änderungen der Prozessabläufe angepasst. Die HPA ist berechtigt, die Anlagen 2a, 2b und 2c zu den HPA-NBS-AT/-BT sowie Schnittstellendokumentationen im Rahmen der Systemanpassung an den jeweils aktuell erreichten technischen Stand anzupassen. Anstehende Änderungen in den Anlagen und von

Schnittstellendokumentationen werden allen Zugangsberechtigten und deren Dienstleistern unverzüglich mitgeteilt, sobald der Zeitpunkt der Einführung einer Änderung des Systems feststeht.

23 transPORT rail

Zur Erhöhung der Effizienz des Bahnverkehrs im Hamburger Hafen und zur Verbesserung des Informationsflusses im Rahmen der bahnlogistischen Prozesse zwischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateuren, Verladern, Spediteuren, Kaibetrieben und der Behörde für Inneres zur Abwicklung von Gefahrguttransporten (GEGIS) stellt die HPA transPORT rail zur Verfügung.

transPORT rail

- unterstützt die Bahnabwicklung durch gebündelte und automatisierte Kommunikation zwischen Zugangsberechtigten / Dienstleistern und Ladestellen über einen Logistik-Knoten
- bietet eine qualitätsgesicherte Kommunikation, da die Nutzung de facto Standard für den Standort Hafen Hamburg ist
- ist ein erweiterbares System zur Optimierung der Bahnabwicklung und der Verladedisposition
- ermöglicht die selbständige Verladesollerstellung durch die Zugangsberechtigten oder deren Dienstleister
- stellt zusätzliche Funktionsbereiche für alle am Bahnprozess Beteiligten zur Verfügung.

23.1 Nutzung

Die Nutzung von transPORT rail ist freiwillig. Sofern ein Zugangsberechtigter oder dessen Dienstleister transPORT rail nutzt, verpflichtet er sich, die für den Transportprozess erforderlichen Schritte einzuhalten und alle geforderten Daten in fachlich korrekter Weise an die HPA zu liefern. Die durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister bei der Nutzung von transPORT rail einzugebenden Daten sind der Anlage 2b der HPA-NBS-AT/-BT zu entnehmen.

Für die Nutzung von transPORT rail ist der Abschluss eines separaten Nutzungsvertrages („TPR-Nutzungsvertrag“) mit der HPA notwendig. Dieser Nutzungsvertrag kann vom Zugangsberechtigten selbst oder von einem Dritten (z. B. Dienstleister) abgeschlossen werden, soweit der Dritte die Dateneingabe und -auswertung für den Zugangsberechtigten vornimmt. Der TPR-Nutzungsvertrag steht auf der Internetseite der HPA zum Download bereit:

www.hamburg-port-authority.de.

23.2 Funktionsbereiche und Schnittstellen

transPORT rail besteht aus den im Folgenden dargestellten Modulen bzw. Teilmodulen sowie Schnittstellen, die die Anwendungsfunktionen realisieren. Prozessbeschreibungen der verschiedenen

Funktionsbereiche in transPORT rail für den Bahnempfang und Bahnversand sind der Anlage 2 c HPA-NBS-AT/-BT zu entnehmen.

- **Basisfunktion**

Die Aufgabe von transPORT rail ist die Steuerung des Kommunikationsflusses und des Abwicklungsprozesses zwischen den am Bahntransport im Hamburger Hafen Beteiligten, die Beschleunigung des Austauschs der Frachtinformationen sowie die Übermittlung von Informationen über den Transport- und Verladestatus. Hierzu stellt transPORT rail standardisierte Schnittstellen für die gegenseitige Kommunikation zwischen den Zugangsberechtigten oder deren Dienstleistern, dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Hamburg Port Authority, den Ladestellen im Bereich des Hamburger Hafens und bestimmten Behörden zum Austausch von Informationen zur Zollabwicklung und der Anmeldung von Gefahrguttransporten (GEGIS) bereit.

Die Nutzung der verschiedenen Teilmodule ist über folgende Kommunikationswege möglich:

1. Über eine EDI-Schnittstelle; hierfür werden dem Zugangsberechtigten und/oder dessen Dienstleister die standardisierten und nach Ziffer 23.2 (EVU-Schnittstelle) veröffentlichten Nachrichtenformate zur Verfügung gestellt

2. Über einen Web-Client; alternativ zur EDI-Schnittstelle wird von der HPA ein Web-Client zur manuellen Dateneingabe zur Verfügung gestellt.

- **Verladedisposition**

Ein Teilmodul von transPORT rail ist die Verladedisposition. Die Verladedisposition dient dem Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister zur Erstellung eines Beladeauftrages (Verladesoll) im Kombinierten Verkehr zur Weiterleitung an eine Ladestelle im Bereich der Hafenbahn. Damit werden verladebereite Container auf Leerwagen in einem Ladestellengleis disponiert.

TransPORT rail bietet dem Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister die Möglichkeit, die Verladedisposition im Containerverkehr in Eigenregie durchzuführen. Auf Wunsch führt die HPA die Disposition der Containerverladung als Dienstleistung durch. Die Leistungen der HPA sind im Einzelnen der Anlage 4 (transPORT rail) der HPA-NBS-AT/BT zu entnehmen. Die Beauftragung der Disposition der Containerverladung durch HPA hat schriftlich zu erfolgen und ist nur im Zusammenhang mit dem Abschluss eines TPR-Nutzungsvertrages möglich. Das für die Inanspruchnahme dieser Leistung zu entrichtende Entgelt ist der Liste der Entgelte in ihrer jeweils aktuellen Fassung zu entnehmen.
Die Verladedisposition ist über folgende Kontaktdaten zu erreichen:

Telefon: +49 40 59369-3404
E-Mail: support-vld@hpa.hamburg.de

- **Ladestellenanwendung (über Web-Client)**

Das Teilmodul Ladestellenanwendung dient kleineren Ladestellen im Hamburger Hafen zur effizienteren Produktionsabwicklung und Kommunikation. Sie ist ein integraler Bestandteil von transPORT rail und enthält im Bahnversand Funktionen zur Auftragsprüfung und Bereitmeldung, zur

Verlade-Planung, zur Verlade-Ist-Meldung sowie im Bahnempfang die Informationen über zulaufende Ladeeinheiten.

- **Kaischnittstelle**

Die Kaischnittstelle ist eine Schnittstelle zum elektronischen Datenaustausch (EDI) zwischen Ladestellen im Bereich der Hafenbahninfrastruktur und den anderen am Bahntransport Beteiligten. Im Bahnversand ist sie geeignet, um Informationen zur Auftragsprüfung und Bereitmeldung, Verlade-Planung sowie Verlade-Ist-Meldung zu übermitteln. Im Bahnempfang dient sie der Bereitstellung von Informationen über zulaufende Ladeeinheiten. Für die Kaischnittstelle wird die Schnittstelle TD01 (Nachrichtenhandbuch HABIS-EDI) verwendet, die Veröffentlichung findet statt auf der Internetseite der Firma Dakosy unter:

https://www.dakosy.de/fileadmin/user_upload/Handbuch/Verkehrstraeger/hb_edi_handbuch_32/EDIHandbuch_V32.htm

- **Schnittstelle für Transportaufträge**

Die Schnittstelle „Transportaufträge“ ist ein offenes Zugangssystem für die Kommunikation von Frachtinformationen und Übermittlung von Informationen über den Transport- und Verladestatus zwischen dem Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister, der HPA und den Ladestellen im Bereich des Hamburger Hafens. Sie beinhaltet eine mandantenfähige Direktkommunikation für Zugangsberechtigte

mit den folgenden Funktionsblöcken: Kommunikation im Bahnempfang, Kommunikation im Bahnversand des Kombinierten Verkehrs, Kommunikation im Bahnversand des Wagenladungsverkehrs sowie die Änderung und Stornierung von Versand- und Empfangsaufträgen.

- **GEGIS-Schnittstelle**

Bei der Nutzung von transPORT rail durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister übermittelt dieses automatisch die erforderlichen Gefahrgutdaten aus dem in transPORT rail eingegebenen Transportauftrag an GEGIS, so dass eine gesonderte Eingabe der Daten in GEGIS durch das gefahrgutbefördernde EVU nicht erforderlich ist.

Das Gefahrgut befördernde EVU gestattet der HPA zu diesem Zwecke die Weiterleitung seiner Gefahrgutdaten an GEGIS.

- **Fachsupport**

Der Fachsupport ist Ansprechpartner für alle Kundenfragen rund um das System transPORT rail und die dazugehörigen Prozesse. Er ist rund um die Uhr zu erreichen unter:

Telefon: +49 40 59369-1888
E-Mail: b-servicedesk@hpa.hamburg.de

23.3 Nutzungsentgelt

Für die Ersteinrichtung von transPORT rail über Web-Client wird ein einmaliges Entgelt gemäß Ziffer 3.4.12 Liste der Entgelte erhoben.

Für die Erstellung bzw. Konfiguration von Organisationsberechtigungen in transPORT rail aufgrund von neuen/ geänderten Anforderungen des Zugangsberechtigten an Nutzende, Vollmachten für Dienstleister/andere EVU o.ä. erfolgt eine Abrechnung nach Aufwand (siehe Ziffer 3.4.13 Liste der Entgelte).

Für die Nutzung von transPORT rail wird ein gesondertes Entgelt gemäß Ziffern 3.4.14 Liste der Entgelte erhoben.

23.4 Systemanpassung

transPORT rail wird bei Bedarf von der Hamburg Port Authority wegen Änderungen der Prozessabläufe angepasst. Die HPA ist berechtigt, die Anlagen 2a, 2b und 2c zu den HPA-NBS-AT/-BT sowie Schnittstellendokumentationen im Rahmen der Systemanpassung an den jeweils aktuell erreichten technischen Stand anzupassen. Anstehende Änderungen in den Anlagen und von Schnittstellendokumentationen werden dem Zugangsberechtigten und/oder dessen Dienstleister unverzüglich mitgeteilt, sobald der Zeitpunkt der Einführung einer Änderung des Systems feststeht.

23.5 Individuelle Anpassung auf Wunsch einzelner Zugangsberechtigter

Die HPA nimmt auf Wunsch einzelner Zugangsberechtigter eine individuelle Anpassung von transPORT rail vor. Mögliche Individualisierungen beziehen sich insbesondere auf die Anpassung von Schnittstellenformaten oder das Programmieren zusätzlicher Datenfelder. Die für jeden Zugangsberechtigten obligatorisch anzuwendenden Funktionen und Pflichtfelder werden dabei nicht berührt. Hierfür ist in jedem Einzelfall eine besondere Programmierung erforderlich, für die der Zugangsberechtigte den entstehenden Aufwand trägt. Die Höhe der Kosten für den entstehenden Aufwand richtet sich nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte der Hafenbahn Hamburg. Art und Umfang der Anpassung sowie der hierfür entstehende Aufwand sind gesondert vertraglich zu vereinbaren.

24 transPORT rail info

TransPORT rail *info* ist ein Teilsystem von transPORT rail und ist eine Webanwendung, die mandantenbezogene Transportdaten abbildet. Informationen aus transPORT rail werden einfach, schnell und kompakt mittels eines Web-Services zur Verfügung gestellt und können überall genutzt werden. Es handelt sich hierbei um ein reines Informationssystem. TransPORT rail *info* hält Funktionen für nahezu alle an der Transportkette beteiligten Stellen (z.B. Wagenbeförderer, Verlader, Wagenhalter, EVU, Infrastrukturunternehmen) bereit – immer mit den aktuellsten Daten. Diese Daten können mit besonderen Funktionen extrahiert und ausgewertet werden.

Für die Nutzung von Transport rail *info* wird ein gesondertes Nutzungsentgelt gemäß der jeweils gültigen Liste der Entgelte der Hafenbahn Hamburg erhoben.

25 transPORT rail *data gate* (tPrdg)

Das Rail Data Gate (RDG) ist eine Anlage zur automatischen Erfassung der fahrzeugbezogenen Daten von Güterzügen. Die Daten werden durch die Analyse von Bildern und Sensoren im Gleis erfasst. Die RDG-Anlage besteht aus Kameras (zur Aufnahme der Fahrzeuge und Ermittlung der UIC-Fahrzeugnummern, der Wagenlängen und der Gefahrgut-Kennzeichnungen), Gleissensoren (Kraftmessung zur Analyse der Achslasten und Schlagkräfte der Fahrzeuge) und einem Server zur Auswertung der Sensor- und Kamera-Daten. Die Kameras werden anlassbezogen (bei Zuganfahrt) aktiviert. Die Anlage befindet sich an der Strecke von Hamburg-Hausbruch zum Bahnhofsteil Alte Süderelbe am Infrastrukturübergang von der DB InfraGO AG zur Hamburg Port Authority.

Das RDG erfasst die ein- und ausfahrenden Züge auf den beiden existierenden Streckengleisen, um die gesendeten Daten der Strecken-EVU via transPORT rail auf Korrektheit und Vollständigkeit zu überprüfen.

Als Teilsystem von transPORT rail stellt das RDG den Nutzern die Daten via transPORT als Modul transPORT rail data gate (tPrdg) mandantenbezogen zur Verfügung. Es handelt sich bei transPORT rail data gate um ein reines Informationssystem.

25.1 Datenerfassung

Durch die Verarbeitung der automatisch erfassten fahrzeugbezogenen Daten entstehen Zug- und Bilddaten.

Die mit der RDG-Anlage erhobenen Daten sind im Einzelnen:

- Anzahl der Wagen eines Zuges
- UIC-Fahrzeugnummern (Loks und Wagen)
- Wagenreihenfolge
- Wagenlängen über Puffer (LüP)
- Existenz von Gefahrgut
- Gemessene Nominalkräfte (Radaufstandskräfte) und Schlagkräfte
- Gemessene Kraftverhältnisse
- Radsatzlasten der Fahrzeuge
- Fahrzeugbilder zur Zustandsdokumentation

25.2 Nutzung

Die Nutzung von transPORT rail *data gate* ist freiwillig.

Die durch das RDG erfassten Daten können von den Nutzern im Portal transPORT rail über das Modul „transPORT rail data gate“ eingesehen werden. Für die Nutzung der Daten des RDG ist der Abschluss eines entsprechenden Nutzungsvertrages sowie der Abschluss eines Nutzungsvertrages für transPORT rail erforderlich (siehe Ziffer 23.1 HPA-NBS-BT).

EVU können den Service „tPrdg“ des RDG nutzen, um ihre bahnspezifische Produktion zu verbessern, indem sie beispielsweise Wagenverfügbarkeit, Instandhaltungskosten oder Schadensverursacher ermitteln bzw. einwandfrei zuordnen können.

EVU erhalten durch das RDG Hinweise aus den folgenden Bereichen:

- Anschriften/-Zeichen und Identifizierung der Wagen,
- Informationen für einen effektiven Einsatz von Wagenmeistern
- Fotostrecken für Schadensprotokolle
- Radsatzschäden
- verlorene/lose Bestandteile, sonstige (aber nicht alle) Schäden am Wagen und Ladegut
- Verladerichtlinien (z.B. Flat) im Schadensfall

Insbesondere kleinere oder versetzte Radsatzschäden an der Lauffläche werden möglicherweise erst bei mehrmaligem Überfahren der Sensoren erkannt.

Die Nutzer können sich die Bilddaten der Züge anzeigen und exportieren lassen. Die Bilddaten können für den Zeitraum von 180 Tagen mit Bezug zu den betreffenden Fahrzeugen eines Zuges (Reihungsdaten) mandantengerecht angezeigt werden. Nach Ablauf der 180 Tage werden die Bilddaten gelöscht.

25.3 Nutzungsentgelt transPORT rail data gate

Für die Nutzung des RDG-Services wird ein gesondertes Nutzungsentgelt gemäß der jeweils gültigen Liste der Entgelte der Hafenbahn Hamburg erhoben.

25.4 Entgelt bei Eintrag außergewöhnlich hoher Schlagkräfte

Sofern die Infrastruktur der HPA mit Fahrzeugen befahren wird, die an ihren Radsätzen erhebliche Flachstellen oder vergleichbare Schadstellen (Löcher, Ausbröckelungen, Abblätterungen bzw. Materialauftragungen) aufweisen, wird die Infrastruktur der HPA durch die dadurch entstehenden außergewöhnlich hohen Schlagkräfte übermäßig stark belastet bzw. beschädigt. Daher sind die EVU verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass die von ihnen verwendeten Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Nutzung der Infrastruktur der Hafenbahn Hamburg keine Mängel aufweisen, die außerordentlich hohe Schlagkräfte verursachen.

Das RDG misst unter anderem die dynamischen Krafteinwirkungen jedes Rades und stellt somit fest, ob außergewöhnlich hohe Schlagkräfte auf die Infrastruktur einwirken. Maßgebliche Kenngröße hierfür ist der dynamische Beiwert, der definiert ist als Quotient aus Schlagkraft geteilt durch Nominalkraft (Dynamischer Beiwert = $\frac{F_S}{F_N}$) . Die Nominalkraft ist die an dem jeweiligen Rad bei Überrollen des RDG gemessene mittlere Kraft, die der Radaufstandskraft bei statischer Messung entspricht.

Ab einem dynamischen Beiwert von 2,5 („Grenzwert“) weist das betreffende Rad erhebliche Mängel auf und die daraus resultierenden dynamischen Kräfte führen zu einer außergewöhnlich starken Belastung bzw. Schädigung der Infrastruktur.

Sowohl die Detektionstechnik des RDG als auch das Messverfahren zur Feststellung des dynamischen Beiwerts aus den Eingangsgrößen Schlagkraft und Nominalkraft wurden vom TÜV Rheinland als zuverlässig bewertet.

Um etwaigen Messungenauigkeiten Rechnung zu tragen, die sich in der Praxis bei jedem Messverfahren nicht gänzlich ausschließen lassen, wird ein zusätzlicher Toleranzaufschlag in Höhe

von 1,0 auf den Grenzwert (dynamischer Beiwert von 2,5) berücksichtigt. Der TÜV Rheinland hat bestätigt, dass der gewählte Toleranzbereich die maximalen Messabweichungen mehr als umfassend abdeckt.

Misst das RDG bei Einfahrt in den Hamburger Hafen bei mindestens einem Fahrzeugrad eine dynamische Krafteinwirkung, die zu einem dynamischen Beiwert von 3,5 oder mehr führt (entspricht einer Schlagkraftdifferenz über Nominalkraft von 250 % oder mehr), wird für das betreffende Fahrzeug ein zusätzliches Entgelt gemäß der geltenden Liste der Entgelte erhoben (vgl. Ziffer 2.5.2 der Liste der Entgelte). Das Entgelt fällt nur einmal bei der jeweiligen Einfahrt an.

In diesem Fall wird durch das tPrdg umgehend eine automatisierte Benachrichtigung per E-Mail[1] an den der HPA benannten betrieblichen Ansprechpartner des betroffenen EVU (vgl. Ziff. 5.1 HPA-NBS-BT) versendet und das Entgelt für jedes betroffene Fahrzeug erhoben.

Die Feststellung des dynamischen Beiwerts durch das RDG ersetzt nicht die sicherheitsrelevanten Überprüfungen im Rahmen einer Wagentechnischen Untersuchung. HPA weist darauf hin, dass aus der Überschreitung der o.g. infrastrukturbezogen ermittelten Werte des dynamischen Beiwerts nicht ohne Weiteres auf das Vorliegen spezifischer, schadradbezogener Tatbestände im Sinne privatrechtlicher Vereinbarungen wie beispielsweise dem AVV geschlossen werden darf.

25.5 Datenschutz

Die Daten des RDG werden ausschließlich durch die Hamburg Port Authority erhoben und verarbeitet. Personenbezogene Daten werden nicht verarbeitet. Es kann jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass Bilder aufgenommen werden, auf denen Triebfahrzeugführer bzw. Instandhaltungspersonal zu sehen ist. Die Bilder der erfassten Personen werden weder datentechnisch analysiert noch in den Zugdatensätzen hinterlegt. Der Zugriff auf die Bilddaten erfolgt nur anlassbezogen (z. B. bei abweichenden Produktionsdaten) durch berechtigte Personen.

26 Betriebseinrichtungen

Die HPA stellt die auf ihrer Seite für Empfang, Aufzeichnung, Speicherung und Übertragung von Nachrichten erforderlichen Einrichtungen, Softwareprogramme und Dienstleistungen bereit und wartet diese. Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister stellt die auf seiner Seite für Eingabe, Übertragung und Empfang von Nachrichten notwendigen Kommunikationseinrichtungen auf seine Kosten bereit und wartet diese. Die Zugangsvoraussetzungen sind unter Ziffer 28 „Technische Zugangsvoraussetzungen“ geregelt. Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister werden auch alle etwaigen Updates oder Folgeversionen des transPORT rail während der Laufzeit des vorliegenden Vertrags umsetzen und die dafür erforderlichen Handlungen vornehmen. Updates und neue Versionen werden von der HPA rechtzeitig angekündigt.

Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister verpflichtet sich bei Neuanschluss oder Änderung der EDI- und XML-Systemschnittstellen einen Schnittstellentest mit der HPA durchzuführen. Bei einem erfolgreichen Schnittstellen- und Abnahmetest wird eine Zertifizierung durch HPA ausgesprochen. Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister sind sich darüber bewusst, dass die für das EDI geltenden Verfahren, Standards und technischen Spezifikationen infolge nationaler und internationaler Standardisierungsbemühungen sowie technischer und applikatorischer Neuerungen

[1] Inhalt der E-Mail: u.a. ermittelte Schlagkräfte, Radposition im Zugverband bzw. Wagennummer

regelmäßig Änderungen und Ergänzungen ausgesetzt sind, die sich auch auf die vorliegende Vereinbarung auswirken können. Änderungen bei Hardware, Software oder Übertragungstechnik, die sich auf EDI auswirken, sind zwischen den Übertragungspartnern, was Inhalt, Auswirkung und Einsatztermin angeht, abzustimmen und schriftlich festzuhalten. Für die Änderungen im System des Zugangsberechtigten und/oder dessen Dienstleister aufgrund der veränderten Schnittstelle übernimmt die HPA keine Kosten. Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister werden die dadurch gegebenenfalls erforderlichen Änderungen und Ergänzungen in ihren Systemen und Schnittstellen vornehmen.

Die HPA behält sich vor, dass bei wesentlichen Änderungen des Systems des Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister und/oder dessen Schnittstelle ein weiterer Schnittstellen- und Abnahmetest mit anschließender Zertifizierung durchgeführt wird.

Die HPA behält sich außerdem vor, dass bei einer gravierenden Störung des Kommunikationssystems und/oder der Teilsysteme und/oder bei außergewöhnlichen Datenlasten, die die Kommunikation stören und durch das System des Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister verursacht werden, die Schnittstelle zum jeweiligen System deaktiviert wird. Parallel dazu erfolgt eine Mitteilung der HPA an den Zugangsberechtigten und/oder dessen Dienstleister auf einem unabhängigen Kommunikationsweg. Dabei wird der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister auch darüber unterrichtet, wann und unter welchen Voraussetzungen eine Reaktivierung erfolgt.

27 Technische Zugangsvoraussetzungen

- **transPORT rail EDI Schnittstelle (TD04)**

Für den Datenaustausch über die TD04 Schnittstelle mit transPORT rail wird ein FTP-Client und eine FTP-Verbindung über Standleitung oder VPN benötigt. Es kann von Seiten des Zugangsberechtigten und/oder dessen Dienstleister ein eigener FTP-Server gestellt werden, dies stellt jedoch keine Voraussetzung für den Zugang dar. Der Datenaustausch erfolgt mittels XML-Dokumenten, die auf Basis der TD04 Schnittstellenbeschreibung aufgebaut sind. Detaillierte Angaben zur Datenstruktur finden sich in der jeweils gültigen Schnittstellenbeschreibung.

- **transPORT rail Webanwendung**

Es wird ein Standard Windows PC (XP oder höher) mit Internet-Browser und einem minimalen Arbeitsspeicher von 3 GB benötigt. Empfohlen wird die Nutzung von Internet Explorer 7.0 oder höher bzw. Mozilla Firefox 3.0 oder höher. Ältere bzw. andere Web-Browser wurden nicht getestet, können ggf. aber auch eingesetzt werden. Für die Darstellung der Webseite wird eine minimale Bildschirmauflösung von 1080x1024 Pixel empfohlen. Optimiert ist die Darstellung für 1280x1024 Pixel.

Für den Zugang zur Webseite wird ein Zertifikat benötigt, welches die HPA ausstellt. Dieses muss im Browser installiert werden. Der verwendete Web-Browser muss über eine JavaScript-Unterstützung verfügen.

- **transPORT rail Drucker**

Genutzt werden können alle Drucker mit PCL5-Unterstützung. Das System verwendet den aktuell konfigurierten Standarddrucker für die Druckfunktionen.

28 Zugriffsberechtigungen/Sicherheitsbestimmungen/Ansprechpartner

Die HPA richtet dem Zugangsberechtigten und/oder dessen eventuellen Dienstleister personen- und/oder funktionsbezogene Zugriffsberechtigungen ein. Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister verpflichten sich, die erhaltenen Zugriffsberechtigungen vertraulich zu behandeln und Vorkehrungen zu treffen, die einen Missbrauch ausschließen.

Der Antrag auf Einrichtung eines Nutzerprofils für transPORT rail hat mindestens 15~~10~~ Arbeitstage vor der ersten Fahrt auf die Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister zu erfolgen. Die Anfrage ist an die Fachabteilung „Netzzugang und Entgelt“ der Hafenbahn unter der Telefonnummer 040/42847-2266 (Kundenhotline) oder per E-Mail an die Adresse kunden-hafenbahn@hpa.hamburg.de zu richten. Änderungen des Nutzerprofils (beispielsweise die Erteilung von Vollmachten an Dritte für die Dateneinsicht) können nur Wochentags zwischen 09:00 und 15:00 Uhr bearbeitet werden und sind mindestens mit einem Vorlauf von drei Arbeitstagen ~~72 Stunden~~ anzumelden. Sofern möglich, erfolgt eine schnellere Bearbeitung.

Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister sind verpflichtet, unverzüglich die Änderung der Zugriffsberechtigungen zu veranlassen, sofern sie den Verdacht bzw. die Kenntnis von einem Missbrauch haben. Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses wird die Zugriffsberechtigung gelöscht.

Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister sind verpflichtet, alles im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsverkehrs Erforderliche zu unternehmen, dass in ihrem Verantwortungsbereich liegende Störungen nicht auftreten bzw. solche Störungen unverzüglich behoben werden.

Die Kommunikation zwischen dem Browser des Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister und dem IT-System transPORT rail/transPORT rail *basic* erfolgt SSL-verschlüsselt und ist damit vor Manipulation geschützt. Jeder Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister ist verpflichtet, die üblichen Sicherheits- und Kontrollmaßnahmen durchzuführen, um den elektronischen Datenaustausch vor

dem Zugriff Dritter zu schützen sowie der Veränderung, dem Verlust oder der Zerstörung elektronisch übermittelter Daten vorzubeugen. Es ist Aufgabe des Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister, die eigenen Endgeräte von Schadsoftware freizuhalten.

Die HPA nennt dem Zugangsberechtigten und/oder dessen Dienstleister den fachlichen Notfallmanager sowie Stellvertreter für den 1st Level Support. Die Kontaktdaten umfassen Name, Notfalltelefonnummer und E-Mail-Adresse und sind abrufbar unter:

www.hamburg-port-authority.de

Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister nennt der HPA einen fachverantwortlichen Mitarbeiter, um entsprechende Notfallmaßnahmen entgegenzunehmen. Die Kontaktdaten umfassen Name, Notfalltelefonnummer und E-Mail-Adresse. Änderungen sind zu senden an:

b-servicedesk@hpa.hamburg.de

29 Datenaustausch

Die HPA legt die zu verwendenden Schnittstellen und Kommunikationsprotokolle fest. Vor Neuaufschaltung einer Schnittstelle eines Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister muss diese durch die HPA zertifiziert werden. Der Antrag auf Einrichtung einer EDI-Schnittstelle für die Nutzung von transPORT rail hat mindestens 15 Arbeitstage (Mo. – Fr.) vor der ersten Fahrt auf die Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister zu erfolgen. Die Anfrage ist an die Fachabteilung „Netzzugang und Entgelt“ der Hafenbahn zu richten unter:

040/42847-2266 (Kundenhotline) oder
per E-Mail an die Adresse kunden-hafenbahn@hpa.hamburg.de

Die Aufnahme des Regelbetriebes erfolgt erst nach erfolgreicher Testung und abgeschlossener Zertifizierung. Die Wahl von Dritten als Dienstleister für die Datenübertragung steht dem Zugangsberechtigten frei. Die Schnittstellen sind in dem jeweils aktuellen Schnittstellendokument festgelegt. Die Dokumente und aktualisierte Folgedokumente sind unentgeltlich im Internet abrufbar unter:

http://www.dakosy.de/fileadmin/user_upload/Handbuch/Verkehrstraeger/TD04_5_3/Documentation/TD04%20Dokumentation.html

Die Nachrichten werden von der HPA unverzüglich nach dem Empfang verarbeitet. Beim Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister eingehende Meldungen des Kommunikationssystems transPORT rail sind durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister zu quittieren und zu berücksichtigen. Wenn der empfangende Partner fehlerhafte Daten erkennt, hat er den sendenden Partner unverzüglich zu verständigen. Bei Nutzung von Providerdiensten regeln der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister und die HPA selbst den Datenaustausch mit dem von ihnen gewählten Providerdienst für das Senden bzw. Abholen.

Der Verantwortungsbereich des Senders von Nachrichten umfasst seine Kommunikationseinrichtung, seine Kommunikationssicherung sowie den Zeitraum bis zum Zugang einer Nachricht. Der Verantwortungsbereich des Empfängers von Nachrichten umfasst seine Kommunikationssicherung sowie den Zeitraum bis zum Erhalt einer Nachricht.

Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister und die HPA sind verpflichtet, alle nicht öffentlich zugänglichen Daten und Informationen vertraulich zu behandeln und ausschließlich für den vorgesehenen Zweck zu verwenden.

30 Verfügbarkeit, Stillstandzeiten und Störungen

Geplante Stillstandzeiten des Systems oder der Teilsysteme (durch vorübergehende Betriebsschließungen, vorgesehene Wartung etc.) und ihre Dauer werden dem Zugangsberechtigten und dessen eventuellen Dienstleister spätestens eine Woche vor Beginn des Stillstands per Veröffentlichung auf der Homepage

www.hamburg-port-authority.de

sowie per E-Mail mitgeteilt.

Beim Auftreten von unvorhersehbaren Störungen und damit möglicherweise einhergehenden Einschränkungen des Betriebes teilt die HPA dem Zugangsberechtigten und/oder dessen Dienstleister die ungeplanten Stillstandzeiten (Störungen etc.) sowie ihr voraussichtliches Ende unverzüglich nach Kenntnisnahme ~~über eine Veröffentlichung auf der Homepage unter:~~

~~www.hamburg-port-authority.de~~

~~sowie~~ per E-Mail mit.

Erkennen der Zugangsberechtigte bzw. dessen Dienstleister oder die HPA eine Störung des Kommunikationssystems oder besteht insoweit eine begründete Vermutung, dann besteht die Verpflichtung, alle Beteiligten hierüber unverzüglich zu unterrichten. Diese Pflicht besteht unabhängig davon, in wessen Verantwortungsbereich die Quelle der erkannten oder vermuteten Störung liegt. Für diese Benachrichtigung ist ein Kommunikationsweg außerhalb des Kommunikationssystems (Telefon, E-Mail etc.) zu wählen.