

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

**Gültig ab 01.08.2021**



**Zum 01.08.2021 wurden die folgenden Änderungen vorgenommen:**

- Ziffer 1.5.2 gesondertes Entgelt für erhebliche Schadstellen wurde angepasst
- Ziffer 2.4.19 wurde angepasst
- Ziffer 2.4.20 gesondertes Entgelt für Schadstellen wurde angepasst
- Neu: Ziffer 2.4.21 Kosten Überprüfung Widerspruch
- Das Gleiszuordnungsverzeichnis wurde angepasst

**Anlagen zur Liste der Entgelte:**

Anlage1	Unterlagen und Regelwerke
Anlage 2a	Obligatorische Dateneingabe bei ausschließlicher Nutzung von transPORT rail <i>basic</i>
Anlage 2b	Obligatorische Dateneingabe bei der Nutzung von transPORT rail <i>basic</i> und transPORT rail
Anlage 2c	Prozessbeschreibungen für die Funktionsbereiche von transPORT rail <i>basic</i> 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 Hafeneisenbahnbetriebsstellen
Anlage 6	„Steuerungs- Sicherungs- und Kommunikationssysteme“
Anlage 7	Vorlage „Datenübertragung“

**Impressum**

Hamburg Port Authority Anstalt öffentlichen Rechts  
Railway Infrastructure/RI331 Netzzugang und Entgelt  
Neuer Wandrahm 4  
20457 Hamburg  
[www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)

## Synopse der Entgelthanpassungen 2021

Bezeichnung Entgeltkomponente	Fundstelle	Preis ab 01.01.2021	Preis ab 01.04.2021
<b>Grundentgelte</b>			
Grundentgelt Zugeinfahrt	Ziffer 2.1	149,65 €	149,65 €
Grundentgelt Lokleerfahrt	Ziffer 2.1	35,88 €	35,88 €
Grundentgeltabsenkung	Ziffer 2.1	-40,71 €	-40,71 €
<b>Nutzungsabhängige Entgelte</b>			
Ladestellenbezirksfahrten (mit Rußf.)	Ziffer 2.2	10,25 €	10,25 €
Ladestellenbezirksfahrten ohne Abgasbehandlung (Rußf.)	Ziffer 2.2	20,50 €	20,50 €
Ladestellenbezirksfahrt mit SCR Katalysator	Ziffer 2.2	8,20 €	8,20 €
Ladestellenbezirksfahrt mit teilelektrischer Lok (Hybridlok)	Ziffer 2.2	7,18 €	7,18 €
Ladestellenbezirksfahrt mit reiner Elektro-Lok	Ziffer 2.2	6,15 €	6,15 €
Pauschale Schwerwagenzug	Ziffer 2.2	53,24 €	53,24 €
Sortieranlage	Ziffer 2.2	1,60 €	1,60 €
Durchläuferwagen (Ein-/Ausfahrt außerhalb HBS)	Ziffer 2.2	7,80 €	7,80 €
Durchläuferwagen (Ein-/Ausfahrt und Aufenthalt in HBS)		0,00 €	0,00 €
<b>Zeitabhängige Entgelte</b>			
Zeitentgelt Kategorie 1	Ziffer 2.3	2,77 €	2,77 €
Zeitentgelt Kategorie 2, Stufe 1	Ziffer 2.3	0,69 €	0,69 €
Zeitentgelt Kategorie 2, Stufe 2	Ziffer 2.3	1,06 €	1,06 €
Zeitentgelt Kategorie 3, Stufe 1	Ziffer 2.3	0,28 €	0,28 €
Zeitentgelt Kategorie 3, Stufe 2	Ziffer 2.3	0,43 €	0,43 €
Zeitentgelt Kategorie 3, Stufe 3	Ziffer 2.3	0,58 €	0,58 €
Zeitentgelt Kategorie 4 Tagesmiete	Ziffer 2.3	50,00 €	50,00 €
Zeitentgelt Kategorie "S" (Schadwagengleis)	Ziffer 2.3	2,78 €	2,78 €
Zeitentgelt Kategorie "L" (Lokaufenthalt)	Ziffer 2.3	5,23 €	5,23 €
Zeitentgelt Kategorie "LA" (Lokabstellung)	Ziffer 2.3	5,23 €	5,23 €
Kategorie "LA" Jahresmiete	Ziffer 2.3	13.900,00 €	13.900,00 €
<b>sonstige Entgelte</b>			
Notfalltechnik	Ziffer 2.4.4	910,00 €/angef. Std.	910,00 €/angef. Std.
Verladedisposition für Container	Ziffer 2.4.10	2,20 €/Container	2,20 €/Container
Verladedisposition für Container (außerhalb der Rahmenvereinbarung, Ziffer 2.4.10)	Ziffer 2.4.11	5,00 €/Container	5,00 €/Container
<b>Nutzungsentgelt transPORT rail</b>			
im Wagenladungsverkehr	Ziffer 2.4.15	0,85 €/Wagen	0,85 €/Wagen
im Kombinierten Verkehr	Ziffer 2.4.15	0,46 €/Container	0,46 €/Container
Ladegleis Langer Morgen	Ziffer 2.2	10,00 €/Std./Wagen	10,00 €/Std./Wagen
Ladegleis Antwerpenstraße	Ziffer 2.2	10,00 €/Std./Wagen	10,00 €/Std./Wagen
Ladegleis Rossweg	Ziffer 2.2	250,00 €/Tag	250,00 €/Tag
Habis Zoll	Ziffer 2.2	1,50 €	2,10 €

<b>1.</b>	<b>Nutzungsentgelt – Grundsätze .....</b>	<b>6</b>
1.1.	Grundentgelte .....	6
1.1.1	Funktionsgleisgruppen .....	6
1.1.2	Anreiz für Kurzzeitznutzung von Gleisen .....	9
1.1.3	Zuschlag für Ad-hoc-Anmeldungen .....	9
1.2.	Nutzungsabhängige Entgelte .....	9
1.2.1	Entgelte für bezirksübergreifende Ladestellenbezirksfahrten .....	10
1.2.2	Entgelte für Schwerlastzüge .....	10
1.2.3	Nutzung von Sortieranlagen .....	11
1.2.4	Nutzung öffentlicher Ladestellen .....	11
1.2.5	Nutzung von HABIS-Zoll.....	12
1.2.6	Durchläufer .....	12
1.3.	Zeitabhängige Entgelte .....	12
1.4.	Leistungsabhängige Reduzierungen der Entgelte .....	13
1.4.1	Reduzierung der Grundentgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen .....	13
1.4.2	Reduzierung der nutzungsabhängigen Entgelte im Falle der Verwendung von schadstoffreduzierenden Antrieben .....	14
1.4.3	Reduzierung der zeitabhängigen Entgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen .....	14
1.5.	Sonstige Entgelte .....	15
1.5.1	Entgelt für zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen .....	15
1.5.2	gesondertes Entgelt für erhebliche Schadstellen .....	15
<b>2.</b>	<b>Liste der Entgelte .....</b>	<b>17</b>
2.1.	Grundentgelte .....	17
2.2.	Nutzungsabhängige Entgelte .....	17
2.3.	Zeitabhängige Entgelte .....	19
2.4.	Sonstige Entgelte .....	20
2.4.1	Mahnkostenpauschale.....	20
2.4.2	Zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen .....	20
2.4.3	Gestellung von Lotsen .....	20
2.4.4	Notfalltechnik .....	20
2.4.5	Handfunksprechgeräte .....	20

2.4.6	Ausbildung des Personals des Zugangsberechtigten/Vermittlung von Ortskenntnissen .....	21
2.4.7	Besetzung der Hafenbahnbetriebsstellen außerhalb der regelmäßigen Besetzungszeiten .....	21
2.4.8	Eingabe von Wagenstammdaten/Lokstammdaten .....	21
2.4.9	Eingabe von Transportdaten .....	21
2.4.10	Verladedisposition für Container .....	22
2.4.11	Verladedisposition für Container (für Leistungen außerhalb der Rahmenvereinbarung zur Container-Verladedisposition; siehe Ziffer 2.4.10) .....	22
2.4.12	Eingabe von Eingangs- und Ausgangsreihungen für Züge .....	22
2.4.13	Zugang zu transPORT rail für EVU (TD04-EVU).....	22
2.4.14	Zugang zu transPORT rail für Operateure (Selbstdisponierer / in Eigenregie; TD04-OP) .....	23
2.4.15	Nutzungsentgelt transPORT rail.....	23
2.4.16	Individuelle Anpassung von transPORT rail .....	23
2.4.17	Nutzungsentgelt transPORT rail <i>info</i> .....	23
2.4.18	Fehlende oder fehlerhafte Transportdatenübermittlung .....	24
2.4.19	Nutzungsentgelt transPORT rail data gate .....	24
2.4.20	Gesondertes Entgelt für erhebliche Schadstellen .....	25
2.4.21	Kosten der Überprüfung eines Widerspruchs gegen die Erhebung des gesonderten Entgelts für erhebliche Schadstellen .....	25
2.4.22	Abstellung von Schadwagen außerhalb kategorisierter Gleise .....	25
2.4.23	Verstöße gegen die Regelung zu Wartungsarbeiten auf Schadwagengleisen.....	25
2.4.24	Übersicht Entgeltkomponenten 01.03.2021 .....	26
3.	<b>Gleiszuordnungsverzeichnis Hafen Hamburg.....</b>	<b>27</b>
4.	<b>Gleisverzeichnis ermäßigte Durchläuferwagen Bahnhofsteil Hamburg Süd .....</b>	<b>28</b>
5.	<b>Öffentliche Ladestellen Hafen Hamburg .....</b>	<b>29</b>
6.	<b>Ladestellenbezirksverzeichnis Hafen Hamburg .....</b>	<b>29</b>
7.	<b>Umsatzsteuer .....</b>	<b>31</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 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Rechnung gestellt, laut Fahrplan der DB Netz AG der Besteller der Leistung ist. Dies gilt auch für fahrplanmäßig als „Bauzüge“ deklarierte Fahrten.

Ein EVU, das einen Wagen auf das Netz der Hafenbahn gebracht hat, bleibt für den Verbleib dieses Wagens verantwortlich, bis der Wagen das Netz der Hafenbahn wieder verlassen hat. Dies gilt auch, wenn ein Wagenübergang innerhalb des Netzes der Hafenbahn auf ein anderes EVU erfolgt.

### 1.1. 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 ab dem 01.01.2018 auch eine Lokleerfahrt bei Überschreiten der Infrastrukturgrenze zwischen HPA und DB Netz AG. Damit wird das Grundentgelt jeweils fällig bei ein- und ausfahrenden Verkehren.

Direkte Zugfahrten zwischen der Hafenbahninfrastruktur und dem Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder, die als sog. „Circle Line“ im Kreis verkehren, werden voraussichtlich für die Dauer von 24 Monaten mit einem reduzierten Grundentgelt belegt, sobald ein solcher Verkehr zustande kommt.

#### 1.1.1 Funktionsgleisgruppen

Die Grundentgelte werden bei Inanspruchnahme der nachfolgend definierten Funktionsgleisanlagen fällig:

- Kategorie I: Ein- und Ausfahrgleise, Verkehrsgleise
- Kategorie II: Ein- und Ausfahrgleise mit untergeordneter Bedeutung; Ausfahrgleise, in die keine Zugeinfahrten möglich sind oder Einfahrgleise mit geringer Nutzlänge; Verkehrsgleise; Gleise für den Ablaufbetrieb (Richtungsgleise)
- Kategorie III: alle anderen Gleise, die nicht in einer der anderen Kategorien aufgeführt sind

- Kategorie „S“:       Schadwagenbehandlungsgleise
- Kategorie „L“:       Lokaufenthalt ohne Gleisbezug
- Kategorie „LA“       Lokabstellung auf ausgewiesenen Lokabstellplätzen

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 Hafенbahn dar. Die besondere technische Ausstattung und die gleichzeitige relative Knappheit dieser Gleise erfordert eine besondere Restriktion bei den einzuräumenden Aufenthaltszeiten für diese Gleise.

Die 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 Hafенbahn und damit die Erreichbarkeit eine wesentliche Rolle.

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**

- Einfahrtgleise                   Standard-Aufenthaltsdauer 4 Stunden
- Ausfahrtgleise                   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

**Gleiskategorie „S“** Standard-Aufenthaltsdauer 24 Stunden

**Gleiskategorie „L“** Standard-Aufenthaltsdauer 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, 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 Netz 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 Netz AG) werden die aufaddierten Zeiten, abzüglich der entgeltfreien Standard-Aufenthaltsdauer, abgerechnet.

Bei Lokbewegungen, die zeitlich über die Tagesgrenze hinaus stattfinden, ist für die Abrechnung der Beginn der Lokbewegung entscheidend. Erfolgt der Beginn der Lokbewegung 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 bewegt wird. Wird die Lok z. B. um 14:00 Uhr ein weiteres Mal bewegt, 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 Zuweisung des konkreten Lokabstellplatzes durch den Lokabstellplaner. Ausgenommen hiervon sind jährlich angemietete Lokabstellplätze, für die eine Jahresmiete berechnet wird.

### 1.1.2 Anreiz für Kurzzeitznutzung 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. Für die Reduzierung müssen die folgenden Bedingungen erfüllt sein:

- Bei einer Zugeinfahrt erfolgt die erste Gleisbuchung in der Einfahrtrichtung direkt auf ein Ladestellengleis und nicht auf ein kategorisiertes Gleis der Hafenbahninfrastruktur  
bzw.
- Bei einer Zugausfahrt erfolgt die letzte Gleisbuchung in Ausfahrtrichtung direkt aus einem Ladestellengleis und nicht aus einem kategorisierten Gleis der Hafenbahninfrastruktur.

### 1.1.3 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 nutzungsabhängigen Entgelte werden erhoben für:

- Ladestellenbezirksfahrten
- Schwerlastzüge

- Besondere Anlagen
  - Sortieranlagen in Hafenterrängen (Ablaufberg)
  - Öffentliche Ladestellen
- HABIS-Zoll
- Durchläufer

### 1.2.1 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 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 (siehe unter Ziffer 5) zu entnehmen, das 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 Netz AG und Hafenterrängeninfrastruktur erfolgt, wird dem Zugangsberechtigten nicht in Rechnung gestellt. Nur die Ladestellenbezirksfahrten, deren Quelle und Ziel innerhalb der Hafenterrängeninfrastruktur 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.

### 1.2.2 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 und
- 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.

### 1.2.3 Nutzung von Sortieranlagen

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

Die Einfahrt der Wagen 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 zeitabhängigen Entgelte der betreffenden Funktionsgleisgruppe berechnet.

### 1.2.4 Nutzung öffentlicher Ladestellen

Die HPA betreibt drei öffentliche Ladestellen, deren Nutzung entgeltspflichtig 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 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

beim Service Center (Tel.: +49 40 82214-1888, E-Mail: [b-servicedesk@hpa.hamburg.de](mailto:b-servicedesk@hpa.hamburg.de)) zu stellen.

Die Bearbeitung erfolgt rund um die Uhr (24/7).

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).

### 1.2.5 Nutzung von HABIS-Zoll

Das Informationssystem HABIS-Zoll kann über das HABIS-Funktionsmodul „HABIS-Zoll-Modul Seezollhafen“ zur Abwicklung zolltechnischer Abläufe genutzt werden und ist entgeltpflichtig. Bemessungsgrundlage für die Nutzung des Funktionsmoduls innerhalb von HABIS-Zoll stellt die über das System abgegebene zolltechnische Willenserklärung dar.

### 1.2.6 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 Gleisanschlüssen 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.

## 1.3. Zeitabhängige Entgelte

Bei Überschreiten der Standard-Aufenthaltsdauer innerhalb der Gleiskategorien I bis III, „S“, „L“ und „LA“ werden zeitabhängige Zusatzentgelte erhoben. Für jede der Gleiskategorien I bis III, „S“, „L“ und „LA“ 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 7 Stunden für jede angefangene Stunde
- Kategorie „LA“ : Zeiten über 7 Stunden für jede angefangene Stunde  
(Ausnahme jährlich angemietete Lokabstellplätze)

In der Serviceeinrichtung Hafensbahn 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 höherwertige Gleiskategorie ausweichen.

#### 1.4. Leistungsabhängige Reduzierungen der Entgelte

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

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

Wenn die direkte Zufahrt zu einem der Hafensbahnhofsteile aus technischen Gründen im Bereich der Zuführungsgleise oder der Anschlussweiche zum Netz der Hafensbahn 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 %. Die Geltendmachung weitergehender Rechte bleibt hiervon unberührt.

Voraussetzung hierfür ist, dass der Zug des EVU ein Einfahrgleis eines Bahnhofsteils auf dem Netz der Hafensbahn 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 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.

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 und/oder von HABIS-Zoll mit der Folge, dass die Ein- oder Ausfahrt aus einem Gleis nicht mehr möglich ist.)

#### 1.4.2 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 Netz 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.

#### 1.4.3 Reduzierung der zeitabhängigen Entgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen

Wird das Verlassen eines Gleises oder einer Gleisgruppe eines Hafenbahnhoftails 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, „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

## 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 Schwerverwagen), einschließlich aller ggf. erforderlichen Berechnungen wird ein aufwandsabhängiger Betrag pro Stunde berechnet.

Für die Durchführung von Fahrten einzelner Wagen bzw. nicht mit den unter Ziffer 1.2.2 genannten Kennzeichen versehenen Zügen wird ein Betrag pro Wagen berechnet.

### 1.5.2 gesondertes Entgelt für erhebliche Schadstellen

Sofern Fahrzeuge, mit denen die Infrastruktur der HPA befahren wird, an ihren Radsätzen Beschädigungen aufweisen (Flachstellen, Ausbröckelungen, Abblätterungen bzw. Materialauftragungen), wird die Infrastruktur der HPA durch Schlagkräfte unnötig stark belastet. Durch derartige Radschäden entstehen sehr hohe dynamische Schlagkräfte mit einer Fülle von gravierenden Folgen für den Oberbau. Das Rail Data Gate der HPA misst Radaufstandskräfte und Schlagkraftdifferenzen während der Überfahrt der Fahrzeugachsen über Gleissensoren und berechnet zusammen mit weiteren Parametern äquivalente Flachstellenlängen pro Rad. Die gemessenen Radaufstandskräfte und Schlagkraftdifferenzen entstehen typischerweise durch eine einzelne Flachstelle von mehr als 60mm Länge. Sie können jedoch auch durch andere Schadstellen, z.B. mehrere kleinere benachbarte oder sich überlappende Flachstellen entstehen.

Als erhebliche Schadstellen gelten

- einzelne Flachstellen mit einer jeweiligen Länge von über 60 mm
- sowie mehrere Schadstellen, sofern diese sich berühren oder überlappen und ebenfalls eine Gesamtlänge von über 60 mm aufweisen.

Für jedes Fahrzeug mit mindestens einer festgestellten erheblichen Schadstelle wird ein gesondertes Entgelt erhoben (zur Höhe siehe Ziffer 2.4.19 LdE).

Sofern auf der Infrastruktur der HPA ein Fahrzeug eine erhebliche Schadstelle aufweist und das RDG entsprechende Daten ermittelt hat, wird umgehend eine Benachrichtigung per E-Mail („Grenzwert-E-Mail“) an den der HPA benannten *betrieblichen Ansprechpartner* des betroffenen EVU (vgl. Ziff. 5.1 HPA-NBS-BT) versendet und ein gesondertes pauschales Entgelt für jedes betroffene Fahrzeug erhoben.

Falls ein EVU annimmt (beispielsweise aufgrund einer Wagentechnischen Untersuchung), dass keines des in der Grenzwert-E-Mail bezeichneten Räder eine erhebliche Schadstelle aufweist, kann es den Angaben der Grenzwert-E-Mail widersprechen. Der Widerspruch ist beim Hafentbahn Service Center per E-Mail ([Support-VLD@hpa.hamburg.de](mailto:Support-VLD@hpa.hamburg.de)) zu erheben und muss die folgenden Angaben enthalten: betroffene Wagenummer/UIC-Nr., Radsatz und Rad sowie den aktuellen Standort des Wagens bzw. die Nummer des Ausgangszuges, in den der Wagen eingestellt ist/werden soll. Er soll dort möglichst zeitnah eingehen. Er muss jedoch spätestens zwei Stunden vor Ausfahrt des betroffenen Fahrzeuges aus dem Hamburger Hafen eingehen (maßgeblich ist insoweit die Abfahrt des Ausgangszuges, in dem das Fahrzeug eingestellt ist).

Die HPA wird in den ersten drei Monaten ab Inbetriebnahme des transPORT rail data gate im Widerspruchsfall selbstständig oder durch ein von ihr beauftragtes Unternehmen („HPA-Beauftragter“) überprüfen lassen, ob tatsächlich keine erhebliche Schadstelle vorliegt. Nach Ablauf der drei Monate erfolgt eine solche Überprüfung nur dann, wenn ein Zugangsberechtigter wiederholt innerhalb von sechs Monaten Widerspruch eingelegt hat.

Schadstellen werden im Rahmen der üblichen Wagentechnischen Untersuchungen teilweise nicht erkannt; etwa, weil das Rad auf der Schadstelle steht oder diese durch Bauteile verdeckt wird. Der HPA-Beauftragte darf den Triebfahrzeugführer daher anweisen, das Fahrzeug/die Wagengruppe so weit zu bewegen, dass die nicht sichtbaren Teile der Lauffläche sichtbar werden, um dies auszuschließen. Dies kann z. B. im Rahmen der Bremsprobe vor Abfahrt des Zuges erfolgen.

Der HPA-Beauftragte prüft die Räder des betroffenen Fahrzeugs und dokumentiert die Prüfergebnisse ggf. auch fotografisch. Falls seine Prüfung ergibt, dass eine erhebliche Schadstelle vorliegt, hat das EVU neben dem erhöhten Entgelt für die Schadstelle auch die Kosten für den Einsatz des HPA-Beauftragten zu tragen (vgl. Ziffer 2.4.21 Liste der Entgelte). Die HPA informiert das EVU hierüber gesondert per E-Mail. Die E-Mail wird an den der HPA benannten *betrieblichen Ansprechpartner* des betroffenen EVU gesendet.

Sofern der HPA-Beauftragte keine erhebliche Schadstelle feststellt, informiert die HPA das EVU hierüber gesondert per E-Mail. Die E-Mail wird an den der HPA benannten *betrieblichen Ansprechpartner* des betroffenen EVU gesendet. Der HPA-Beauftragte veranlasst die Korrektur der fehlerhaft gemessenen, erheblichen Schadstelle in transPORT rail durch das Hafentbahn Service Center. Das gesonderte Entgelt für erhebliche Schadstellen wird nicht erhoben.



## 2. Liste der Entgelte

### 2.1. Grundentgelte

Die Grundentgelte werden in folgenden Höhen erhoben:

- |   |                 |
|---|-----------------|
| • Fahrt im Zugverband einschließlich Inanspruchnahme definierter Funktionsgleisgruppen (Entgelt je Zugverband): | <b>149,65 €</b> |
| • Lokleerfahrt  | <b>35,88 €</b>  |

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.

Aufschläge auf das Grundentgelt:

- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| • Aufschlag für nicht mit mindestens 24 Stunden Vorlaufzeit angemeldete <u>Eingangszüge</u> | <b>50 %</b> auf das Grundentgelt |
|---|----------------------------------|

Reduzierungen auf das Grundentgelt:

- |   |                 |
|---|-----------------|
| • Kurzzeitnutzung von Gleisen gemäß Ziffer 1.1.2  | <b>-40,71 €</b> |
| • Direkte Zugfahrten zwischen der Hafeninfrastuktur und dem Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder (sog. „Circle Line“) | <b>-50,00 €</b> |

### 2.2. Nutzungsabhängige Entgelte

#### Ladestellenbezirksfahrten:

- |  |                |
|--|----------------|
| • Entgelt pro Ladestellenbezirksfahrt mit einer Diesellok ohne Abgasbehandlung   | <b>20,50 €</b> |
| • Entgelt pro Ladestellenbezirksfahrt mit einer Diesellok, die die Emissionsklasse IIIA erreicht sowie mit einer Diesellok, die ausschließlich mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet ist: | <b>10,25 €</b> |
| • 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 8,20 €

- Entgelt pro Ladestellenbezirksfahrt mit einer teilelektrischen Lok (Hybridlok),  
die die Emissionsklasse IIIB erreicht 7,18 €
- Entgelt pro Ladestellenbezirksfahrt mit einer vollelektrischen Elektrolok  
mit externer Aufladung 6,15 €
- **Schwerlastzug:** (Entgelt je Zugverband) 53,24 €
- **Besondere Anlagen:** (Entgelt je Wagen)  
Sortieranlagen in Hafensortierbahnhöfen (Ablaufberg) 1,60 €

#### Öffentliche Ladestellen

- Ladegleis Langer Morgen 10,00 €/Std./Wagen
- Ladegleis Antwerpenstraße 10,00 €/Std./Wagen
- 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.

- **„HABIS-Zoll“:** (Entgelt je Willenserklärung) 2,10 €
- **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 7,80 €

### 2.3. 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 **2,77 €/Stunde**
  
- Kategorie II: ab der 11. Stunde **0,69 €/Stunde**  
ab der 16. Stunde **1,06 €/Stunde**
  
- Kategorie III: ab der 25. Stunde **0,28 €/Stunde**  
ab der 36. Stunde **0,43 €/Stunde**  
ab der 121. Stunde **0,58 €/Stunde**
  
- Kategorie „S“: ab der 25. Stunde **2,78 €/Stunde**
  
- Kategorie „L“ ab der 8. Stunde **5,23 €/Stunde**
  
- Kategorie „LA“ ab der 8. Stunde **5,23 €/Stunde**
  
- Kategorie „LA“ Jahresmiete **13.900,00 € p.a.**

Bei Nutzung der Schadwagengleise (Kategorie „S“) fallen keine weiteren zeitabhängigen Entgelte einer anderen Gleiskategorie an.

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

## 2.4. Sonstige Entgelte

### 2.4.1 Mahnkostenpauschale

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

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

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

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

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

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:

**910,00 €** pro angefangene Stunde

### 2.4.5 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

#### 2.4.6 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 **75,00 €** pro angefangene Stunde

#### 2.4.7 Besetzung der Hafeneisenbahnbetriebsstellen außerhalb der regelmäßigen Besetzungszeiten

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

**75,00 €** pro angefangene Stunde

#### 2.4.8 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 **20,00 €** pro angefangene Viertelstunde berechnet

#### 2.4.9 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 **20,00 €** pro angefangene Viertelstunde

#### 2.4.10 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 **2,20 € pro Container**

#### 2.4.11 Verladedisposition für Container (für Leistungen außerhalb der Rahmenvereinbarung zur Container-Verladedisposition; siehe Ziffer 2.4.10)

Dieses Entgelt beträgt **5,00 € pro Container**

#### 2.4.12 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 **20,00 € pro angefangene Viertelstunde**

#### 2.4.13 Zugang zu transPORT rail für EVU (TD04-EVU)

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):

**640,00 €**, einmalig

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

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

#### 2.4.14 Zugang zu transPORT rail 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 über Web-Client (Voraussetzung hierfür ist die Freigabe durch das betreffende EVU): **160,00 €**, einmalig

#### 2.4.15 Nutzungsentgelt transPORT rail

Für die Nutzung von transPORT rail (siehe HPA-NBS-BT Ziffer 24.3) fallen folgende Entgelte an:

Im Wagenladungsverkehr: **0,85 €** pro Wagen

Im Kombinierten Verkehr: **0,46 €** pro Container

#### 2.4.16 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:

**1.150,00 €** pro Tag

#### 2.4.17 Nutzungsentgelt transPORT rail *info*

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

Basismodul\*: 60,00 € pro Lizenz/Monat

Modul A\*: 5,00 € pro Lizenz/Monat

Modul B\*: 15,00 € pro Lizenz/Monat

Modul C\*: 30,00 € 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

#### 2.4.18 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 Netz AG oder einer Ladestelle) und vor Ausfahrt in eine 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 **500,00 €** 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 **500,00 €** pro Wagen  
Maximal 1.500,00 € pro Zug

#### 2.4.19 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 Radkräfte
- Berechnetes Fahrzeuggewichte
- Berechnete Radsatzlasten
- Berechnete Flach- bzw. Schadstellenlänge
- Download-Möglichkeit für zug- bzw. wagenbasierte Datenzusammenfassungen

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

**20,00 €** pro angefangene Viertelstunde



#### 2.4.20 Gesondertes Entgelt für erhebliche Schadstellen

Für Fahrzeuge, die eine erhebliche Schadstelle aufweisen, wird ein gesondertes Entgelt erhoben (vgl. Ziffer 1.5.2 der Liste der Entgelte).

Dieses Entgelt beträgt: **75,00 €/Fahrzeug** mit min. einer erheblichen Schadstelle

#### 2.4.21 Kosten der Überprüfung eines Widerspruchs gegen die Erhebung des gesonderten Entgelts für erhebliche Schadstellen

Kosten, die durch die Überprüfung (durch die HPA oder einen HPA-Beauftragten) eines Widerspruchs gegen das gesonderte Entgelt für erhebliche Schadstellen entstehen, werden dem widersprechenden EVU in Rechnung gestellt, wenn sich der Widerspruch im Rahmen der Prüfung als unbegründet erweist.

Dieses Entgelt beträgt: **125,00 €/Einsatzfall**

#### 2.4.22 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**

#### 2.4.23 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**

## 2.4.24 Übersicht Entgeltkomponenten 01.03.2021

Grundentgelt	Nutzungsabhängige Entgelte	Zeitabhängige Entgelte (für Funktionsgleisgruppen, Entgelt je Wagen)
<p><b>Zugeinfahrt/-ausfahrt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 149,65 €/Zugfahrt</li> </ul> <p><b>Lokleerfahrt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 35,88 €</li> </ul> <p>Reduzierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 40,71 € Grundentgelt kurz (1 h)</li> <li>• 50,00 € bei Umfuhr <u>Ubf</u> HH-Billwerder</li> </ul>	<p><b>Ladestellenbezirksfahrt</b> 20,50 €/Fahrt Reduzierung: 10,25 € bei Lok mit Rußfilter 8,20 € mit SCR Katalysator 7,18 € mit Hybridlok 6,15 € mit reiner E-Lok</p> <p><b>Zuschlag Schwerlastzüge</b> 53,24 €/Zugverband</p> <p><b>Besondere Anlagen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ablaufberg: 1,60 €/Wagen</li> <li>• Ladestellen ANTW und LAMO: 10,00 €/Std./Wagen; ROSS: 250,00 /Tag</li> </ul> <p><b>Durchläufer</b> 7,20 €/Wagen 0,00 €/Wagen bei Ein/Ausfahrten und Aufenthalt in HBS</p>	<p><b>Kategorie I</b> &gt;4 Stunden: 2,77 €/h</p> <p><b>Kategorie II</b> &gt;10 Stunden: 0,69 €/h, &gt;15 Stunden: 1,06 €/h</p> <p><b>Kategorie III</b> &gt;24 Stunden: 0,28 €/h, &gt;35 Stunden: 0,43 €/h, &gt;120 Stunden: 0,58 €/h</p> <p><b>Kategorie S (Schadwagen)</b> &gt;24 Stunden: 2,78 €/h</p> <p><b>Kategorie L (Lokaufenthalt)</b> &gt;7 Stunden: 5,23 €/h</p> <p><b>Kategorie LA (Lokabstellung)</b> &gt;7 Stunden: 5,23 €/h Jahresmiete: 13.900,00 € p.a.</p>

### 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 Angaben zu den örtlichen Zusätzen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen der EVU zu entnehmen ist. Die Einordnung erfolgt anhand von Nummernbereichen.

	<b>Bahnhof</b>	<b>Gleis- kategorie I</b>	<b>Gleis- kategorie II</b>	<b>Gleis- kategorie III</b>		<b>Gleis- kategorie „S“</b>
<b>Hafenteil Ost (HHO)</b>	<b>Hamburg Süd</b>	HBS001 - 005 HBS008 – 010  HBS014 - 015 HBS020 HBS022 – 028  HBS101 - 104	HBS006-007 HBS011-013 HBS016-019 HBS021 HBS0029 HBS031 WHK003	HBS030 HBS105 – 109 HBS241-244 HBS251 - 258 HBS262 - 268 HBS271 - 273 HBS275 – 277 HBS282-288 HBS291-292 HBS304 – 305 WHK003		
	Ross			ROS707, 709 ROS772 - 774		ROS710 zugehöriges Sammelgleis HBS030
	Peute			PEU609 - 612		
	<b>Hohe Schaar</b>	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		POL801-802	POL803 – 806		
<b>Hafenteil West (WHO)</b>	<b>Waltershof</b>	WHO001 - 012 WHO017 - 022	WHO013 - 016  WHO153-156	WHO041-043 WHO105 - 125 WHO151		WHO126 zugehöriges Sammelgleis WHO152
	Alte Süderelbe	ASE551 - 558	ASE561 - 568 ASE571 - 578 ASE581 - 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 - 628			
	Maaken-damm (Mühlenwerder)		MUE672	MUE673 - 674		
	Hansaport					

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](http://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
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

Bezirk	Gleis
HHO 1	HBS048
HHO 1	HBS049
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

Bezirk	Gleis
HHO 5	HBS268
HHO 5	HBS271
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
--------	-------

Bezirk	Gleis
--------	-------

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

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

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 HOS165 (Ladegleis Langer Morgen)
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 - 277 HBS 281 - 293 HBS 304 - 305 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, PCH, QAST, RBS, SCHU, SHEL, SLO, STLG, TIED, UNK, VOLL

	PEU 609 - 612	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, OAM, POHL, SCHE, UCS, ZAUN
102	ROE 001 - 002 ROS 707 - 710 ROS 772 - 774	AGRA, HHL TCT, HUM, TRAN
201	HOS 005 - 019 HOS 042 - 045 HOS 047 - 056 HOS 062 - 068 HOS 071 - 085 HOS 185 - 186 HOS 304 - 306	ADM, BP, BURM, COLA, FREI LAMO, 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. Ziffer 3)	Ladestellen
301	WHO 001 - 022 WHO 041 WHO 105 - 126 WHO 151 - 155	FREI ANTW
302	MUE 611 - 618 MUE 621 - 628 MUE 672 - 674	HCCR, WENK
303	HPT 714	HP, MVR
304	AWO 431 - 448 ASE 537 ASE 551 - 558 ASE 561 - 568 ASE 571 - 578 ASE 581 - 588	
305	AWW 313 - 315	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

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

[www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)

## **7. Umsatzsteuer**

Alle vorgenannten Entgelte verstehen sich zuzüglich des aktuellen Umsatzsteuersatzes.