Liste der Entgelte und Entgeltsystembeschreibung der Hafenbahn Hamburg

Gültig ab 01.01.2027~~6~~

Zum 01.01.2027 werden die folgenden Änderungen vorgenommen:

- **Allgemeine Anhebung der Entgelte**
- **Ziffer 1 wurde redaktionell korrigiert.**
- **Ziffer 2.1.1: Die Kategorien „Lokaufenthalt“ und „Lokabstellung“ werden zusammengefasst zu „Lokaufenthalt“. Infolgedessen gibt es nur noch 1x eine entgeltfreie Aufenthaltszeit. Darüber hinaus wird die freie Aufenthaltszeit von 7 auf 5 Stunden reduziert.**
- **Die Pauschale Schwerlastzug befindet sich nicht mehr in Ziffer 3.2 Nutzungsabhängige Entgelte, sondern in Ziffer 3.1 Grundentgelte**
- **Ziffer 3.2: Erhöhung des Entgelts für Durchläufer außerhalb von HH Süd**
- **Ziffer 3.3 Ergänzung**
- **Ziffern 3.4.12 und 3.4.13 (alt) wurden zusammengefasst**
- **Ziffer 3.4.13 (neu) beinhaltet die Erstellung/Konfiguration von Organisationsberechtigungen in transPORT rail**
- **Ziffer 3.4.27 Im Gleiszuordnungsverzeichnis wurde ein redaktioneller Fehler korrigiert.**
- **Ziffer 6: Zusammenlegung der Ladestellenbezirke** 101 (Hamburg Süd und Peute) und 201 (Hohe Schaar) zu einem Ladestellenbezirk 101.

Anlagen zur Liste der Entgelte:

Anlage1	Unterlagen und Regelwerke
Anlage 2a	Obligatorische Dateneingabe bei ausschließlicher Nutzung von transPORT rail *basic*
Anlage 2b	Obligatorische Dateneingabe bei der Nutzung von transPORT rail *basic* und transPORT rail
Anlage 2c	Prozessbeschreibungen für die Funktionsbereiche von transPORT rail *basic* und transPORT rail
Anlage 3	Verfahren zur Durchführung von Rangierarbeiten in Verbindung mit der Veränderung von Wagenstandorten
Anlage 4	Leistungsbeschreibung „Disposition der Containerverladung“
Anlage 5	Regelmäßige Besetzungszeiten der Hafenbahnbetriebsstellen
Anlage 6	„Steuerungs- Sicherungs- und Kommunikationssysteme“
Anlage 7	Vorlage „Datenübertragung“

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

1. Nutzungsentgelt –Rechnungserstellung 64
2. Nutzungsentgelt – Entgeltkategorien 75
2.1. Grundentgelte 76
2.1.1 Funktionsgleisgruppen 76
2.1.2 Anreiz für Kurzzeitnutzung von Gleisen 98
2.2. Nutzungsabhängige Entgelte 98
2.2.1 Entgelte für bezirksübergreifende Ladestellenbezirksfahrten 108
2.2.2 Entgelte für Schwerlastzüge 109
2.2.3 Nutzung öffentlicher Ladestellen 119
2.2.4 Durchläufer 1110
2.3. Zeitabhängige Entgelte 1211
2.4. Leistungsabhängige Reduzierungen der Entgelte 1211
2.4.1 Reduzierung der Grundentgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen 1211
2.4.2 Reduzierung der nutzungsabhängigen Entgelte im Falle der Verwendung von schadstoffreduzierenden Antrieben 1312
2.4.3 Reduzierung der zeitabhängigen Entgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen 1412
2.5. Sonstige Entgelte 1413
2.5.1 Entgelt für zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen 1413
2.5.2 Entgelt bei Eintrag außergewöhnlich hoher Schlagkräfte 1514
3. Liste der Entgelte 1615
3.1. Grundentgelte 1615
3.2. Nutzungsabhängige Entgelte 1615
3.3. Zeitabhängige Entgelte 1716
3.4. Sonstige Entgelte 1917
3.4.1 Mahnkostenpauschale 1917
3.4.2 Zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen 1918
3.4.3 Gestellung von Lotsen 1918
3.4.4 Notfalltechnik 2018
3.4.5 Handfunksprechgeräte 2018

3.4.6 Ausbildung des Personals des Zugangsberechtigten/Vermittlung von Ortskenntnissen 2019
3.4.7 Besetzung der Hafenbahnbetriebsstellen außerhalb der regelmäßigen Besetzungszeiten 2019
3.4.8 Eingabe von Wagenstammdaten/Lokstammdaten 2119
3.4.9 Eingabe von Transportdaten 2119
3.4.10 Verladedisposition für Container 2120
3.4.11 Eingabe von Eingangs- und Ausgangsreihungen für Züge 2120
3.4.12 Zugang zu transPORT rail *(basic)* für EVU, Dienstleister undOperateure (Selbstdisponierer / in EigenregieTD04-EVU) 2220
3.4.13 Erstellung/Konfiguration von Organisationsberechtigungen in transPORT rail 2221
3.4.14 Nutzungsentgelt transPORT rail 2321
3.4.15 Individuelle Anpassung von transPORT rail 2321
3.4.16 Nutzungsentgelt transPORT rail *info* 2322
3.4.17 Fehlende oder fehlerhafte Transportdatenübermittlung 2422
3.4.18 Fehlende oder fehlerhafte Stammdatenübermittlung oder fehlende DB-Kundennummern 2422
3.4.19 Nutzungsentgelt transPORT rail data gate 2423
3.4.20 Abstellung von Schadwagen außerhalb kategorisierter Gleise 2523
3.4.21 Gesondertes Entgelt für unabgestimmte Abstellung von Fahrzeugen in Betriebs- und Verkehrsgleisen 2524
3.4.22 Gesondertes Entgelt bei Nicht-Räumung von Ausfahrgleisen nach Aufforderung 2624
3.4.23 Entgelt bei Eintrag außergewöhnliche hoher Schlagkräfte 2624
3.4.24 Verstöße gegen die Regelung zu Wartungsarbeiten auf Schadwagengleisen 2624
3.4.25 Prüfung der Kompatibilität von Fahrzeugen mit der Infrastruktur 2625
3.4.26 Übersicht Entgeltkomponenten 2725
3.4.27 Gleiszuordnungsverzeichnis Hafen Hamburg 2826

4. Gleisverzeichnis ermäßigte Durchläuferwagen Bahnhofsteil Hamburg Süd 2927

5. Öffentliche Ladestellen Hafen Hamburg 3028

6. Ladestellenbezirksverzeichnis Hafen Hamburg 3028

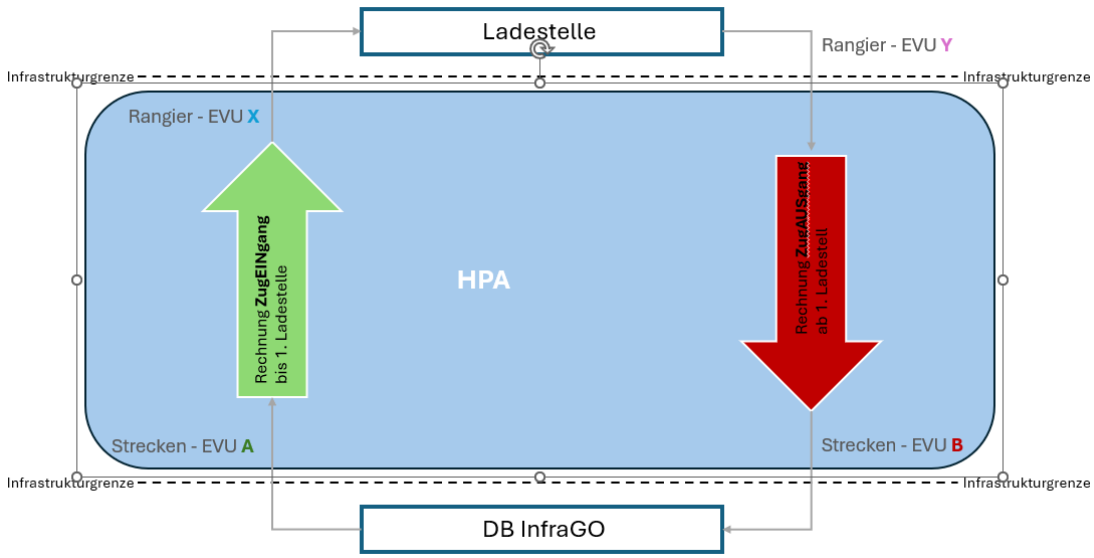
7. Umsatzsteuer 3230

1. Nutzungsentgelt –Rechnungserstellung

Die Hafenbahngleise werden zum einen durch die Zuführung von Zügen aus dem Netz der DB InfraGO belegt, zum anderen durch die Abfuhr der Züge aus den Ladestellen im Hafen. Während die Züge bei der Fahrt vom Netz der DB InfraGO auf das Hafenbahnnetz in der Einfahrtsrichtung verkehren, befinden sie sich in der Ausfahrtsrichtung, wenn sie die Hafenbahngleise in Richtung Netz der DB InfraGO verlassen. Als verkehrsrichtungswechselnder Punkt im Umlauf wird die erste Ladestelle im Hafen angesehen. Die einzelnen Komponenten des Entgeltsystems fallen dieser Systematik folgend für die Einfahrts- und Ausfahrtsrichtung an. Hiervon ausgenommen ist der ~~(Ausnahme: Lokabstellung~~, Lokaufenthalt (dieser wird dem ausfahrenden EVU in Rechnung gestellt) und die., Durchläufer~~(die~~ werden dem einfahrenden EVU in Rechnung gestellt).~~)~~

Das Entgelt wird dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Rechnung gestellt, das laut Fahrplan der DB InfraGO AG der Besteller der Leistung ist. Nach dem Verursacherprinzip werden dem einfahrenden EVU alle entstehenden entgeltpflichtigen Leistungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Gleisanlagen der Hafenbahn bis zum Erreichen der ersten Ladestelle berechnet, da an dieser Stelle der Wageneingang beendet ist. Diese Zuordnung bleibt auch dann bestehen, wenn sich das betreffende EVU im Hafen für das Rangiergeschäft eines Rangierdienstleisters bedient. Entsprechend ist in der Ausfahrtsrichtung das ausfahrende EVU der Rechnungsempfänger für alle Leistungen ab der ersten Ladestelle (hier beginnt der Wagen-Ausgang). Auch in diesem Fall werden Gleisbelegungen, die durch den Rangierdienstleister erfolgen, dem verkehrsführenden EVU berechnet (vgl. Abbildung 1).

Die in Ziffer 3.5 der HPA-NBS-BT definierte Verantwortung für Fahrzeuge bleibt hiervon unberührt.



2. Nutzungsentgelt – Entgeltkategorien

Das Entgelt zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur („Hafenbahn“) der Hamburg Port Authority (HPA) wird in drei Kategorien erhoben:

- Grundentgelte
- Nutzungsabhängige Entgelte
- Zeitabhängige Entgelte

2.1. Grundentgelte

Mit den Grundentgelten werden die Bereitstellung der Serviceeinrichtung der Hafenbahn sowie die Inanspruchnahme definierter Funktionsgleisgruppen abgegolten. Sie sind von jedem EVU pro Nutzungsfall einmal zu entrichten, unabhängig vom Umfang der tatsächlichen Inanspruchnahme der Einrichtungen im Rahmen eines Nutzungsfalles. Nutzungsfall ist eine Fahrt im Zugverband (Lok und Wagenverband) sowie eine Lokleerfahrt bei Überschreiten der Infrastrukturgrenze zwischen HPA und DB InfraGO AG. Damit wird das Grundentgelt jeweils fällig bei ein- und ausfahrenden Verkehren.

2.1.1 Funktionsgleisgruppen

Die Grundentgelte werden bei Inanspruchnahme der nachfolgend definierten Funktionsgleisanlagen fällig:

- Kategorie I:

  Einfahrgleise; Ausfahrgleise mit besonderer betrieblicher Bedeutung (z. B. aufgrund geringer Anzahl langer Gleise in einem Bahnhofsteil); Verkehrsgleise
- Kategorie II:

  Einfahrgleise mit untergeordneter Bedeutung; Ausfahrgleise, in die keine Zugeinfahrten möglich sind oder Einfahrgleise mit geringer Nutzlänge; Verkehrsgleise; Gleise für den ehemaligen Ablaufbetrieb ASE (ehem. Richtungsgleise ASE)

  Kategorie III: alle anderen Gleise, die nicht in einer der anderen Kategorien aufgeführt sind
- Kategorie „S“: Schadwagenbehandlungsgleise
- Kategorie „L“: Lokaufenthalt ohne Gleisbezug; Lokabstellung auf ausgewiesenen Lokabstellplätzen
- ~~Kategorie „LA“ Lokabstellung auf ausgewiesenen Lokabstellplätzen~~

Die Ausweisung verschiedener Gleiskategorien wird vor dem Hintergrund technischer Merkmale und verkehrlicher Erfordernisse von HPA vorgenommen.

Die Festlegung der Zugehörigkeit von Gleisen zu einer Funktionsgleisgruppe ist einem gesonderten Gleiszuordnungsverzeichnis zu entnehmen (siehe Ziffer 3), das für alle EVU gleichermaßen gültig ist. Die im Gleiszuordnungsverzeichnis vorgenommene Einordnung kann von bahnbetrieblichen Definitionen abweichen und richtet sich nach Verkehrsbedürfnis, Kapazitätsauslastung und örtlicher Gleisnachfrage.

Bemessungsgrundlage für die Inanspruchnahme von Funktionsgleisgruppen (außer für die Kategorien, „L“ ~~und „LA“~~) stellt der einzelne Wagen dar. Das Grundentgelt wird für alle Wagen eines Zugverbandes je Zugverband erhoben. Mit Entrichtung des Grundentgeltes für alle Wagen eines Zugverbandes wird einem EVU die Nutzung der betreffenden Anlage durch diese Wagen in einem vorgegebenen Umfang erlaubt. Eine Gleiskategorie, für die ein Grundentgelt je Zugverband gezahlt wurde, darf für einen festgelegten Zeitraum (Standard-Aufenthaltsdauer) von den Wagen eines Zugverbandes belegt werden. Im Einzelnen werden folgende Grundsätze für Standard-Aufenthaltszeiten festgelegt:

Gleiskategorie I	Standard-Aufenthaltsdauer 4 Stunden
Gleiskategorie II	Standard-Aufenthaltsdauer 10 Stunden
Gleiskategorie III	Standard-Aufenthaltsdauer 24 Stunden
Gleiskategorie „S“	Standard-Aufenthaltsdauer 24 Stunden
Gleiskategorie „L“	Standard-Aufenthaltsdauer 5~~7~~ Stunden
~~**Gleiskategorie „LA“**~~	~~Standard-Aufenthaltsdauer 7 Stunden~~

Das Grundentgelt fällt je Verkehrsrichtung einmal je Zugverband bzw. je Lokleerfahrt an. Der Wechsel zwischen Gleisen und Gleiskategorien wird nach dieser Regelung nicht mit weiteren nutzungsabhängigen Entgelten belastet.

Die Standardaufenthaltszeiten der Gleiskategorien werden, von obiger Regelung unabhängig, getrennt für jede Gleiskategorie erfasst und aufsummiert (siehe Ziffer 1.3).

Gleiskategorie „S“ (Schadwagengleise)

Für die Nutzung von Schadwagengleisen wird ein nach Standzeit gestaffeltes Entgelt pro Wagen erhoben. Bei der Nutzung von Schadwagengleisen fallen neben dem Entgelt der Kategorie „S“ keine weiteren nutzungsabhängigen Entgelte anderer Gleiskategorien an.

Gleiskategorie „L“ (Lokaufenthalt)

Für Loks, die innerhalb des Hamburger Hafens nicht zur Wagenbewegung eingesetzt werden oder die innerhalb des Hafens auf zur Abstellung ausgewiesenen Lokabstellplätzen abgestellt werden, wird nach Ablauf der entgeltfreien Standard-Aufenthaltsdauer ein Entgelt erhoben. Die Standard-Aufenthaltsdauer

beginnt zu laufen, sobald die Lok die Infrastrukturgrenze zwischen HPA und DB InfraGO AG oder einer Ladestelle überfahren und ihr Zielgleis erreicht hat. Das Entgelt für den Lokaufenthalt wird fällig, sofern die Lok innerhalb eines Kalendertages (0-24 Uhr) keine Wagen auf der Infrastruktur der Hafenbahn bewegt. In diesem Fall wird pro Kalendertag (0-24 Uhr), an dem keine Bewegung erfolgt, die Zeit addiert. Beim Verlassen der Hafenbahninfrastruktur (in Richtung Ladestelle oder auf die Infrastruktur der DB InfraGO AG) werden die aufaddierten Zeiten abzüglich der entgeltfreien Standard-Aufenthaltsdauer abgerechnet.

Bei Rangierbewegungen mit Wagen, die zeitlich über die Tagesgrenze hinaus stattfinden, ist für die Abrechnung der Beginn der Bewegung entscheidend. Erfolgt der Beginn der Bewegung an Tag 1 um 23:50 Uhr und endet diese am darauffolgenden Tag 2 um 00:40 Uhr, fällt für Tag 1 kein Entgelt an. Für Tag 2 fällt ein Entgelt an, sofern die Lok an diesem Tag kein weiteres Mal rangiert. Rangiert die Lok z. B. um 14:00 Uhr ein weiteres Mal, fällt auch für den Aufenthalt an Tag 2 kein Entgelt an.

~~**Gleiskategorie „LA“ (Lokabstellung)**~~

~~Für Loks, die innerhalb des Hafens auf zur Abstellung ausgewiesenen Lokabstellplätzen abgestellt werden, wird nach Ablauf der entgeltfreien Standard-Aufenthaltsdauer ein Entgelt berechnet. Die Berechnung der Standard-Aufenthaltsdauer beginnt mit der Buchung des konkreten Lokabstellplatzes durch die Lokabstellplanung. Sie endet zum Zeitpunkt der Meldung über das Verlassen des Abstellplatzes durch die Triebfahrzeugführenden bei der Lokabstellplanung und der gleichzeitig auszuführenden Buchung in das Zielgleis der Folgeleistung (z.B. Ausgangszugfahrt).~~

~~Ausgenommen hiervon sind jährlich angemietete Lokabstellplätze, für die eine Jahresmiete berechnet wird.~~

2.1.2 Anreiz für Kurzzeitnutzung von Gleisen

Werden Gleise der Gleiskategorie I je Verkehrsrichtung nur kurzzeitig (Gesamtaufenthaltszeit < 60 Minuten) von den Einheiten eines Zugverbandes belegt, reduziert sich das Grundentgelt je Zugverband. Voraussetzung ist, dass alle Einheiten des Zugverbandes die Gleiskategorie in diesem Zeitraum verlassen haben. Überschreiten einzelne Einheiten des Zugverbandes den Zeitraum von 60 Minuten, ist das Grundentgelt in voller Höhe zu zahlen.

Das Grundentgelt reduziert sich bei Ein- und Ausfahrten auf Gleisen der Gleiskategorie I und II sowie auf Betriebs- und Verkehrsgleisen auch dann, wenn alle Einheiten eines Zugverbandes bei der Einfahrt direkt in eine Ladestelle fahren, bzw. bei der Ausfahrt aus einer Ladestelle die Infrastruktur der Hafenbahn direkt verlassen.

2.2. Nutzungsabhängige Entgelte

Die nutzungsabhängigen Entgelte werden erhoben für:

- Ladestellenbezirksfahrten
- Schwerlastzüge

- Besondere Anlagen (Öffentliche Ladestellen)
- Durchläufer

2.2.1 Entgelte für bezirksübergreifende Ladestellenbezirksfahrten

Die Komponente Ladestellenbezirksfahrten dient seit Einführung dem Anreiz der Optimierung von Wagenbewegungen auf der Infrastruktur der Hafenbahn.

Ein Ladestellenbezirk ist eine Zusammenfassung regional und betrieblich zusammenhängenden Ladestellen zu kapazitätsmäßig vergleichbaren Bezirken. Hiermit wird die ungleiche Größe und Kapazität von Ladestellen in westlichem (WHO) und östlichem Hafen (HHO) ausgeglichen. Im westlichen Hafen entspricht i. d. R. ein Terminal einem Ladestellenbezirk. Im östlichen Hafen werden mehrere Ladestellen zu einem Ladestellenbezirk zusammengelegt. Allerdings sollen hier nicht nur die Ladestellen an sich, sondern auch die ladestellennahe Infrastruktur (Bezirksbahnhöfe wie etwa im Bereich Peute) in die Ladestellenbezirke einbezogen sein.

Die Festlegung der Zugehörigkeit von Gleisen zu einem Ladestellenbezirk ist einem gesonderten Verzeichnis (siehe unter Ziffer 6~~5~~) zu entnehmen, dass für alle EVU gleichermaßen gültig ist.

Eine Ladestellenbezirksfahrt ist die Bewegung eines oder mehrerer Wagen(s) eines Zuges (definiert durch Zugnummer, Verkehrstag, EVU), die von einem Ladestellenbezirk in einen anderen gefahren werden.

Die Ladestellenbezirksfahrt, die bei Überschreiten der Infrastrukturgrenze zwischen DB InfraGO AG und Hafenbahninfrastruktur erfolgt, wird dem Zugangsberechtigten nicht in Rechnung gestellt. Nur die Ladestellenbezirksfahrten, deren Quelle und Ziel innerhalb der Hafenbahninfrastruktur liegt, werden den Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

Den EVU, die Besteller der Zugtrassen (Leistungen) nach Ziffer 1 sind, wird je Beteiligung an einer Fahrt zwischen unterschiedlichen Ladestellenbezirken jeweils eine Ladestellenbezirksfahrt berechnet.

2.2.2 Entgelte für Schwerlastzüge

Der Schwerlastverkehr belastet die Infrastruktur überproportional gegenüber herkömmlichen Zügen und erfordert eine besondere logistische Behandlung. Daher bedarf es gegenüber herkömmlichen Zügen einer angemessenen Differenzierung.

Zur Identifikation von Schwerlastzügen werden die jeweils zu den Zügen gehörenden Wageninformationen herangezogen. Diese sind:

- Anzahl Achsen
- Länge über Puffer
- Gesamtwagengewicht

Erreicht ein Wagen eine Achslast von mehr als 22,5 t und/oder eine Meterlast von mehr als 8 t, handelt es sich um einen Schwerwagen. Ab einer Anzahl von 5 Schwerwagen pro Zug wird ein Zug als Schwerlastzug definiert. Für diesen Schwerlastzug wird ein Entgelt pauschal pro Zug je Verkehrsrichtung berechnet.

2.2.3 Nutzung öffentlicher Ladestellen

Die HPA betreibt drei öffentliche Ladestellen, deren Nutzung entgeltpflichtig ist. Die zur Verfügung stehenden öffentlichen Ladestellen sind unter Ziffer 4 aufgeführt.

Zur Vermeidung von Kollisionen möglicherweise nicht miteinander zu vereinbarender Nutzungswünsche hat der Zugangsberechtigte sich 14 Tage vor der geplanten Nutzung bei der HPA nach den vorhandenen Kapazitäten zu erkundigen.

Kapazitätsanfragen und Reservierungen sind unter Angabe folgender Punkte:

- gewünschte Nutzungsdauer (Tag, Uhrzeit)
- eingesetzte Wagen (mit Wagennummern)
- Art der Verladung/durchzuführende Tätigkeit
- Ist der Einsatz eines Krans geplant?

beim Service Center (Tel.: +49 40 59369-1888, E-Mail: b-servicedesk@hpa.hamburg.de) zu stellen. Vor der tatsächlichen Nutzung der öffentlichen Ladestelle hat der Nutzer die geplante Nutzung beim Service Center der HPA anzuzeigen. Die Buchung der Wagen auf das Gleis der Ladestelle hat durch den Nutzer im System transPORT rail *basic* zu erfolgen (siehe auch III. Abschnitt der HPA-NBS-BT).

Bei Kollisionen von Nutzungswünschen greifen die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens (siehe Ziffer 3.2 HPA-NBS-AT). Geht eine Anfrage mit einer kürzeren Frist als 14 Tage ein und ist somit ein Koordinierungsverfahren aus Zeitgründen nicht mehr durchführbar, erfolgt die Vergabe nach dem Prinzip „first come, first serve“.

Für den Fall, dass die Nutzung eines Krans geplant ist, ist hierfür eine Krananweisung bei der HPA einzuholen. Das Antragsformular kann per E-Mail beim Servicecenter der Hafenbahn (b-servicedesk@hpa.hamburg.de) bestellt werden. Das Antragsformular muss vollständig ausgefüllt und mit einer Vorlaufzeit von 14 Werktagen vor Nutzungsbeginn per E-Mail an das Servicecenter gesendet werden.

2.2.4 Durchläufer

Als „Durchläufer“ werden Wagen bezeichnet, welche die Hafenbahninfrastruktur nach der Einfahrt wieder verlassen, ohne eine Ladestelle erreicht zu haben. Die Funktion der Hafenbahn ist es, An- und Abfuhr von Waren zu/von Gleisanschließern im Hamburger Hafen sicherzustellen. Durchläufer erfüllen dieses Ziel nicht und werden deshalb in Form eines erhöhten Entgelts angemessen an den Infrastrukturkosten beteiligt.

Von dieser Regelung ausgenommen sind Durchläufer, die die folgenden Kriterien kumulativ erfüllen:

- Die Zugeinfahrt, mit der der Durchläufer auf die Hafenbahninfrastruktur verbracht wird, erfolgt im Bahnhofsteil Hamburg Süd und endet dort
- Der Durchläuferwagen verlässt den Bahnhofsteil während seines Aufenthalts im Hamburger Hafen nicht
- die Zugausfahrt, mit der der Durchläufer die Hafenbahninfrastruktur wieder verlässt, beginnt im Bahnhofsteil Hamburg Süd

Für sie fällt kein zusätzliches Entgelt an.

Ein Gleisverzeichnis mit den zu nutzenden Gleisen im Bahnhofsteil Hamburg Süd finden Sie unter Ziffer 4.

2.3. Zeitabhängige Entgelte

Bei Überschreiten der Standard-Aufenthaltsdauer innerhalb der Gleiskategorien I bis III, „S“, „L“ und „LA“ werden zeitabhängige Zusatzentgelte erhoben. Für jede der genannten Gleiskategorien , gilt eine eigene Standardaufenthaltszeitregelung. Im Einzelnen werden für folgende Funktionsgleisgruppen je angefangene Zeiteinheit und Wagen bzw. Lok Zusatzentgelte erhoben:

- Kategorie I: Zeiten über 4 Stunden für jede angefangene Stunde
- Kategorie II: Zeiten über 10 bzw. 15 Stunden für jede angefangene Stunde
- Kategorie III: Zeiten über 24, 35 bzw. 120 Stunden für jede angefangene Stunde
- Kategorie „S“: Zeiten über 24 Stunden für jede angefangene Stunde
- Kategorie „L“: Zeiten über 5~~7~~ Stunden für jede angefangene Stunde
- ~~Kategorie „LA“: Zeiten über 7 Stunden für jede angefangene Stunde~~

  (Ausnahme jährlich angemietete Lokabstellplätze)

In der Serviceeinrichtung Hafenbahn als Synchronisationseinrichtung zwischen den Abläufen der Ladestellen und Terminals im Hafen und der Streckenbelegung im Fernstreckennetz der DB InfraGO AG stehen Anlagen für längerfristige Abstellungen grundsätzlich nicht zur Verfügung.

Bei fehlenden Kapazitäten in einer bestimmten Gleiskategorie müssen EVU auf die nächsthöherwertige Gleiskategorie ausweichen.

2.4. Leistungsabhängige Reduzierungen der Entgelte

2.4.1 Reduzierung der Grundentgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen

Das Netz der Hafenbahn grenzt an drei Stellen (Abzw. Hausbruch, Abzw. Süderelbbrücke und Abzw. Veddel) unmittelbar an das Fernstreckennetz der DB InfraGO AG. Die Hafenbahnhofsteile Hamburg Süd, Hohe Schaar, Dradenau, Mühlenwerder, Altenwerder Ost und Alte Süderelbe der Hafenbahn sind nur über jeweils eine dieser Abzweigstellen direkt erreichbar.

Wenn die direkte Zufahrt zu einem der Hafenbahnhofsteile aus technischen Gründen im Bereich der Zuführungsgleise oder der Anschlussweiche zum Netz der Hafenbahn in einer der drei Abzweigstellen für ein EVU nicht möglich ist, erhält das EVU, welches von der Unmöglichkeit der Einfahrt unmittelbar betroffen ist, auf Antrag bei der HPA eine Reduzierung des Grundentgeltes um 25 %. Gleiches gilt, wenn es aufgrund der Nichtbesetzung eines Stellwerks zu den in Satz 1 genannten Einschränkungen kommt. Die Geltendmachung weitergehender Rechte bleibt hiervon unberührt.

Voraussetzung hierfür ist, dass der Zug des EVU ein Einfahrgleis eines Bahnhofsteils auf dem Netz der Hafenbahn mit mehr als zwei Stunden Verzögerung gegenüber der geplanten Ankunftszeit an der Abzweigstelle erreicht hat. Das EVU hat nachzuweisen, dass sein Zug die Abzweigstelle, an der die Beeinträchtigung vorlag, mit einer maximalen Abweichung von der – im Fahrplan der DB InfraGO AG – ausgewiesenen Ankunftszeit an der Abzweigstelle von +/- 20 Minuten erreicht hat.

EVU deren Züge mit größeren Fahrplanabweichungen als +/- 20 Minuten die beeinträchtigte Abzweigstelle erreichen, erhalten keine Entgeltermäßigung.

Technische Gründe, die eine Reduzierung des Grundentgeltes zur Folge haben können, sind:

- Weichenstörung
- Schienenbruch
- Stellwerksausfall
- Signalausfall
- Oberleitungsschaden
- Totalausfall von transPORT rail (= Ungeplanter, technisch bedingter Ausfall des Systems und/oder der EVU-Schnittstelle mit der Folge, dass die Ein- oder Ausfahrt aus einem Gleis nicht mehr möglich ist.)

2.4.2 Reduzierung der nutzungsabhängigen Entgelte im Falle der Verwendung von schadstoffreduzierenden Antrieben

Die Entgelte für Ladestellenbezirksfahrten werden in Abhängigkeit des Einsatzes von schadstoffreduzierenden Antrieben differenziert. Sofern das EVU für die Ladestellenbezirksfahrten eine Lok mit einem Antrieb einsetzt, der geringere Mengen an Schadstoffen freisetzt als beim Antrieb durch Dieselloks ohne Rußfilter freigesetzt werden, wird das Entgelt für bezirksübergreifende Ladestellenbezirksfahrten abgesenkt. Eine detaillierte Aufstellung der Entgelte für die unterschiedlichen Antriebe finden Sie unter Ziffer 2.2.
Nutznießer dieser Absenkung ist das „ein-“ bzw. „ausfahrende EVU“ bzw. das EVU, das laut Fahrplan der DB InfraGO AG der Besteller der Leistung ist.

Pro Ladestellenbezirksfahrt mit einer ausgerüsteten Lok werden die Kosten für das jeweilige EVU, dessen Wagen die Lok befördert, für diese Ladestellenbezirksfahrt gesenkt.

2.4.3 Reduzierung der zeitabhängigen Entgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen

Wird das Verlassen eines Gleises oder einer Gleisgruppe eines Hafenbahnhofteils der Hafenbahn aus technischen Gründen der Infrastruktur unmöglich oder ist nur durch zusätzlichen betrieblichen Aufwand realisierbar, setzt HPA die Erhebung der Zeitkomponente für die unmittelbar betroffenen Hafenbahnhofsteilbereiche für die Dauer der Beeinträchtigung aus. Gleiches gilt, wenn es aufgrund der Nichtbesetzung eines Stellwerks zu den in Satz 1 genannten Einschränkungen kommt.

Als zusätzlicher betrieblicher Aufwand im Sinne dieser Regelung werden folgende Fälle angesehen:

- die vorgesehene Ausfahrrichtung eines Zugverbandes kann nicht genutzt werden und die Ausfahrt muss entgegen der üblichen Verkehrsrichtung erfolgen,
- das Verlassen des Gleises ist nur mit Hilfe eines zusätzlichen Triebfahrzeugs möglich (z.B. bei Ausfall der elektrischen Oberleitung)

Diese Regelung findet auf alle Gleiskategorien (I bis III, „S“, „L“ und „LA“) gleichermaßen Anwendung.

Technische Gründe, die die Aussetzung der Erhebung des Zeitentgeltes zur Folge haben können, sind:

- Weichenstörung
- Schienenbruch
- Stellwerksausfall
- Signalausfall
- Oberleitungsschaden
- Totalausfall von transPORT rail

2.5. Sonstige Entgelte

2.5.1 Entgelt für zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen

Vergleichbar mit der Planung und Durchführung von Schwerlastzügen stellt die Vorbereitung und Abwicklung von Lademaßüberschreitungen besondere Anforderungen an Infrastruktur und Logistik. Im

Rahmen der Planung und Abwicklung sind umfangreiche Personalleistungen erforderlich, um die gebotene Sicherheit für alle Beteiligten zu gewährleisten.

Für die Planung von Lademaßüberschreitungen jeder Art (auch Schwerwagen), einschließlich aller ggf. erforderlichen Berechnungen wird ein aufwandsabhängiger Betrag pro erstellter Machbarkeitsstudie aT (außergewöhnlicher Transporte) berechnet.

Die Gültigkeit einer „Machbarkeitsstudie aT“ wird für die Restdauer des aktuellen Monats und die Dauer der darauffolgenden drei Monate erteilt, sofern nicht besondere Gründe eine längere Gültigkeit rechtfertigen oder erfordern.

Die Gültigkeit einer längerfristig erteilten „Machbarkeitsstudie aT“ endet spätestens am letzten Tag des aktuellen Netzfahrplanjahres.

2.5.2 Entgelt bei Eintrag außergewöhnlich hoher Schlagkräfte

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 (entspricht einer Schlagkraftdifferenz über der Nominalkraft von 250% oder mehr) führt, wird für das betreffende Fahrzeug ein zusätzliches Entgelt erhoben (vgl. Ziffer 25.4 HPA-NBS-BT; zur Höhe siehe Ziffer 2.4.20 LdE).“ Das Entgelt fällt nur einmal bei der jeweiligen Einfahrt an.

3. Liste der Entgelte

3.1. Grundentgelte

Die Grundentgelte werden in folgenden Höhen erhoben:

- Fahrt im Zugverband einschließlich Inanspruchnahme definierter Funktionsgleisgruppen (Entgelt je Zugverband): **201,01~~192,35~~ €**

Mögliche Reduzierungen auf das Grundentgelt bei Kurzzeitnutzung von Gleisen gemäß Ziffer 1.1.2 **-40,10 €**

Jeweils fällig bei der Erstnutzung durch einen Wagen eines Zugverbandes je Verkehrsrichtung. Der Richtungswechsel eines einfahrenden Zugverbandes erfolgt bei Erreichen der ersten Ladestelle im Hamburger Hafen.

- **Schwerlastzug:** (Entgelt je Zugverband) **71,52~~68,44 €~~**
- Lokleerfahrt **48,20~~46,12~~ €**

3.2. Nutzungsabhängige Entgelte

Ladestellenbezirksfahrten:

- Entgelt pro Ladestellenbezirksfahrt mit einer Diesellok ohne Abgasbehandlung **27,53~~26,35~~ €**
- Entgelt pro Ladestellenbezirksfahrt mit einer Diesellok, die die Emissionsklasse IIIA erreicht sowie mit einer Diesellok, die ausschließlich mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet ist: **13,77~~17~~ €**
- Entgelt pro Ladestellenbezirksfahrt mit einer Diesellok, die die Emissionsklasse IIIB erreicht sowie mit einer Diesellok, die sowohl mit einem Rußpartikelfilter als auch mit einem SCR-Katalysator ausgestattet ist **11,01~~10,54~~ €**

- Entgelt pro Ladestellenbezirksfahrt mit einer teilelektrischen Lok (Hybridlok), die die Emissionsklasse IIIB erreicht **9,6322 €**

- Entgelt pro Ladestellenbezirksfahrt mit einer vollelektrischen Elektrolok mit externer Aufladung **8,29 ~~7,90~~€**

~~**Schwerlastzug:** (Entgelt je Zugverband) **68,44 €**~~

Öffentliche Ladestellen

- Ladegleis Antwerpenstraße **120,00 €**/Tag
- Ladegleis Rossweg (Nutzung von Gleis und Lagerfläche) **250,00 €**/Tag*
  Nutzung der Lagerfläche ab dem 4. Tag nach Verladung **180,00 €**/Tag

* Diese Regelung wird spätestens mit dem Beginn der Planungsbetroffenheit des Gebietes durch den Neubau der Köhlbrandquerung ersatzlos gestrichen.

Durchläufer (Entgelt je Wagen):

- Bei Ein-/Ausfahrt des Wagens mit einer Zugfahrt die im Bahnhofsteil Hamburg Süd endet bzw. beginnt und wenn dieser den Bahnhofsteil Hamburg Süd während seines Aufenthaltes nicht verlässt **0,00 €**

- Bei Ein-/Ausfahrt des Wagens in allen anderen Bahnhofsteilen **35,00~~18,59~~ €**

3.3. Zeitabhängige Entgelte

Die zeitabhängigen Entgelte werden in folgenden Höhen für die Funktionsbereiche erhoben:

Funktionsgleisgruppen (Entgelt je Wagen bzw. Lok):

- Kategorie I: ab der 5. Stunde **3,72~~56~~ €**/Stunde

- Kategorie II: ab der 11. Stunde **0,93~~89~~ €**/Stunde

	ab der 16. Stunde	**2,325 €**/Stunde
• Kategorie III:	ab der 25. Stunde	**0,375 €**/Stunde
	ab der 36. Stunde	**0,575 €**/Stunde
	ab der 121.Stunde	**0,795 €**/Stunde
• Kategorie „S“:	ab der 25. Stunde	**3,7357 €**/Stunde
• Kategorie „L“	ab der 68. Stunde	**7,036,73 €**/Stunde
~~• Kategorie „LA“~~	~~ab der 8. Stunde~~	~~**6,73 €**/Stunde~~
~~• Kategorie „LA“~~	~~Jahresmiete Einzelstellplatz~~	~~**25.040,33 €**/Jahr~~
~~• Kategorie „LA“~~	~~Jahresmiete zusammenhängende Plätze~~	~~max.**16.432,31 €**/pro Platz/Jahr~~

Es werden nur noch zusammenhängende Lokabstellplätze außerhalb der Schiebebühne der Lokservicestelle als Abstellplatzkonstellationen vermietet. Die Abstellplatzkonstellationen und die dafür zu zahlende jährliche Miete können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Gleisnummern	Stellplatznummern	Miete 2027 (Gesamtsumme für alle angegebenen Plätze p.a.)
WHO026	1 bis 6	35.202,11 €
ASE511	1 bis 4	33.460,40 €
ASE512	1 bis 4	33.460,40 €
ASE591	1 + 2	25.757,65 €
ASE591	3+4	25.757,65 €
ASE592	1+2	25.757,65 €
ASE592	3+4	25.757,65 €
ASE593	1+2	25.757,65 €
ASE593	3+4	25.757,65 €
ASE594	1+2	25.757,65 €
ASE594	3+4	25.757,65 €
LSS5003	1 bis 3	30.050,58 €

~~Bei Lokabstellplätzen, die zusammenhängend vermietet werden, beträgt das Entgelt für den 1. Abstellplatz 16.432,31€ p. a.. Das Entgelt reduziert sich bei einseitig angebundenen Gleisen unabhängig von der Auslastung ab dem 2. Lokabstellplatz pro weiteren Abstellplatz:~~

~~2. Platz: 8.216,16 €~~
~~3. Platz: 4.108,07 €~~

~~4. Platz: 3.262,99 €~~
~~5. Platz: 915,52 €~~
~~6. Platz: 751,19 €~~

~~Bei zweiseitig angebundenen Gleisen mit vier Abstellplätzen reduziert sich das Entgelt nur für den zweiten Abstellplatz (Beispiel: 1. Platz: 16.432,31€; 2. Platz: 8.216,16 €; 3. Platz: 8.216,16 €; 4. Platz: 16.432,31€)~~

Die Entgelte werden bei Überschreiten der vorgegebenen Standardzeiten je angegebener Zeiteinheit und Wagen bzw. Lok fällig.

3.4. Sonstige Entgelte

3.4.1 Mahnkostenpauschale

Die Mahnkostenpauschale lt. HPA-NBS-BT,
Ziffer 4.2, beträgt pro Mahnung **7,00 €**

3.4.2 Zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen

Planung **100~~75~~,00 €** pro Machbarkeitsstudie
Bei erforderlicher Beteiligung Dritter **100~~75~~,00 €** pro angefangener Stunde*

*bei zusätzlichem Bearbeitungsaufwand (erforderliche Beteiligung der Abteilungen für Statik, Vermessung, Bauwerksprüfung)

Planung mit Vorlauf < 14 Tage **175~~150~~,00 € pro** Machbarkeitsstudie

3.4.3 Gestellung von Lotsen

Für die Gestellung eines Lotsen auf Anforderung des Zugangsberechtigten werden berechnet:

100~~75~~,00 € pro angefangene Stunde

3.4.4 Notfalltechnik

Für die Bereitstellung eines Zweiwegehilfsgerätsfahrzeuges einschließlich der diesem Fahrzeug zugewiesenen Personale werden berechnet:

1.300150,00 € pro angefangene Stunde

3.4.5 Handfunksprechgeräte

Die Bereitstellung eines Handfunksprechgerätes für die Nutzung nach HPA-NBS-BT Ziffer 12 in Verbindung mit Anlage 6 beträgt für die Mietmodelle

- Langfristige Vermietung für eine Fahrplanperiode (Dezember-Dezember) **1.300,00 €** pro Gerät
- Monatsweise Vermietung **300,00 €** pro Gerät und Monat
- Ad-hoc-Nutzung **130,00 €** pro Gerät / 24 Stunden

Die Miete für zusätzliche Akkus für die Handfunksprechgeräte beträgt **2,00 €** / Gerät und Monat

3.4.6 Ausbildung des Personals des Zugangsberechtigten/Vermittlung von Ortskenntnissen

Die Hamburg Port Authority ermöglicht dem Personal des Zugangsberechtigten vor Ersteinfahrt in den Hafen die erforderlichen Ortskenntnisse zu erwerben. Zur Vermittlung der Ortskenntnisse wird seitens HPA ein fachkundiger Mitarbeiter bereitgestellt. Dieser kann im Bedarfsfall auch nach erfolgter Einweisung erneut angefordert werden.

Die Kosten betragen **10075,00 €** pro angefangene Stunde

3.4.7 Besetzung der Hafenbahnbetriebsstellen außerhalb der regelmäßigen Besetzungszeiten

Werden Leistungen außerhalb der regelmäßigen Besetzungszeiten der Hafenbahnbetriebsstellen nachgefragt, werden hierfür folgende Sätze berechnet:

10075,00 € pro angefangene Stunde

3.4.8 Eingabe von Wagenstammdaten/Lokstammdaten

Erfolgt die Eingabe der Wagenstammdaten/Lokstammdaten des Zugangsberechtigten durch HPA (siehe hierzu HPA-NBS-BT, Ziffer 23.3) fällt folgendes Entgelt an:

Jede Eingabe/erforderliche Korrektur wird mit	**232,500 €** pro angefangene Viertelstunde berechnet

3.4.9 Eingabe von Transportdaten

Werden die für den Transportprozess erforderlichen Daten (z.B. Wagenreihungsdaten) nicht oder nicht in der erforderlichen Qualität an HPA geliefert und hat der Nutzer dies zu vertreten oder hat der Zugangsberechtigte HPA mit der Eingabe der Transportdaten in transPORT rail beauftragt (siehe hierzu HPA-NBS-BT, Ziffer 23.3), stellt HPA dem Nutzer die ihr unmittelbar hierdurch entstandenen Aufwendungen für die Eingabe der Daten in Rechnung (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Ziffer 23.3).

Jede erforderliche Dateneingabe wird berechnet mit	**232,500 €** pro angefangene Viertelstunde

3.4.10 Verladedisposition für Container

Die von den EVU in Eigenregie vorzunehmende Verladedisposition im Containerverkehr kann auch bei der Hafenbahn gegen ein Entgelt in Auftrag gegeben werden (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Ziffer 23.3).

Dieses Entgelt beträgt bei Abschluss einer Rahmenvereinbarung zur Container-Verladedisposition	**2,20 €** pro Container

Dieses Entgelt beträgt für Leistungen außerhalb der Rahmenvereinbarung zur Container-Verladedisposition	**5,00 €** pro Container

3.4.11 Eingabe von Eingangs- und Ausgangsreihungen für Züge

Die von den EVU in Eigenregie vorzunehmenden Angaben für die Wagenreihung in Eingangs- und Ausgangszügen kann auch bei der HPA gegen ein Entgelt in Auftrag gegeben werden (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Ziffer 23.3)

Eingaben werden berechnet mit	**232,500 €** pro angefangene Viertelstunde

3.4.12 Zugang zu transPORT rail *(basic)* für EVU, Dienstleister und- Operateure (Selbstdisponierer / in Eigenregie; (TD04-EVU)

Für die Einrichtung von transPORT rail *(basic)* über **Web-Client** fällt pro angelegte tPr-Organisation folgendes Entgelt an:

250,00 € einmalig

Für die Einrichtung, Konfiguration und Qualitätstests der Standardanbindung von transPORT rail über eine **EDI-Schnittstelle** und Übergabe in den Betrieb wird folgendes Entgelt erhoben (Voraussetzung hierfür ist ein bestehender Internetanschluss des Kunden und entsprechende Fachkunde zur Einrichtung/Betreuung des Zugangs):

1000,~~640,~~00 €,

einmalig

~~(ggf. zzgl. Individueller Einrichtungsaufwand nach Ziffer 2.4.9 "Korrektur von Transportdaten")~~

~~Für die Einrichtung von transPORT rail *(basic)* über Web-Client~~
~~**160,00 €,** einmalig~~

3.4.13 Erstellung/Konfiguration von Organisationsberechtigungen in transPORT rail

Für die Erstellung bzw. Konfiguration von Organisationsberechtigungen in transPORT rail aufgrund von neuen/ geänderten Anforderungen des Zugangsberechtigten an Nutzende, Vollmachten für Dienstleister oder andere EVU o.ä. erfolgt eine Abrechnung nach Aufwand:

125,00€/Stunde

~~3.4.13 Zugang zu transPORT rail *(basic)* für Operateure (Selbstdisponierer / in Eigenregie; TD04-OP)~~

~~Für die Einrichtung, Konfiguration und Qualitätstests der Standardeinbindung von transPORT rail über eine EDI-Schnittstelle und Übergabe in den Betrieb wird folgendes Entgelt erhoben (Voraussetzung hierfür ist ein bestehender Internetanschluss des Kunden, entsprechende Fachkunde zur Einrichtung/Betreuung des Zugangs sowie die Freigabe durch das betreffende EVU):~~

~~**640,00 €,** einmalig~~

~~(ggf. zzgl. Individueller Einrichtungsaufwand nach Ziffer 2.4.9 "Korrektur von Transportdaten")~~

~~Für die Einrichtung von transPORT rail *(basic)* über Web-Client~~

~~(Voraussetzung hierfür ist die Freigabe durch das betreffende EVU): **160,00 €,** einmalig~~

3.4.14 Nutzungsentgelt transPORT rail

Für die Nutzung von transPORT rail (siehe HPA-NBS-BT Ziffer 23.3) fallen folgende Entgelte an:

Im Wagenladungsverkehr:	**0,85 €** pro Wagen
Im Kombinierten Verkehr:	**0,46 €** pro Container

3.4.15 Individuelle Anpassung von transPORT rail

Für die individuelle Anpassung von transPORT rail auf Wunsch einzelner Zugangsberechtigter (siehe HPA-NBS-BT Ziffer 23.5) wird der entstehende Aufwand für die Programmierung berechnet. Hierfür wird folgender Satz verrechnet:

1.500,00~~1.150,00~~ €

pro Tag

3.4.16 Nutzungsentgelt transPORT rail *info*

Für die Nutzung von transPORT rail *info* (siehe HPA-NBS-BT Ziffer 24) fallen folgende Entgelte an:

Basismodul*:	7~~6~~0,00 € pro Lizenz/Monat
Modul A*:	10~~5~~,00 € pro Lizenz/Monat
Modul B*:	20~~15~~,00 € pro Lizenz/Monat
Modul C*:	3~~5~~0,00 € pro Lizenz/Monat

Ab einer gewissen Anzahl von Lizenzen werden Rabatte auf den Gesamtpreis gegeben. Diese staffeln sich wie folgt:

- 11-20 Lizenzen: 10 % Rabatt
- Mehr als 20 Lizenzen: 20 % Rabatt

*Details siehe Anlage 1 zur Liste der Entgelte

3.4.17 Fehlende oder fehlerhafte Transportdatenübermittlung

Für Züge (Triebfahrzeug und Wagen oder einzelne Triebfahrzeugfahrten), deren für den Transportprozess erforderliche Daten nicht vor Einfahrt auf die Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn (aus Richtung DB InfraGO AG oder einer Ladestelle) und vor Ausfahrt (in Richtung DB InfraGO AG oder einer Ladestelle) in transPORT rail übermittelt bzw. nicht gemäß den entsprechenden Meldeverfahren (siehe Anlage 3 und 8) gemeldet wurden, wird ein gesondertes, pauschales Entgelt pro Zug/Triebfahrzeug/Rangiereinheit erhoben (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Ziffer 23.3). Gleiches gilt für fehlerhaft (= die in tPr übermittelten Daten entsprechen nicht den tatsächlichen Transportdaten) übermittelte Daten.

Dieses Entgelt beträgt **55~~0~~0,00 €** pro Zug/Triebfahrzeug

Für Gefahrgutwagen, die ohne Angabe der GEGIS-Referenz auf die Infrastruktur der Hafenbahn verbracht werden, wird ein gesondertes, pauschales Entgelt pro Wagen erhoben (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Ziffer 23.3).

Dieses Entgelt beträgt **55~~0~~0,00 €** pro Wagen
Maximal 1.500,00 € pro Zug

3.4.18 Fehlende oder fehlerhafte Stammdatenübermittlung oder fehlende DB-Kundennummern

Für Fahrten von Loks oder Wagen auf die bzw. von der Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn müssen die dazugehörigen Stammdaten mit einer Vorlaufzeit von mindestens drei Arbeitstagen (Mo. – Fr.) vor Fahrtbeginn vorliegen. Liegen diese nicht vor oder sind fehlerhaft (= die übermittelten Stammdaten stimmen nicht mit den Daten der tatsächlich eingefahrenen Fahrzeugen überein) oder fehlt bei der Fahrt die DB-Kundennummer des einfahrenden/ausfahrenden EVU, wird ein Entgelt in folgender Höhe erhoben (vgl. Ziffern 3.3 und 22.3.d)) HPA-NBS-BT):

55~~0~~0,00 € pro Zug/Triebfahrzeug

3.4.19 Nutzungsentgelt transPORT rail data gate

Für die Nutzung der RDG Daten in Form des Moduls transPORT rail data gate (siehe HPA-NBS-BT Ziffer 25) fallen folgenden Entgelte an:

Modul „transPORT rail *data gate*“ **3,00 €** pro Zug und Durchfahrt

Innerhalb des Hamburger Bahndatenportals transPORT rail werden angezeigt:

- Fahrzeugbilder
- Erkannte UIC-Fahrzeugnummern
- Erkannte Fahrzeugreihungen
- Gemessene Nominalkräfte (Radaufstandskräfte) und Schlagkräfte
- Gemessene Kraftverhältnisse
- Berechnetes Fahrzeuggewichte
- Berechnete Radsatzlasten
- Download-Möglichkeit für zug- bzw. wagenbasierte Datenzusammenfassungen

Für die fachliche Unterstützung durch das Service Center der Hafenbahn im Zusammenhang mit dem RDG werden berechnet:

230,500 € pro angefangene Viertelstunde

3.4.20 Abstellung von Schadwagen außerhalb kategorisierter Gleise

Lauffähige und nichtlauffähige Schadwagen, die auf Gleisen abgestellt wurden, die keiner bestimmten Gleiskategorie zugeordnet sind, werden nach Ablauf von 24 Stunden nach Abstellungsbeginn wie in Gleiskategorie III abgestellte Wagen bepreist.

Nach Ablauf dieser Frist erhebt die Hafenbahn zwei zusätzliche Entgelte:

1. Als Anreiz zur Entfernung von Schadwagen aus Betriebsgleisen wird pauschal ein Entgelt in folgender Höhe erhoben:

   400,00 € pro Wagen

2. Als zusätzlicher Anreiz zur zeitnahen Entfernung von Schadwagen aus Betriebsgleisen wird ein Entgelt in folgender Höhe erhoben:

   20,00 € pro Wagen und Stunde

3.4.21 Gesondertes Entgelt für unabgestimmte Abstellung von Fahrzeugen in Betriebs- und Verkehrsgleisen

Werden Verkehrsgleise auch nach Aufforderung durch die Netzdisposition nach Ablauf der vereinbarten Nutzungsdauer nicht durch das abstellende EVU geräumt (siehe HPA-NBS-BT Ziffer 20.2), wird ein Entgelt in folgender Höhe erhoben:

350,00 € pro Zug/Triebfahrzeug/Wagen(gruppe)

3.4.22 Gesondertes Entgelt bei Nicht-Räumung von Ausfahrgleisen nach Aufforderung

Werden Gleise zur Bildung von Ausgangszügen auch nach Aufforderung nicht geräumt (siehe Ziffer 20.2. HPA-NBS-BT) fällt folgendes Entgelt an:

350,00 € pro Wagen(gruppe)/Triebfahrzeug

3.4.23 Entgelt bei Eintrag außergewöhnliche hoher Schlagkräfte

Für Fahrzeuge, die mit einer außergewöhnlich hohen Schlagkraft auf die Infrastruktur einwirken, wird ein zusätzliches Entgelt erhoben (vgl. Ziffer 1.5.2 der Liste der Entgelte).

Dieses Entgelt beträgt: **250,00 €** pro Fahrzeug, bei dem für mindestens ein Rad eine Schlagkraft mit einem dynamischen Beiwert von 3,5 oder mehr gemessen wird.

3.4.24 Verstöße gegen die Regelung zu Wartungsarbeiten auf Schadwagengleisen

Bei Verstößen gegen die Regelungen in Ziffer 16 HPA-NBS-BT wird ein gesondertes Entgelt in folgender Höhe erhoben:

500,00 € pro Verstoß

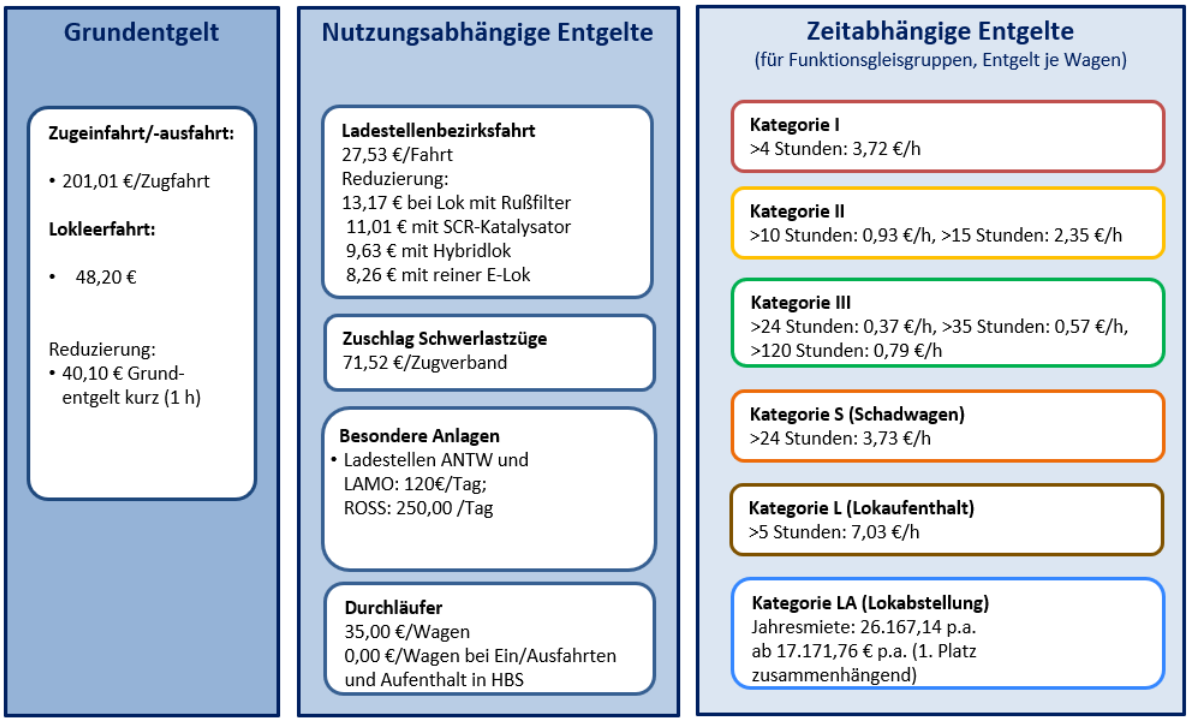
3.4.25 Prüfung der Kompatibilität von Fahrzeugen mit der Infrastruktur

Für die Beurteilung, ob bestimmte Nebenfahrzeuge mit bestimmten Fahrwegen kompatibel sind und ein sicherer Betrieb gewährleistet werden kann, berechnet die HPA dem EVU, welches das Nebenfahrzeug einsetzen will, folgendes Entgelt:

75,00 € pro angefangene Stunde

Dies gilt nicht, wenn das EVU die Fahrtwege im Auftrag der HPA befährt.

3.4.26 Übersicht Entgeltkomponenten



3.4.27 Gleiszuordnungsverzeichnis Hafen Hamburg

Nachfolgend sind die je Bahnhof vorgenommenen Gleiszuordnungen aufgezeigt. Dabei richtet sich die Angabe der Gleisnummern nach der für die Hafenbahn vorgenommenen Nummernsystematik, die auch den Angaben zu den örtlichen Zusätzen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen der EVU zu entnehmen ist. Die Einordnung erfolgt anhand von Nummernbereichen.

	Bahnhof	**Gleis-kategorie I**	**Gleis-kategorie II**	**Gleis-kategorie III**	**Gleis-kategorie „S“**
Hafenteil Ost (HHO)	**Hamburg Süd**	HBS001 - 005 HBS008 – 010 HBS014 - 015 HBS020 HBS022 – 028 HBS101 - 104	HBS006-007 HBS011-013 HBS016-019 HBS021 HBS0029 HBS031 HBS295	HBS030 HBS105 – 109 HBS241-244 HBS251 - 258 HBS262 - 268 HBS271 - 273 HBS275-277 HBS282-288 HBS291-292 HBS294 WHK003	
	Ross			ROS707, 709 ROS773 - 774	ROS710 (zugehöriges Sammelgleis HBS030)
	Peute	PEU006 PEU608		PEU610~~609~~ - 612	
	Hohe Schaar	HOS005 - 019 HOS023	HOS062– 068 HOS055-056	HOS042 - 045 HOS047 - 048 HOS051 - 054 HOS071 - 078 HOS081 - 085	

	Eversween		HOS185	HOS304 - 306	HOS186 (zugehöriges Sammelgleis HOS085)
	Pollhornweg		POL801-803	POL804 – 806	
Hafenteil West (WHO)	**Waltershof**	WHO001 - 012 WHO017 - 022	WHO013 - 016 WHO107-108 WHO153-156	WHO041-043 WHO105-106 WHO109-125 WHO152	WHO126 (zugehöriges Sammelgleis WHO152)
	Alte Süderelbe	ASE551 - 558	ASE560 - 568 ASE570 - 578 ASE580 - 588		ASE540 (zugehöriges Sammelgleis WHO152)
	Gleisgruppe Altenwerder-Ost	AWO431-436 AWO438 AWO441-448			
	Altenwerder West			AWW313- 315	AWW320 (zugehöriges Sammelgleis WHO152)
	Mühlenwerder	MUE611 – 618 MUE621-622	MUE623 - 628		
	Maaken-damm (Mühlen-werder)		MUE672	MUE673 - 674	
	Hansaport				HPT714 zugehöriges Sammelgleis WHO152

Das Gleiszuordnungsverzeichnis in visualisierter Form ist den Plänen zu entnehmen, die unter folgendem Link auf der Internetseite der HPA abrufbar sind:

www.hamburg-port-authority.de

4. Gleisverzeichnis ermäßigte Durchläuferwagen Bahnhofsteil Hamburg Süd

Um die Voraussetzungen aus Ziffer 1.2.6 zu erfüllen, müssen die folgenden Gleise befahren werden:

Bezirk	Gleis
HHO 1	HBS001
HHO 1	HBS002

Bezirk	Gleis
HHO 1	HBS048
HHO 1	HBS049

Bezirk	Gleis
HHO 5	HBS268
HHO 5	HBS271

HHO 1	HBS003
HHO 1	HBS004
HHO 1	HBS005
HHO 1	HBS006
HHO 1	HBS007
HHO 1	HBS008
HHO 1	HBS009
HHO 1	HBS 010
HHO 1	HBS011
HHO 1	HBS012
HHO 1	HBS013
HHO 1	HBS014
HHO 1	HBS015
HHO 1	HBS016

HHO 1	HBS050
HHO 1	HBS101
HHO 1	HBS102
HHO 1	HBS103
HHO 1	HBS104
HHO 1	HBS105
HHO 1	HBS106
HHO 1	HBS107
HHO 1	HBS108
HHO 1	HBS109
HHO 5	HBS201
HHO 5	HBS241
HHO 5	HBS242
HHO 5	HBS243

HHO 5	HBS272
HHO 5	HBS273
HHO 5	HBS275
HHO 5	HBS276
HHO 5	HBS277
HHO 5	HBS281
HHO 5	HBS282
HHO 5	HBS283
HHO 5	HBS284
HHO 5	HBS285
HHO 5	HBS286
HHO 5	HBS287
HHO 5	HBS288
HHO 5	HBS291

Bezirk	**Gleis**
HHO 1	HBS017
HHO 1	HBS018
HHO 1	HBS019
HHO 1	HBS020
HHO 1	HBS021
HHO 1	HBS022
HHO 1	HBS023
HHO 1	HBS024
HHO 1	HBS025
HHO 1	HBS026
HHO 1	HBS027
HHO 1	HBS028
HHO 1	HBS029
HHO 1	HBS030
HHO 1	HBS031

Bezirk	**Gleis**
HHO 5	HBS244
HHO 5	HBS251
HHO 5	HBS252
HHO 5	HBS253
HHO 5	HBS254
HHO 5	HBS255
HHO 5	HBS256
HHO 5	HBS257
HHO 5	HBS258
HHO 5	HBS262
HHO 5	HBS263
HHO 5	HBS264
HHO 5	HBS265
HHO 5	HBS266
HHO 5	HBS267

Bezirk	**Gleis**
HHO 5	HBS292
HHO 7	ROE001
HHO 7	ROE002
HHO 7	ROE004
HHO 7	ROS701
HHO 7	ROS702
HHO 7	ROS707
HHO 7	ROS708
HHO 7	ROS709
HHO 7	ROS710
HHO 7	ROS770
HHO 7	ROS771
HHO 7	ROS773

5. Öffentliche Ladestellen Hafen Hamburg

Hafenteil Ost (HHO)	Gleis ROS775/776 (Ladegleis Rossweg)
Hafenteil West (WHO)	Gleis WHO066 (Ladegleis Antwerpenstraße)

6. Ladestellenbezirksverzeichnis Hafen Hamburg

Nachfolgend sind die je Bahnhof vorgenommenen Gleiszuordnungen aufgezeigt. Dabei richtet sich die Angabe der Gleisnummern nach der für die Hafenbahn vorgenommenen Nummernsystematik, die auch den Angaben zu den örtlichen Zusätzen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen der EVU zu entnehmen ist. Die Einordnung erfolgt anhand von Nummernbereichen.

Hafenteil Ost (HHO)

LBZ	Entgeltpflichtige Gleise (s. Ziffer 3)	Ladestellen
101	HBS 001 - 031 HBS 101 - 109 HBS 241 - 244 HBS 251 - 258 HBS 262 – 268 HBS 271 – 273 HBS 275 - 277 HBS 282 –288 HBS 291 – 292 HBS 294-295 PEU 609 - 612	 PCH, SCHU, UNKAI, JOSEF MEYER RAIL HAMBURG GMBH HPA HAFENBAHN STANDORT SPREEHAFEN C. STEINWEG SÜD-WESTTERMINAL GMBH & CO. KG ECUK, LANG, NAS, NAO, OAM, POHL,
102	ROE 001 - 002 ROS 707 ROS 709 - 710 ROS 773 - 774	HHL TCT, VOLL, ROSS, HPA HAFENBAHN STANDORT ROSS COPL, ALPL, GECO
201	HOS 005 – 019 HOS 023 HOS 042 - 045 HOS 047 – 048 HOS 051 - 056 HOS 062 - 068 HOS 071 – 079 HOS 081 - 085 HOS 185 - 186 HOS 304 - 306	ADM, FREI LAMO, GTH, HAGE, HARM, HCS, HOS, HUR, KALA, KRUS, KTH, PROG, TCO, VOPA, BLUM, OTKA, OTHO
202	POL 801 - 806	CMR2, HALT, HBM, HAWI, NEF, TLW

Hafenteil West (WHO)

LBZ	Entgeltpflichtige Gleise (s. Ziffer 3)	Ladestellen
301	WHO 001 - 022 WHO 041 - 043 WHO 105 - 126 WHO 151 - 156	FREI ANTW
302	MUE 611 - 618 MUE 621 - 628	KB

	MUE 672 - 674	
303	HPT 714	HP, 704
304	AWO 431 – 436 AWO 438 AWO 441 - 448 ASE540 ASE 551 - 558 ASE 561 - 568 ASE 571 - 578 ASE 581 - 588	
305	AWW 313 – 315 AWW 320	HAW, HSWS/HSWW, HSW2, HSWO, VHWN, LT, LND1/LND4, AJA,
401		EUK EKOM,
402		HHL BK, HHL BK6, TANK
403		HHL CTA, HHL RHLO, KUEN, NOLO
404		BOM,
405		DR, EPO, GPC, HUT

Eine Karte der Ladestellenbezirke ist auf der Internetseite der HPA abrufbar unter:

www.hamburg-port-authority.de

7. Umsatzsteuer

Alle vorgenannten Entgelte verstehen sich zuzüglich des aktuellen Umsatzsteuersatzes.