

# **Liste der Entgelte und Entgeltsystembeschreibung der Hafentbahn Hamburg**

**Gültig ab 01.08.2011**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Nutzungsentgelt – Grundsätze .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. Grundentgelte .....</b>	<b>4</b>
1.1.1 Zuschlag für Ad-hoc-Anmeldungen.....	4
<b>1.2. Nutzungsabhängige Entgelte.....</b>	<b>5</b>
1.2.1 Anreiz für Kurzzeitnutzung in Gleisen der Kategorie I .....	6
1.2.2 Entgelte für bezirksübergreifende Ladestellenfahrten .....	6
1.2.3 Entgelte für Schwerlastzüge („Lü-Schwer“).....	7
1.2.4 Nutzung von Sortieranlagen .....	7
1.2.5 Nutzung von HABIS-Zoll.....	8
<b>1.3. Zeitabhängige Entgelte.....</b>	<b>8</b>
<b>1.4. Leistungsabhängige Reduzierungen der Entgelte .....</b>	<b>8</b>
1.4.1 Reduzierung der Grundentgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen.....	8
1.4.2 Reduzierung der zeitabhängigen Entgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen.....	9
1.4.3 Reduzierung der nutzungsabhängigen Entgelte im Falle der Verwendung geräuschreduzierender Bremsen bei Waggons .....	10
1.4.4 Reduzierung der nutzungsabhängigen Entgelte im Falle der Verwendung von Rußfiltern in Rangierloks.....	10
<b>1.5. Sonstige Entgelte.....</b>	<b>11</b>
1.5.1 Entgelt für zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen .....	11
<b>2. Liste der Entgelte.....</b>	<b>11</b>
<b>2.1. Grundentgelte .....</b>	<b>11</b>
<b>2.2. Nutzungsabhängige Entgelte.....</b>	<b>11</b>
<b>2.3. Zeitabhängige Entgelte.....</b>	<b>12</b>
<b>2.4. Sonstige Entgelte.....</b>	<b>13</b>
2.4.1 Mahnkostenpauschale .....	13
2.4.2 Zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen .....	13
2.4.3 Gestellung von Lotsen .....	13
2.4.4 Notfalltechnik .....	13
2.4.5 Handfunksprechgeräte .....	13
2.4.6 Ausbildung des Personals des Zugangsberechtigten.....	14

2.4.7	Besetzung der Hafenbahnbetriebsstellen außerhalb der Besetzungszeiten.....	14
2.4.8	Korrektur von Transportdaten .....	14
2.4.9	HABIS-Verladedisposition für Container .....	14
2.4.10	HABIS-Verladedisposition für Container (Selbstdisponierer / in Eigenregie) ....	15
2.4.11	Korrektur von Transportdaten zur Container-Verladedisposition .....	
	(für Leistungen außerhalb der Rahmenvereinbarung zur .....	
	Container-Verladedisposition; Position 2.4.9) .....	15
2.4.12	HABIS-Nutzungsentgelt .....	15
2.4.13	Einfahrt von Zügen ohne Transportdatenübermittlung .....	15
2.4.14	Abstellung von Schadwagen außerhalb kategorisierter Gleise.....	16
<b>3.</b>	<b>Gleiszuordnungsverzeichnis Hafen Hamburg .....</b>	<b>17</b>
<b>4.</b>	<b>Ladestellenbezirksverzeichnis Hafen Hamburg .....</b>	<b>17</b>
<b>5.</b>	<b>Umsatzsteuer .....</b>	<b>19</b>

## 1. Nutzungsentgelt – Grundsätze

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

- Grundentgelte
- Nutzungsabhängige Entgelte
- Zeitabhängige Entgelte

Das Entgelt wird dem EVU in Rechnung gestellt, welches mit HPA einen Infrastrukturnutzungsvertrag abgeschlossen und laut Fahrplananordnung der DB Netz AG der Besteller der Leistung ist.

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das einen Waggon auf das Netz der Hafenbahn gebracht hat, bleibt für den Verbleib dieses Waggons verantwortlich, bis der Waggon das Netz der Hafenbahn wieder verlassen hat. Dies gilt auch, wenn ein Waggonübergang innerhalb des Netzes der Hafenbahn auf ein anderes EVU erfolgt.

### 1.1. Grundentgelte

Mit den Grundentgelten wird die Bereitstellung der Serviceeinrichtungen der Hafenbahn 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) bei Überschreiten der Infrastrukturgrenze zwischen HPA und DB Netz AG. Damit wird das Grundentgelt jeweils fällig bei ein- und ausfahrenden Verkehren. Lokleerfahrten gelten nicht als Nutzungsfall und werden daher nicht mit einem Entgelt belastet.

#### 1.1.1 Zuschlag für Ad-hoc-Anmeldungen

Die EVU sind aufgefordert, der HPA den Tag und die voraussichtliche Ankunftszeit sowie den anzufahrenden Hafenbahnhof ihrer Eingangszüge rechtzeitig (mindestens 24 h vor Ankunft) mitzuteilen. Nur dies gewährleistet, dass Störungen des regulären Betriebs (vorausgeplante Verkehre anderer Züge bzw. EVU) minimiert werden, und das anmeldende EVU gezielt, im Hinblick auf ein für die Betriebslage günstiges Zeitfenster, von HPA beraten werden kann. Daher werden Fahrten, die kurzfristig dem Hafen zugeführt werden sollen und die der HPA nicht mit mindestens 24 Stunden Vorlaufzeit in einer Fahrplananordnung der DB Netz AG oder durch eine direkte Mitteilung (e-Mail oder Fax mit Angabe des Verkehrstags, der voraussichtlichen Ankunftszeit und der anzufahrenden Ladestellen) seitens des verkehrsführenden EVU angekündigt wurden, mit einem **Zuschlag von 50%** auf das Grundentgelt für den Zugeingang belegt. Der Zugausgang wird von dieser Regelung nicht berührt.

## 1.2. Nutzungsabhängige Entgelte

Die Ausweisung verschiedener Gleiskategorien wird vor dem Hintergrund technischer Merkmale und verkehrlicher Erfordernisse von HPA vorgenommen. Technische Merkmale kennzeichnen zunächst eindeutig die Gleise der **Kategorie I**. Nur wenn das Befahren der kompletten Gleislänge mit elektrischen Triebfahrzeugen möglich ist und die Gleise über die für Einfahrten und/oder Ausfahrten notwendige Signalausstattung verfügen, wird eine Einteilung in Kategorie I vorgenommen. Diese Gleise sind für das Aufnehmen von Zügen aus dem Fernstreckennetz der DB Netz AG obligatorisch und stellen den Regelfall für das Verlassen der Infrastruktur der Hafenbahn dar. Die besondere technische Ausstattung und die gleichzeitige relative Knappheit dieser Gleise erfordert eine besondere Restriktion bei den einzuräumenden Aufenthaltszeiten für diese Gleise.

Alle anderen Gleise der **Kategorien II und III** sind Gleise, die jenen der Kategorie I nachgeordnet sind. Sie unterscheiden sich hauptsächlich in der technischen Ausstattung. Hauptmerkmal bei der Einteilung der Gleise in verschiedene Kategorien stellt die für die jeweilige Gleiskategorie von HPA einzuräumende Standardaufenthaltszeit dar. Bei den nachgeordneten Gleisen spielt der Verkehrszweck und die Lage im Netz der Hafenbahn und damit die Erreichbarkeit eine wesentliche Rolle.

Die nutzungsabhängigen Entgelte werden bei Inanspruchnahme definierter Funktionsgleisanlagen oder HABIS-Funktionsmodule fällig. Im Einzelnen werden für folgende Anlagen und Module Nutzungsentgelte erhoben:

Funktionsgleisgruppen:

- Kategorie I: Ein- und Ausfahrngleise
- Kategorie II: Richtungs- und primäre Puffergleise
- Kategorie III: Vorstell- und sekundäre Puffergleise

Besondere Anlagen

- Sortieranlagen in Hafeneisenbahn-Rangierbahnhöfen (Ablaufberg)

HABIS-Funktionsmodule

- HABIS-Zoll-Modul Seezollhafen
- HABIS-Zoll-Modul Freizone

Die Festlegung der Zugehörigkeit von Gleisen zu einer Funktionsgleisgruppe ist einem gesonderten Verzeichnis ([Gleiszuordnungsverzeichnis](#), veröffentlicht unter [www.hamburg-port-authority.de/hafenbahn](http://www.hamburg-port-authority.de/hafenbahn) > Hafenbahn Nutzungsbedingungen > Gleiszuordnungsverzeichnis) zu entnehmen, das für alle EVU gleichermaßen gültig ist. Die im Gleiszuordnungsverzeichnis (vgl. Kapitel 3) vorgenommene Einordnung kann von bahnbetrieblichen Definitionen abweichen und richtet sich nach Verkehrsbedürfnis, Kapazitätsauslastung und örtlicher Gleisnachfrage.

Bemessungsgrundlage für die Inanspruchnahme von Funktionsgleisgruppen stellt der einzelne Waggon dar. Das nutzungsabhängige Entgelt wird für alle Waggon eines Zugverbandes als Pauschale je Zugverband erhoben. Mit Entrichtung des nutzungsabhängigen Entgeltes für alle Waggon eines Zugverbandes wird einem EVU die Nutzung der betreffenden Anlage durch diese Waggon in einem vorgegebenen Umfang erlaubt. Eine Gleiskategorie, für die ein nutzungsabhängiges Entgelt je Zugverband gezahlt wurde, darf für einen festgelegten Zeitraum (Standard-Aufenthaltsdauer) von den Waggon eines Zugverbandes belegt werden. Im Einzelnen werden folgende Grundsätze für Standard-Aufenthaltszeiten festgelegt:

#### **Gleiskategorie I**

- Einfahrgleise Standard-Aufenthaltsdauer 4 Stunden
- Ausfahrgleise Standard-Aufenthaltsdauer 4 Stunden

#### **Gleiskategorie II**

- Richtungsgleise Standard-Aufenthaltsdauer 10 Stunden
- primäre Puffergleise Standard-Aufenthaltsdauer 10 Stunden

#### **Gleiskategorie III**

- Vorstellgleise Standard-Aufenthaltsdauer 24 Stunden
- Sekundäre Puffergleise Standard-Aufenthaltsdauer 24 Stunden

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

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

### **1.2.1 Anreiz für Kurzzeitnutzung in Gleisen der Kategorie I**

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

### **1.2.2 Entgelte für bezirksübergreifende Ladestellenfahrten**

Das Infrastrukturnutzungsentgelt stellte bislang allein auf den ruhenden Verkehr und die Reduzierung von Wagenstandzeiten ab.

Um auch bei den Wagenbewegungen eine nachhaltige Optimierung herbeizuführen, wird ein neuer

Anreiz in Form von Entgelten für Ladestellenfahrten zwischen definierten Ladestellenbezirken geschaffen.

Ein Ladestellenbezirk ist eine Zusammenfassung regional und betrieblich zusammenhängender 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 ([Ladestellenbezirksverzeichnis](#), veröffentlicht unter [www.hamburg-port-authority.de/hafenbahn](http://www.hamburg-port-authority.de/hafenbahn) > Hafenbahn Nutzungsbedingungen) zu entnehmen, das für alle EVU gleichermaßen gültig ist.

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

Die Fahrten zu Ladestellen unterschiedlicher Ladestellenbezirke werden jeweils dem ein- oder ausfahrenden EVU pro Beteiligung an einer Ladestellenfahrt („Grenzüberfahrt“) berechnet.

Vom 01.01.2011 bis 30.06.2011 werden die Fahrten zur Einführung nur mit 10,00€ berechnet.

Dieser Betrag wird zum 01.07.2011 auf 20,00€ pro Fahrt angehoben.

### 1.2.3 Entgelte für Schwerlastzüge („Lü-Schwer“)

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

Zur Identifikation von Schwerlastzügen werden die jeweils zu den Zügen gehörenden Wageninformationen

- Anzahl Achsen,
- Länge über Puffer und
- Gesamtwagengewicht

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

### 1.2.4 Nutzung von Sortieranlagen

Die Nutzung von Sortieranlagen (Ablaufberg) in Rangierbahnhöfen der Hafenbahn ist auf Basis der über die Anlage sortierten Waggons entgeltspflichtig.

Die Einfahrt der Waggons in die Richtungsgleise der Sortieranlage und deren dortige Aufenthaltszeiten, werden - unabhängig von dem nutzungsabhängigen Entgelt für die Nutzung der Sortieranlage - entsprechend der Regelungen für die nutzungs- und zeitabhängigen Entgelte der betreffenden Funktionsgleisgruppe berechnet.

### 1.2.5 Nutzung von HABIS-Zoll

Die Nutzung der Informationssysteme von HABIS-Zoll über die HABIS-Funktionsmodule

- HABIS-Zoll-Modul Seezollhafen
- HABIS-Zoll-Modul Freizone

zur Abwicklung zolltechnischer Abläufe ist entgeltpflichtig. Bemessungsgrundlage für die Nutzung der Funktionsmodule innerhalb von HABIS-Zoll stellt die über das System abgegebene zolltechnische Willenserklärung dar.

### 1.3. Zeitabhängige Entgelte

Bei Überschreiten der Standard-Aufenthaltsdauer innerhalb der Gleiskategorien I bis III werden zeitabhängige Zusatzentgelte erhoben. Für jede der 3 Gleiskategorien I bis III gilt eine eigene Standardaufenthaltszeitregelung. Im Einzelnen werden für folgende Funktionsgleisgruppen je angefangener Zeiteinheit und Waggon 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 bzw. 35 Stunden  
für jede angefangene Stunde

In der Serviceeinrichtung Hafенbahn als Synchronisationseinrichtung zwischen den Abläufen der Ladestellen und Terminals im Hafen und der Streckenbelegung im Fernstreckennetz der DB-Netz AG, stehen Anlagen für längerfristige Abstellungen grundsätzlich nicht zur Verfügung. Bei fehlenden Kapazitäten in einer bestimmten Gleiskategorie müssen EVU auf die nächst höherwertigere Gleiskategorie ausweichen.

### 1.4. Leistungsabhängige Reduzierungen der Entgelte

#### 1.4.1 Reduzierung der Grundentgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen

Technische Gründe der Infrastruktur in diesem Sinne sind:

- Weichenstörung
- Schienenbruch

- Stellwerksausfall
- Signalausfall
- Oberleitungsschaden
- Totalausfall von HABIS  
(Ungeplanter, technisch bedingter Ausfall des Systems HABIS Classic und/oder der HABIS EVU-Schnittstelle und/oder von HABIS Zoll und/oder des HABIS Netzwerkes mit der Folge, dass die Ein- oder Ausfahrt aus einem Gleis nicht mehr möglich ist.)

Das Netz der Hafenbahn grenzt an 3 Stellen (Abzw. Hausbruch, Abzw. Süderelbbrücke und Abzw. Veddel) unmittelbar an das Fernstreckennetz der DB Netz AG. Die Hafenbahnhofsteile Hamburg Süd, Hohe Schaar, Waltershof, Mühlenwerder und Alte Süderelbe der Hafenbahn sind nur über jeweils eine dieser Abzweigstellen direkt erreichbar. Für jeden Hafenbahnhofsteil existiert jedoch eine Ausweichroute über eine der jeweils anderen Abzweigstellen.

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 3 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%. 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 2 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 Netz 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.

#### **1.4.2 Reduzierung der zeitabhängigen Entgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen**

Technische Gründe der Infrastruktur in diesem Sinne sind:

- Weichenstörung
- Schienenbruch
- Stellwerksausfall
- Signalausfall
- Oberleitungsschaden
- Totalausfall von HABIS

Wird das Verlassen eines Gleises oder einer Gleisgruppe eines Hafenbahnhofsteils 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.

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

- die vorgesehene Ausfahrtrichtung 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) gleichermaßen Anwendung.

#### **1.4.3 Reduzierung der nutzungsabhängigen Entgelte im Falle der Verwendung geräuschreduzierender Bremsen bei Waggons**

Die Belastung angrenzender Wohngebiete und Freizeiteinrichtungen durch Fahrgeräusche der Züge im Bereich der Zuführungsgleise zum Hamburger Hafen soll durch Anreizsysteme, die an der Lärmquelle ansetzen, reduziert werden.

Daher wird künftig ein Anreiz für die EVU geschaffen, ihre Wagen mit sogen. geräuschreduzierenden Bremssohlen („K/LL“) auszustatten. Dieser Anreiz soll auch die Verwendung scheibengebremster Wagen unterstützen.

Dies geschieht vor dem Hintergrund einer Initiative des Bundesrates, welche vorsieht, ab Fahrplanwechsel 2011 (Dezember) auf allen Eisenbahninfrastrukturen geräuschabhängige Trassenpreissysteme einzuführen. Die Hamburger Hafenbahn kann und will als Serviceeinrichtung hier Vorreiter sein, um den Erfolg dieser Initiative maßgeblich mitzubestimmen.

Um diese Entwicklung zu unterstützen, wird den EVU ein von der Anzahl der ausgestatteten Wagen abhängige Absenkung der nutzungsabhängigen Entgelte angeboten. Pro ausgerüstetem Wagen erhält das ein- oder ausfahrende EVU bei der Ein- bzw. Ausfahrt eine Absenkung von derzeit € 0,46 pro Wagen. Die benötigten Daten werden der HPA durch die EVU in geeigneter Form zur Verfügung gestellt und im System hinterlegt. Stichprobenartige Prüfungen der Richtigkeit der Angaben sollen durchgeführt werden.

#### **1.4.4 Reduzierung der nutzungsabhängigen Entgelte im Falle der Verwendung von Rußfiltern in Rangierloks**

Die Rangierlokomotiven im Hafen sind überwiegend Dieselloks ohne Rußfilter.

Um den Anreiz zu erhöhen, die Rangierloks mit einem Rußfilter auszustatten, wird ab 01.01.2011 eine Absenkung der Kosten für die bezirksübergreifenden Ladestellenfahrten gewährt, sofern die Loks entsprechend ausgestattet sind.

Nutznieser dieser Absenkung ist das „ein-“ bzw. „ausfahrende EVU“.

Pro Ladestellenfahrt mit einer ausgerüsteten Rangierlok werden den jeweiligen EVU, deren Wagen die Rangierlok befördert, die Kosten für diese Ladestellenfahrt um 20 Prozent gesenkt.

## 1.5. Sonstige Entgelte

### 1.5.1 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 Stunde berechnet..

Für die Durchführung von Fahrten einzelner Wagen bzw. nicht mit den unter Punkt 1.2.3 genannten Kennzeichen versehenen Zügen wird ein Betrag pro Wagen berechnet.

## 2. Liste der Entgelte

### 2.1. Grundentgelte

Die Grundentgelte werden in folgenden Höhen erhoben.

- Fahrt im Zugverband (Entgelt je Zugverband) **85,00 €**

Der Aufschlag für nicht mit mindestens 24 Stunden Vorlaufzeit angemeldete Eingangszüge beträgt 50 % auf das Grundentgelt.

### 2.2. Nutzungsabhängige Entgelte

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

**Funktionsgleisgruppen:** (Entgelt je Zugverband)

- Kategorie I, II und III : Pauschale je Zugverband **25,00 €**
- Kategorie I,II,III: Pauschale kurz je Zugverband **5,00 €**

Jeweils fällig bei der Erstnutzung durch einen Waggon eines Zugverbandes je Verkehrsrichtung.

**Ladestellenfahrten:** (Entgelt je Beteiligung an einer Ladestellenfahrt)

- Ladestellenfahrt: **20,00 €**
- Ladestellenfahrt mit Rußfilter: **16,00 €**
  
- Reduzierung der nutzungsabhängigen Entgelte**
- Geräuschreduzierende Bremsen (Entgelt je Waggon): **./. 0,46 €**
  
- Schwerlastzüge:** (Entgelt je Zugverband)
- Schwerlastzug: **50,00 €**
  
- Besondere Anlagen:** (Entgelt je Waggon)
- Sortieranlagen in Hafensortier-  
Rangierbahnhöfen (Ablaufberg) **1,50 €**
  
- HABIS-Funktionsmodule:** (Entgelt je Willenserklärung)
- HABIS-Zoll-Modul Seezollhafen **1,00 €**
- HABIS-Zoll-Modul Freizone **1,00 €**

### 2.3. Zeitabhängige Entgelte

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

- Funktionsgleisgruppen:** (Entgelt je Waggon)
- Kategorie I: ab der 5. Stunde **2,20 €/1h**
  - Kategorie II: ab der 11. Stunde **0,55 €/1h**
  - ab der 16. Stunde **0,85 €/1h**
  - Kategorie III: ab der 25. Stunde **0,15 €/1h**
  - ab der 36. Stunde **0,20 €/1h**

Die Entgelte werden bei Überschreiten der vorgegebenen Standardzeiten je angegebener Zeiteinheit und Waggon fällig. Die Zeiträume werden je Verkehrsrichtung erfasst und für alle Gleise einer Gleiskategorie zusammengefasst.

## 2.4. Sonstige Entgelte

### 2.4.1 Mahnkostenpauschale

Die Mahnkostenpauschale lt. HPA-NBS-BT, Pkt. 2.3, beträgt pro Mahnung

**7,00 €**

### 2.4.2 Zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen

Planung

**75,00 €** pro angefangene Stunde

Fahrten

**1,85 €** pro Wagen

### 2.4.3 Gestellung von Lotsen

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

**75,00 €** pro angefangene Stunde

### 2.4.4 Notfalltechnik

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

**630,00 €** pro angefangene Stunde

### 2.4.5 Handfunksprechgeräte

Die Bereitstellung eines Handfunksprechgerätes für die Nutzung nach HPA-NBS-BT Pkt. 3.2.1 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

#### **2.4.6 Ausbildung des Personals des Zugangsberechtigten**

Die Hamburg Port Authority ermöglicht dem Personal des Zugangsberechtigten vor Ersteinfahrt in den Hafen die erforderlichen Ortskenntnisse zu erwerben. Zur Vermittlung der Ortskenntnisse werden Seitens HPA zwei Mitarbeiter (Sicherheitsbeauftragter und Lotse) bereitgestellt.

Die Kosten für den Lotsen betragen **75,00 €** pro angefangene Stunde

Die Kosten für den Sicherheitsbeauftragten betragen **75,00 €** pro angefangene Stunde

#### **2.4.7 Besetzung der Hafeneisenbahnbetriebsstellen außerhalb der Besetzungszeiten**

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

**75,00 €** pro angefangene Stunde

#### **2.4.8 Korrektur 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, kann HPA dem Nutzer die ihr unmittelbar hierdurch entstandenen Mehraufwendungen bei der Durchführung des Transportes in Rechnung stellen (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Pkt. 4.2)

Jede erforderliche Korrektur wird mit **20,00 €** pro angefangene Viertelstunde berechnet

#### **2.4.9 HABIS-Verladedisposition für Container**

Die von den EVU in Eigenregie vorzunehmende HABIS-Verladedisposition im Containerverkehr kann auch bei der Hafeneisenbahn gegen ein Entgelt in Auftrag gegeben werden (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Pkt. 4.5.1).

Dieses Entgelt beträgt **2,00 €** pro Container

#### **2.4.10 HABIS-Verladedisposition für Container (Selbstdisponierer / in Eigenregie)**

1. Für die Einrichtung, Konfiguration und Qualitätstests der Standardanbindung über einen VPN-Client inkl. Einrichtung einer Client Access-Terminalemulation auf einem Endgerät des Kunden, Einrichtung des HABIS-Moduls "Containerdisposition" und Übergabe in den Betrieb  
(Voraussetzung hierfür ist ein bestehender Internetanschluss des Kunden):

**1.850,00 €**, einmalig

2. Für die Einrichtung des HABIS-Moduls "Containerdisposition", Qualitätstests und Übergabe in den Betrieb (falls Standardanbindung über einen VPN-Client vorhanden):

**1.440,00 €**, einmalig

#### **2.4.11 Korrektur von Transportdaten zur Container-Verladedisposition (für Leistungen außerhalb der Rahmenvereinbarung zur Container-Verladedisposition; Position 2.4.9)**

Dieses Entgelt beträgt

**4,00 €** pro Container

#### **2.4.12 HABIS-Nutzungsentgelt**

Für die Einrichtung der Nutzungsmöglichkeit des HABIS-Systems ist mit Abschluss des HABIS-Nutzungsvertrages ein einmaliges Entgelt zu entrichten (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Pkt. 4.7).

Dieses Entgelt beträgt

**30,00 €**

Daneben ist nach dem HABIS-Nutzungsvertrag ein jährliches Bereitsstellungsentgelt zu entrichten.

Dieses Entgelt beträgt

**10,00 €**

#### **2.4.13 Einfahrt von Zügen ohne Transportdatenübermittlung**

Für Züge, deren für den Transportprozess erforderliche Daten nicht vor Einfahrt in den Hamburger Hafen in das HABIS-System übermittelt wurden, wird ein gesondertes, pauschales Entgelt pro Zug erhoben (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Pkt. 4.4 a).

Dieses Entgelt beträgt

**500,00 €** pro Zug



### 3. 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 örtlichen Richtlinien zu entnehmen ist. Die Einordnung erfolgt anhand von Nummernbereichen.

	Bahnhof	Gleiskategorie I	Gleis-Kategorie II	Gleis-Kategorie III
<b>Hafenteil Ost (HHO)</b>	<b>Hamburg Süd</b>	HBS 001 - 029; HBS 031	HBS 241 - 244 HBS 262 - 295	HBS 030 HBS 101 - 109 HBS 251 - 258 HBS 304 - 306
	Buchheister Straße			BUC 002 - 011
	Roeloffsufer			ROE 001 - 002 ROE 004
	Ross			ROS 707 - 710 ROS 771 - 774
	Peute			PEU 601 - 607
	<b>Hohe Schaar</b>	HOS 005 - 019	HOS 062 - 068	HOS 042 - 045 HOS 047 - 056 HOS 071 - 085
	Ewersween			HOS 185 - 186 HOS 304 - 306
	Pollhornweg			POL 801 - 806
<b>Hafenteil West (WHO)</b>	<b>Waltershof</b>	WHO 001 - 022		WHO 107 - 126 WHO 041 - 042 WHO 062
	Alte Süderelbe	ASE 551 - 558 ASE 536	ASE 561 - 568 ASE 571 - 578 ASE 581 - 588	ASE 537
	Gleisgruppe Altenwerder			AWO 431 - 448
	Altenwerder West			AWW 313 - 318
	Mühlenwerder	MUE 611 - 618	MUE 621 - 628	
	Maakendamm (Mühlenwerder)			MUE 652 - 654
	Hansaport			HPT 714

Das Gleiszuordnungsverzeichnis in visualisierter Form ist veröffentlicht unter [www.hamburg-port-authority.de/hafenbahn-nutzungsbedingungen.html](http://www.hamburg-port-authority.de/hafenbahn-nutzungsbedingungen.html) > Service und Information > Hafenbahn Nutzungsbedingungen.

### 4. 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 örtlichen Richtlinien zu entnehmen ist. Die Einordnung erfolgt anhand von Nummernbereichen.

#### Hafenteil Ost (HHO)

LBZ	Entgeltpflichtige Gleise (s. Pkt. 3)	Ladestellen
101	HBS 001 - 031 HBS 101 - 109 HBS 241 - 306 BUC 002 - 011	ALLT, BUSS, BUV, CES, CFS, CONP, COTT, DEA, FRIG, GHG, GREI, HAL, HAPA, HE, HHL 22, HHL 25, HHL 43, HHL 45, HHL 46, HHL 48, HHL UEZ, KARO, KUET, LIND, LSG, OAM, PCH, QAST, RBS, SCHU, SHEL, SLO, STLG, TIED, UNK, VOLL
102	ROE 001 - 004 ROS 707 - 774	AGRA, HHL TCT, HUM, TRAN
103	PEU 601 - 607	ADOL, ALTK, ASCA, DETJ, DIET, DORN, DREY, DUNC, ECUK, EMON, ETH, FRGO, GEF, GOEL, HAMM, HLD, HOBE, IMKE, IREK, KLOE, KOES, LAGE, LANG, LUV, MELO, MGM, NA, NAR, POHL, SCHE, UCS, ZAUN
201	HOS 005 - 019 HOS 043 - 085 HOS 185 - 186 HOS 304 - 306	ADM, BP, BURM, COLA, GTH, HAGE, HAKR, HARM, HCS, HEW, HOS, HUR, KALA, KRUS, KTG, MERC, MOIL, OELM, OILT, PROG, RHEN, SAND, SEUC, TCO, VOPA
202	POL 801 - 806	CARX, CMR, CRH, DITT, GDH, HALT, HBM, HELL, HKG, HOAL, KHZ, LOEW, LSEE, MARK, NEUM, ROEG, SCHU, TOEP, WALL

#### Hafenteil West (WHO)

LBZ	Entgeltpflichtige Gleise (s. Pkt. 3)	Ladestellen
301	WHO 001 - 022 WHO 041 - 043 WHO 062 WHO 107 - 126	FREI
302	MUE 611 - 628 MUE 652 - 654	HCCR, WENK
303		HP, MVR
304	AWO 431 - 448 ASE 536 - 537 ASE 551 - 588	
305	AWW 313 - 318	DAB, EUK MARE, HAW, HLG, HSW, KLO, REMA
401		EUK EKOM, EUK EUC
402		HHL BK, HHL BK6, HHL BK7
403		HHL CTA, HHL RHLO, KUEN, NOLO
404		NPH BOM, NPH DUP
405		RHEN

Das Ladestellenbezirksverzeichnis in visualisierter Form ist veröffentlicht unter [www.hamburg-port-authority.de/hafenbahn-nutzungsbedingungen.html](http://www.hamburg-port-authority.de/hafenbahn-nutzungsbedingungen.html) > Service und Information > Hafenbahn Nutzungsbedingungen.

## **5. Umsatzsteuer**

Alle vorgenannten Entgelte verstehen sich zuzüglich des aktuellen Umsatzsteuersatzes.