

Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtungen der Hamburg Port Authority

- Besonderer Teil -
(HPA - NBS - BT)
Gültig ab 01.03.2021

Zum 01.03.2021 wurden die folgenden Änderungen vorgenommen:

- Ziffer 25 (neu) transPORT rail *data gate* wurde aufgenommen

Zum 01.03.2021 wurden die folgenden Änderungen vorgenommen:	2
Einleitung	7
I. Abschnitt: Abweichungen und Ergänzungen zu den Nutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil	8
1 Allgemeines	8
1.1 Neufassungen der HPA-NBS-AT/BT	8
1.2 Veröffentlichungen	8
2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	8
2.1 Anforderungen bei der Durchführung von Rangierarbeiten	8
2.2 Sicherheitsleistung	9
3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	9
3.1 Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen	9
4 Nutzungsentgelt	10
4.1 Entgeltgrundsätze	10
4.2 Elektronische Rechnungstellung	10
4.3 Zahlungsweise	10
4.4 Mahnungen	10
4.5 Einwendungen gegen Rechnungen	11
5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	11
5.1 Betrieblicher Ansprechpartner	11
5.2 Informationen zu den vereinbarten Nutzungen	12
5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung	12
5.4 Legitimierung	12
5.5 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	12
6 Haftung	13
7 Gefahren für die Umwelt	14
7.1 Einrichtungen für die Aufnahme von Betriebsstoffen	14
7.2 Bodenkontamination	14

II. Abschnitt:	15
Informationen über den Zugang sowie die Benutzung der Infrastrukturanlagen und Betriebssicherheit	15
8 Infrastrukturbeschreibung	15
9 Regelungen über die Benutzung der Infrastrukturanlagen	15
10 Nutzung von Dienstwegen im Gleisbereich	15
11 Warnkleidung im Gleisbereich	16
12 Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme	16
12.1 Allgemeines	16
12.2 Rangierfunk	16
12.3 Sprachaufzeichnung	18
13 Transport gefährlicher Güter	20
14 Außergewöhnliche Transporte	21
14.1 Allgemeines	21
14.2 Längere Güterzüge	21
15 Umsetzen von Wagen Dritter	23
16 Wartungs- und Reparaturarbeiten an Eisenbahnfahrzeugen auf Gleisen der Hafenbahn	23
16.1 Durchführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten	23
16.2 Umsetzen von Schadwagen Dritter	25
16.3 Abstellung von Schadwagen	25
17 Ladegleise	25
18 Sturmflutfall	26
19 Notfallmanagement	26
20 Kapazitätsmanagement	27
20.1 Dispositionsregeln für den Netzbetrieb	27
20.2 Dispositionsregeln für Gleise zur Wagenabstellung	27
20.3 Lokabstellung	29

20.4	Zuweisung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur	32
20.5	Freimachen der benutzten Eisenbahninfrastruktur	32
20.6	Unberechtigte Nutzung	32
III. Abschnitt:	transPORT rail	33
21	Begriffsbestimmungen	33
22	transPORT rail basic	34
22.1	Nutzungsverpflichtung	34
22.2	Funktionsbereiche und Schnittstellen	34
22.3	Datenübertragung	36
22.4	Nutzungsentgelt	38
22.5	Systemanpassung	39
23	transPORT rail	39
23.1	Nutzung	39
23.2	Funktionsbereiche und Schnittstellen	40
23.3	Nutzungsentgelt	42
23.4	Systemanpassung	42
23.5	Individuelle Anpassung auf Wunsch einzelner Zugangsberechtigter	42
24	transPORT rail info	42
25	transPORT rail <i>data gate</i> (tRrdg)	43
25.1	Datenerfassung	43
25.2	Nutzung	43
25.3	Nutzungsentgelt Service RDG	44
25.4	Erhöhtes Entgelt für Flachstellen	44
25.5	Datenschutz	45
26	Betriebseinrichtungen	45
27	Technische Zugangsvoraussetzungen	46
28	Zugriffsberechtigungen/Sicherheitsbestimmungen/Ansprechpartner	46

29	Datenaustausch.....	47
30	Verfügbarkeit, Stillstandzeiten und Störungen	48
IV. Abschnitt: HABIS-Zoll		49
31	Allgemeines	49
32	Technische Voraussetzungen	50
Impressum		50

Einleitung

Die Gleise der Hafenbahn der Hamburg Port Authority (HPA) verbinden insbesondere die Eisenbahninfrastruktur der Güterterminals des Hamburger Hafens mit dem deutschen und europäischen Schienennetz und dienen der Nutzung der Serviceeinrichtungen auf dem Gebiet des Hamburger Hafens gemäß § 2 in Verbindung mit Anlage 1 HafenEG. Die Anlagen der Hafenbahn sind ausschließlich auf Güterverkehr ausgerichtet; Bahnsteige oder sonstige dem Personenverkehr dienende Anlagen sind nicht vorhanden.

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

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

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

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

1 Allgemeines

1.1 Neufassungen der HPA-NBS-AT/BT

Änderungen der Nutzungsbedingungen werden von der Regulierungsbehörde geprüft. Die HPA verwendet ausschließlich von der Regulierungsbehörde nicht beanstandete Nutzungsbedingungen. Die geänderten Nutzungsbedingungen werden unverzüglich im Internet veröffentlicht (Benachrichtigung im Bundesanzeiger) und gleichzeitig den Zugangsberechtigten, die bereits einen Infrastrukturnutzungsvertrag mit der HPA geschlossen haben, schriftlich mitgeteilt.

1.2 Veröffentlichungen

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

www.hamburg-port-authority.de

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

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Anforderungen bei der Durchführung von Rangierarbeiten

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

Wenn das Personal des Zugangsberechtigten rangieren soll, muss es die erforderliche Ortskenntnis besitzen. Die Aus- und Fortbildung des Personals liegt in der Verantwortung des Zugangsberechtigten. Die HPA ermöglicht dem Personal des Zugangsberechtigten vor seinem ersten Einsatz die erforderlichen Ortskenntnisse zu erwerben. Hierzu bedarf es für die Planung einer Vorlaufszeit von 10 Arbeitstagen. Die Kosten hierfür richten sich nach der Liste der Entgelte. Alternativ ist ein Lotse einzusetzen. Auf Anfrage des Zugangsberechtigten stellt die HPA gegen Entgelt die Dienstleistungen eines Lotsen zur Verfügung. Die Entgelte richten sich nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte.

Lokomotiven, die auf der Hafenbahninfrastruktur als Rangierloks eingesetzt werden, benötigen dafür eine spezielle HPA-Rangierlok-Nr. Der Zugangsberechtigte hat die HPA-Rangierlok-Nr. mit einer

Vorlaufzeit von 5 Arbeitstagen vor dem ersten Lokeinsatz beim Netzzugang der Hafenbahn unter der Telefonnummer 040/42847-2266 oder per E-Mail an Kunden-Hafenbahn@hpa.hamburg.de zu beantragen.

2.2 Sicherheitsleistung

Anstelle der Ziffer 2.5.4 Satz 1 der HPA-NBS-AT gilt:

Die Sicherheitsleistung kann durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf Einrede der Vorklage) erbracht werden.

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen

Ergänzend zu Ziffer 3.2 HPA-NBS-AT gilt:

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

Die Trassen werden – aus technischen Gründen - zunächst durch die DB Netz AG ohne Plausibilitätsprüfung in den durch das EVU bestellten Bahnhofsteil vergeben. Die Zuweisung des tatsächlich anzufahrenden Bahnhofsteils und des konkreten Fahrwegs obliegen der weiteren Disposition durch die HPA. Sie können bei Vorliegen der in Kapitel 20 (Kapazitätsmanagement) genannten Bedingungen von dem durch die DB Netz AG ursprünglich zugewiesenen Bahnhofsteil abweichen.

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

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

Planungsunterlagen im Bereich der Hamburger Hafenbahn

Für die Planungsunterlagen im Bereich der Hamburger Hafenbahn gilt Folgendes:

Die notwendigen Daten für die Planung der Infrastrukturnutzung sind durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister spätestens 30 Tage vor dem Verkehrstag, die Planungsunterlagen für Gelegenheitsverkehr (Ad-hoc-Verkehr) spätestens 2 Stunden vor Abfahrt des Zuges vom Abgangsbahnhof an folgende E-Mail-Adresse zu übermitteln:

Betrieb.sonderzug@hpa.hamburg.de

Alle Abweichungen zu bereits übermittelten Daten sind der Hamburg Port Authority bis zu 2 Stunden vor Abfahrt des Zuges vom Abgangsbahnhof an gleiche E-Mail-Adresse mitzuteilen. Die notwendigen Daten ergeben sich aus Anlage 2a/b zu den HPA-NBS-AT/-BT (Angaben des Zugangsberechtigten) und sind per Meldeliste an die HPA zu übermitteln. Die Meldeliste (Anlage 7) ist abrufbar unter:

www.hamburg-port-authority.de

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

Der Zugangsberechtigte übermittelt die Fahrzeugstammdaten (Eingangszüge), die Wagenreihung (Zug- und Rangierfahrten) sowie Wagenstandortveränderungen. Details hierzu sind unter Ziffer 22 geregelt. Ferner sind die erforderlichen Gefahrgutdaten zu übermitteln (siehe Ziffern 13, 22 und 23).

4 Nutzungsentgelt

4.1 Entgeltgrundsätze

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

4.2 Elektronische Rechnungstellung

Die HPA behält sich vor, dem Zugangsberechtigten die Rechnungen für Nutzungsentgelte und besondere Leistungen elektronisch auszustellen oder verfügbar zu machen.

4.3 Zahlungsweise

Abweichend von Ziffer 4.4 HPA-NBS-AT ist das zu entrichtende Entgelt durch den Zugangsberechtigten binnen 14 Tagen nach Zugang der Rechnung auf ein vom EIU zu bestimmendes Konto zu überweisen.

4.4 Mahnungen

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

Kommt der Zugangsberechtigte mit der Zahlung gemäß Ziffer 4.4 der HPA-NBS-AT in Verzug, so ist die HPA, wenn sie den Zugangsberechtigten nach der ersten unentgeltlichen Zahlungsaufforderung erneut zur Zahlung auffordert, berechtigt, dem Zugangsberechtigten die dadurch entstandenen Kosten pauschal in Rechnung zu stellen. Dem Zugangsberechtigten bleibt der Nachweis vorbehalten, dass bei der HPA Mahnkosten nicht oder nicht in dieser Höhe angefallen sind.

4.5 Einwendungen gegen Rechnungen

Ergänzend zu Ziffer 4 HPA-NBS-AT gilt:

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

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

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

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Betrieblicher Ansprechpartner

Ergänzend zu Ziffer 5.1.3 HPA-NBS-AT gilt:

Der Zugangsberechtigte benennt der HPA mit Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrags mindestens einen für betriebliche Belange entscheidungsbefugten Ansprechpartner des Unternehmens, Telefon- und Faxnummer sowie E-Mail-Adresse, der auch im Notfall jederzeit zur Verfügung steht. Änderungen sind der HPA unaufgefordert und unverzüglich mitzuteilen.

Die Kontaktdaten der Hamburg Port Authority lauten:

Hamburg Port Authority
Railway Infrastructure (Hafenbahn)
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg
Tel.: +49 40 82214-1888 (Service Center)
Fax: +49 40 42847-4399

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

Tel.: +49 40 82214-3476 (Netzkoordinator)

Fax: +49 40 42847-3420
Mail: Netzkoordinator@hpa.hamburg.de

5.2 Informationen zu den vereinbarten Nutzungen

Ergänzend zu Ziffer 5.2 HPA-NBS-AT gilt:

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

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

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

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

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

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

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

5.4 Legitimierung

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

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

5.5 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

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

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

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

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

www.hamburg-port-authority.de

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

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

6 Haftung

Ergänzend zu Ziffer 6 der HPA-NBS-AT gilt im Zusammenhang mit der Nutzung von TransPORT Rail und HABIS-Zoll:

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

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

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

Unabhängig vom Rechtsgrund verjähren Schadensersatzansprüche in Zusammenhang mit IT-Systemen, die die HPA für den Unternehmensbereich Hafenbahn betreibt, regelmäßig in einem Jahr ab Anspruchsentstehung und Kenntnis der den Anspruch begründenden Umstände durch den

Zugangsberechtigten. Dies gilt nicht im Falle von Schäden an Leben, Körper, Gesundheit oder Freiheit einer Person, bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Handeln, bei der Verletzung wesentlicher Vertragspflichten sowie bei Ansprüchen nach dem Produkthaftungsgesetz.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Einrichtungen für die Aufnahme von Betriebsstoffen

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

In der Lokservicestelle wird eine Einrichtung für die Aufnahme von Betriebsstoffen sowie eine Einrichtung für die Aufnahme von Brems sand (Sandtankstelle) betrieben.

Eine weitere Einrichtung für die Betriebsstoffaufnahme steht im westlichen Hafen im Bahnhofsteil Mühlenwerder, Gleis MUE640 zur Verfügung. Es gelten die Nutzungsbedingungen des Betreibers.

7.2 Bodenkontamination

Ergänzend zu Ziffer 7.3 HPA-NBS-AT gilt:

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

II. Abschnitt:

Informationen über den Zugang sowie die Benutzung der Infrastrukturanlagen und Betriebssicherheit

8 Infrastrukturbeschreibung

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

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

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

9 Regelungen über die Benutzung der Infrastrukturanlagen

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

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

Ein EVU, das bei der HPA Fahrten mit Personen besetzten Wagen durchführt, bedarf hierzu für jeden Einzelfall einer besonderen Erlaubnis der HPA. Außerdem sind der HPA vor Fahrtbeginn die für die verwendeten Personenwagen zugehörigen Einsatzmerkblätter zur Verfügung zu stellen.

Aus Gründen des vorbeugenden Brandschutzes und Notfallmanagements bestehende Betriebseinschränkungen für Dampflokomotiven sind als Bestandteil des infrastrukturzugangsrelevanten Regelwerks in der „Rahmenrichtlinie 124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge“ der DB AG (Modul 124.0600 und Anhang 124.0600A01) beschrieben (siehe Anlage 10).

10 Nutzung von Dienstwegen im Gleisbereich

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

11 Warnkleidung im Gleisbereich

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

12 Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme

12.1 Allgemeines

Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des EVU muss nach Ziffer 2.4.2 HPA-NBS-AT mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der HPA kompatibel sein. Die Hauptgleise der Hafenbahn sind mit HV- oder KS Signalsystem mit PZB 90 ausgerüstet.

12.2 Rangierfunk

Der Rangierfunk dient der Verständigung zwischen Stellwerkspersonal (Fahrdienstleiter/Weichenwärter), Rangierpersonal und Triebfahrzeugführer. Er ist vom Zugfunk zu unterscheiden, der ausschließlich dem Ein- und Ausfahren sowie dem Umsetzen von Triebfahrzeugen dient. Der Zugfunk erfolgt über GSM-R National Roaming, der Rangierfunk über das analoge Betriebsfunknetz im 70 cm-Band (im Folgenden auch „H-Band“) sowie nach Wahl des EVU entweder im von der HPA zur Verfügung gestellten I-Band oder einem alternativen zugelassenen Kommunikationssystem. Für den Rangierfunk ist die Richtlinie 481.0301 – Gespräche über analogen Rangierfunk führen – anzuwenden.

a. H-Band:

Der **H-Bandbereich** dient zur Verständigung zwischen Stellwerkspersonal (Fahrdienstleiter/Weichenwärter) und Triebfahrzeugführer. Für das Rangieren auf der Eisenbahninfrastruktur der Hafenbahn ist die Ausrüstung der Bordfunkgeräte aller Triebfahrzeuge der Zugangsberechtigten mit dem analogen Funksystem im 70 cm-Band notwendig. Dies gilt nicht, sofern lediglich Zugloks umgesetzt werden; die insoweit erforderliche Kommunikation kann auch über das digitale Zugfunksystem GSM-R National Roaming erfolgen. Im H-Bandbereich sind die unterschiedlichen Frequenzen und Kanäle gebietsbezogen aufgeteilt. Dabei sind fünf Gebieten im Hamburger Hafen jeweils Ortskanäle zugeordnet, die ein jeweils offenes System darstellen. In den Angaben zu den örtlichen Zusätzen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen der EVU sowie auf vor Ort aufgestellten Hinweisen (weiße Tafel mit blauer Kanalnummer) sind diese Funkkanäle, deren Anwendungsbereiche und die jeweiligen Umschaltpunkte dargestellt. Die genauen Umschaltpunkte werden zusätzlich in entsprechenden Übersichtsplänen abgebildet.

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

b. I-Band:

Der **I-Bandbereich** ist für Punkt-zu-Punkt-Rufe vorgesehen, dem sog. „Kontroll- und Zielsprechen“ zwischen Rangierbegleitern und Triebfahrzeugführern bei allen geschobenen Rangierfahrten. Die

Kommunikation kann nach Wahl des EVU auch auf andere Art und Weise erfolgen. Beabsichtigt ein EVU die Nutzung eigener Funktechnik gilt Folgendes: Die Landeseisenbahnaufsicht stimmt ausschließlich von der Bundesnetzagentur zugelassener Funktechnik zur Unterstützung geschobener Rangierfahrten auf dem Netz der Hafenbahn zu. Die Nutzung eigener Funktechnik ist dem Netzzugang der Hafenbahn anzuzeigen.

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

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

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

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

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

Ansprechpartner zum Thema Hafenfunk

1. Vertraglich:

Netzzugang der Hafenbahn

E-Mail: Netzzugang@hpa.hamburg.de
Telefon: +49 40 42847-1837
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

2. Technisch:

Eisenbahnkommunikation der HPA (Ekom)

E-Mail: Rangierfunk@hpa.hamburg.de
Telefon: +49 40 42847-4369
Brandenburger Straße 19
20457 Hamburg

3. Betrieblich:

Dienstposten im Hafen (Netzkoordinator)

E-Mail: Netzkoordinator@hpa.hamburg.de

Telefon: +49 40 82214-3476 oder +49 40 42847-3476,

Fax: +49 40 42847-3420

Stellwerk Alte Süderelbe

Vollhöfener Weiden 26

21129 Hamburg

12.3 Sprachaufzeichnung

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

1. Welche Daten gespeichert werden

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

Bezeichnung	Inhalt
Status	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aktiv ■ Geschlossen (beendet) ■ Nicht zustande gekommen
Aufnahme ID	Laufende Nummer der Aufzeichnung
Kanalnummer	Nummer des Aufnahmekanals
Kanalname	Name des Aufnahmekanals
Benutzer ID	Von CSTA-Server übergebene ID des Benutzers
Gerufene Nummer	Nummer des Angerufenen
Rufende Nummer	Nummer des Anrufers
Richtung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommend ■ Gehend ■ Unbekannt
Startzeit	Datum und Uhrzeit des Aufnahmebeginns
Stoppzeit	Datum und Uhrzeit des Aufnahmeendes
Dauer	Dauer der Aufnahme
Rufdauer	Rufdauer bei Verbindungsaufbau
Geschützt	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ja (Schreibschutz kann bei Bedarf manuell aktiviert werden) ■ Nein (Standardeinstellung)
DSE	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ja (Pausen werden bei der Wiedergabe mit ausgegeben) ■ Nein (Pausen werden bei der Wiedergabe übersprungen)
Kompression	Kompression der Aufnahme
Kurzkomentar	Kurzkomentar
Langkommentar	Langkommentar
Malicious	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ja (Drohanruf, initiiert durch Markerfunktion) ■ Nein (kein Drohanruf – Standardeinstellung)
DTMF	Aufgezeichnete DTMF-Ziffern
Medienlabel	Etikett des Datenträgers
Aktionsnummer	Kennzeichner für Aufzeichnungen, die durch eine Leitstelle gesteuert werden
Einsatz	Einsatznummer für eine Gruppe zusammengehörender Aufzeichnungen, die durch eine Leitstelle gesteuert wird
Merker	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ja (Schreibschutzdauer hoher Priorität- verhindert das Löschen eine konfigurierbare Zeit) ■ Nein (Standard-Schreibschutz)
Rekorder	Aufzeichnender Rekorder
Exportiert von	Benutzer, der den Export ausgeführt hat (Daten werden nur auf behördliche Anordnung exportiert)
CRD	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ja (Rufbegleitende Daten vorhanden) ■ Nein (keine Daten vorhanden)

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

2. Art der Datenspeicherung

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

3. Zugriffsberechtigungen/Auswertung von Daten

Auf die Aufzeichnungen darf nur zur Kontrolle der Funktionsfähigkeit und zum Nachweis der Einhaltung der Sicherheit im Bahnbetrieb durch einen definierten Personenkreis (Eisenbahnbetriebsleiter, Betriebskontrolleur, Unfalluntersucher, Mitarbeiter der Eisenbahnkommunikation, IT-Mitarbeiter) zugegriffen werden. Die Genehmigungen für die Einrichtung, Änderung und das Löschen von Zugriffsberechtigungen erteilt der Eisenbahnbetriebsleiter.

Der Betriebskontrolleur/Unfalluntersucher nimmt die Auswertung der Sprachaufzeichnung vor. Hierzu bedient er sich der technischen Unterstützung des IT-Administrators der Eisenbahnkommunikation. Der Betriebskontrolleur/Unfalluntersucher hat lediglich Rechte zum Anhören der Sprachaufzeichnungen und kann diese nicht verändern. Auf die angefertigten Abschriften der Sprachaufzeichnungen haben der Unfalluntersucher, der Betriebskontrolleur, die Eisenbahnbetriebsleiter Zugriff und die Mitarbeiter der Eisenbahnkommunikation Zugriff.

Eine Weiterleitung an nicht berechnigte Personen ist nicht zulässig.

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

4. Speicherdauer/Löschen von Daten

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

5. Information der Betroffenen

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

6. Weitergabe von Daten

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

13 Transport gefährlicher Güter

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

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

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

14 Außergewöhnliche Transporte

14.1 Allgemeines

Für das Durchführen von außergewöhnlichen Transporten (Lademaßüberschreitungen, Schwertransporte und nicht dem Schienengüterverkehr dienende Transporte) hat der Zugangsberechtigte eine Beförderungsanmeldung – zusätzlich zu der Beförderungsanmeldung bei der DB Netz AG – zu erstellen und an die HPA zu übersenden. Die Beförderungsanmeldung ist - entsprechend der Richtlinie 810.05 „Außergewöhnliche Transporte“ der DB Netz AG, die zum Download zur Verfügung steht - sofort nach Bekanntwerden des außergewöhnlichen Transportes, jedoch spätestens 14 Tage vor Abwicklung des Verkehrs per E-Mail an die HPA zu übersenden. Zeitnahe (< 14 Tage) Beförderungsanmeldungen sind möglich, allerdings mit einem erhöhten Entgelt verbunden.

Ab dem 01.01.2018 ist hierfür folgende E-Mail-Adresse zu verwenden:

at.hafenbahn@hpa.hamburg.de

Die HPA prüft die Durchführbarkeit und gibt unverzüglich eine Beförderungsinformation an den Zugangsberechtigten.

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

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

14.2 Längere Güterzüge

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

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

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

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

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

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

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

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

Das EVU muss über einen Nachweis gleicher Sicherheit dieselbe Sicherheit wie bei Zügen mit heutiger Regelzuglänge (740 m) nachweisen können. In diesem Nachweis sind alle betrieblichen und technischen Besonderheiten zu berücksichtigen und zusätzlich die Maßnahmen zur Sicherstellung der Vorgaben der DB Netz AG festzuhalten. Den Nachweis gemäß § 2 Abs. 2 EBO erstellt jedes EVU für sich selbst.

Insbesondere sind folgende ergänzende betriebliche Regelungen zu den Regelwerken für den Betrieb mit bis zu 835 m-Zügen auf der Relation DB Grenze (Padborg) – Maschen Rbf. / Hohe Schaar zu beachten:

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

- Ril 483.0113 - Zugbeeinflussungsanlagen bedienen
Bei Zügen mit einer Gesamtzuglänge von mehr als 790 m ist als Einstellwert ZL immer der Wert 790 m einzugeben und die LZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem LZB-Störschalter abzuschalten. Darüber hinaus ist durch das EVU die Betätigung des LZB-Störschalters vor Fahrtbeginn aus der ZBA Maschen und Hohe Schaar durch eine geeignete Überwachungsmaßnahme sicherzustellen.
- In Zügen mit einer Gesamtzuglänge von mehr als 740 m dürfen keine Schwerwagen eingestellt werden.
- Züge mit einer Gesamtzuglänge von mehr als 740 m dürfen auf der Relation Padborg - Maschen nicht planmäßig nachgeschoben werden. Dies gilt auch für den gesamten Bereich der HPA und zwischen der Infrastrukturgrenze HPA/DB Netz und Maschen Rbf.

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

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

15 Umsetzen von Wagen Dritter

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

EVU sind damit einverstanden, dass andere EVU, die benötigten Wagen im selben Gleis abgestellt haben, berechtigt sind, die von ihnen verwendeten parkenden Wagen zum Zwecke des Ausrangierens der benötigten Wagen kurzfristig umzusetzen. EVU, die parkenden Wagen umgesetzt haben, sind verpflichtet, diese unverzüglich nach Erreichen und Umsetzen ihrer benötigten Wagen in das Gleis zurückzufahren. Die HPA ist nicht verpflichtet, EVU das Umsetzen parkender Wagen zu ermöglichen und wirkt an dem Ausrangieren von benötigten Wagen nicht mit.

16 Wartungs- und Reparaturarbeiten an

Eisenbahnfahrzeugen auf Gleisen der Hafenbahn

EVU sind verpflichtet, Schadwagen als lauffähige oder nichtlauffähige Schadwagen deutlich zu kennzeichnen, unverzüglich zu reparieren und im Falle nichtlauffähiger Schadwagen insbesondere deren Lauffähigkeit wiederherzustellen.

16.1 Durchführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten

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

www.hamburg-port-authority.de

Zur Gewährleistung ungestörter, effizienter Reparaturarbeiten auf den Schadwagenbehandlungsgleisen der Hafenbahn wird die Zu- bzw. Abfuhr von Schadwagen auf die Zeit von 18:00 bis 08:00 Uhr begrenzt. Zusätzlich zu den Schadwagenbehandlungsgleisen werden Schadwagensammelgleise eingerichtet, auf die schadhafte Wagen verbracht und später zielgerichtet auf die Schadwagenbehandlungsgleise disponiert werden können. Das dem jeweiligen Schadwagenbehandlungsgleis zugeordnete Sammelgleis ist dem Gleiszuordnungsverzeichnis (siehe

Liste der Entgelte) zu entnehmen. Auf den Sammelgleisen gilt das Zeitentgelt der Kategorie III. Das Zeitentgelt für Schadwagenbehandlungsgleise richtet sich nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16.2 Umsetzen von Schadwagen Dritter

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

16.3 Abstellung von Schadwagen

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

Schadwagen, die auf Gleisen abgestellt werden, die keiner bestimmten Gleiskategorie zugewiesen sind, werden nach Ablauf von 24 Stunden nach Abstellungsbeginn wie in Gleiskategorie III abgestellte Waggonen bepreist. Nach Ablauf dieser Frist erhebt die Hafenbahn zwei zusätzliche Entgelte nach der jeweils aktuellen Liste der Entgelte. Schadwagengleise sind in den Angaben zu den örtlichen Zusätzen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen der EVU definiert.

17 Ladegleise

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

- Ladegleis Antwerpenstraße (WHO 066)
- Ladegleis Langer Morgen (HOS 165)
- Ladegleis Rossweg (ROS 775)

Sie stehen allen Zugangsberechtigten zur Nutzung zur Verfügung und sind in Anlage 9 näher beschrieben.

Die Nutzung erfordert eine Voranmeldung beim Hafenbahn Service Center. Bei jeder Anfrage sind anzugeben:

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

Das Hafenbahn Service Center ist zu erreichen unter:

Tel.: oder +49 40 82214-1888

E-Mail: B-ServiceDesk@hpa.hamburg.de

18 Sturmflutfall

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

Wasserstände und Informationen zum Thema Sturmflut sind telefonisch beim Sturmflutansagedienst des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) unter +49 40 42899-1111 zu erfragen sowie unter www.katastrophenschutz.hamburg.de oder www.verkehrsinfo-hamburg.de abrufbar. Bei Sturmflutgefahr informiert die HPA darüber hinaus alle Zugangsberechtigten über Maßnahmen und Auswirkungen für die einzelnen Bahnhofsteile.

19 Notfallmanagement

Alle gefährlichen Ereignisse gem. DB Ril 123.0180 auf der Eisenbahninfrastruktur der Hafenbahn sind dem zuständigen Fahrdienstleiter, Weichenwärter oder betrieblich örtlich zuständigem Mitarbeiter unverzüglich mitzuteilen. Bei gefährlichen Ereignissen sowie Unfällen, Krisen und Katastrophen übernimmt die HPA Notfallmeldestelle (NFMS) die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch das Aufrufen von Hilfe bzw. Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Rettungsleitstellen. Die Verständigung der NFMS erfolgt ausschließlich über den betrieblich zuständigen Fahrdienstleiter, Weichenwärter oder betrieblich örtlich zuständigen Mitarbeiter nach den Festlegungen des betrieblich-technischen Regelwerkes. Die Koordination und die Leitung am Ereignisort obliegt dem Notfallmanager der HPA. Der Notfallmanager der HPA wird durch die Notdienste der EVU unterstützt. Der Ereignisort darf nach einem Ereignis solange nicht verändert werden, bis der Notfallmanager den Ereignisort (ggf. auch telefonisch) freigegeben hat. Gefährliche Ereignisse sind auch das Auffahren von Weichen und das Vorbeifahren an Halt zeigenden Signalen. Die Notfallmeldestelle für gefährliche Ereignisse auf der Eisenbahninfrastruktur ist zu erreichen unter folgender Telefonnummer: +49 40 42847-3400.

Bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb gilt die Richtlinie 123 (Ril 123 – Notfallmanagement, Brandschutz) der Deutschen Bahn AG. Darüber hinaus ist die Bahnunfallrichtlinie der Freien und Hansestadt Hamburg, erlassen von der Behörde für Inneres und Sport, durch den Zugangsberechtigten zu beachten.

20 Kapazitätsmanagement

20.1 Dispositionsregeln für den Netzbetrieb

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

- (1) Dringliche Hilfszüge
- (2) Pünktliche Zugfahrten inkl. Rangierfahrten, die ohne Halt in eine Zugfahrt übergehen
- (3) Fahrten zum pünktlichen Erreichen der Ladezeit auf einer Ladestelle
- (4) Unpünktliche Zugfahrten inkl. Rangierfahrten, die ohne Halt in eine Zugfahrt übergehen
- (5) Triebfahrzeugleerfahrten zum pünktlichen Bespannen von Ausgangszügen

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

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

Darüber hinaus gilt:

Grundsätzlich darf eine Einhaltung der vorstehenden Dispositionsregeln nicht dazu führen, unpünktliche Züge unverhältnismäßig lange zurückzustellen.

Bei Kapazitätsengpässen auf der Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn und einer angrenzenden Eisenbahninfrastruktur findet eine Abstimmung zwischen der Hamburger Hafenbahn und der angrenzenden Eisenbahninfrastruktur statt. Wenn erforderlich wird das Abrufverfahren mit der Betriebszentrale der DB Netz AG in Hannover eingeführt. Die sich dadurch in Zwischenabstellung befindlichen Eingangszüge werden unverzüglich nach Freiwerden vorher belegter Infrastruktur abgerufen (dispositive Zulaufsteuerung). Sämtliche Schritte werden den betroffenen Zugangsberechtigten unverzüglich mitgeteilt.

20.2 Dispositionsregeln für Gleise zur Wagenabstellung

Sofern es für einen flüssigen Betrieb auf der Infrastruktur der Hafenbahn erforderlich ist, werden die Gleise entsprechend der vorgesehenen Funktion gemäß den Angaben zu den örtlichen Zusätzen für den Bahnhof Hamburg Hafen Anlage 2-2 durch die Netzdisposition der HPA unter Berücksichtigung der Kundenwünsche zugewiesen.

Bei der Dispositionsentscheidung werden die folgenden Parameter in der genannten Reihenfolge zu Grunde gelegt:

- **Bei Zugeinfahrten:**

1. Verfügbare Gleise (Gleis frei, Gleis nicht gesperrt)
2. Nutzlänge Einfahrgleis passt zur tatsächlichen Zuglänge
3. Terminalnahe Disposition (hier werden die örtlichen Ziele der Wagengruppen gemäß der vom EVU zu übermittelnden Wagenreihung berücksichtigt)
4. Zeitliches Ziel (bei Kapazitätsengpässen in einem Bahnhofsteil werden vorrangig Züge, die deutlich vor der Terminal-Slotzeit einfahren, in andere Bahnhofsteile disponiert)

- **Bei Zugausfahrten:**

1. Verfügbare Gleise (adäquat zur Einfahrt)
2. Nutzlänge Ausfahrgleis passt zur tatsächlichen Zuglänge
3. Abfahrtszeit (ist entscheidend für die Reihenfolge der Behandlung und bevorzugte Zuweisung von Gleisen, um eine pünktliche Ausfahrt zu gewährleisten)
4. Örtliche Quelle (die Herkunft der Wagengruppen wird berücksichtigt)

Unnötige Fahrten über den Nordkopf ASE sollen vermieden werden.

Bei Kapazitätsengpässen oder Konflikten zwischen den Nutzungsanträgen gelten folgende Dispositionsregeln:

1. Die Zuweisung von Gleisen für die Bereitstellung von Ausgangszügen erfolgt frühestens vier Stunden vor Abfahrt des Zuges. Steht vier Stunden vor Abfahrt kein geeignetes Ausfahrgleis zur Verfügung, erfolgt die Zuweisung der Ausfahrgleise in der Reihenfolge der geplanten Zugabfahrten. Für die Zwischenabstellung und Zugbildung werden alternative Gleise angeboten. Ein Aufteilen der Wagengruppe auf mehrere Gleise kann erforderlich werden.
2. Bei Kapazitätsengpässen an KAT III Gleisen und freien Kapazitäten an KAT I und/oder II Gleisen können zur Abstellung und Zugbildung auch Gleise der KAT I und/oder II zugewiesen werden, wobei dann die Entgelte und die Standardaufenthaltsdauer der dann zugewiesenen Kat. I oder II gelten.
3. Die HPA kann ein Strecken-EVU dazu verbindlich anweisen, die ursprünglich von diesem eingefahrenen Wagen von solchen Gleisen zu räumen bzw. räumen zu lassen, bei denen die Standard-Aufenthaltsdauer überschritten wurde. Es werden alternative Gleise zugewiesen, die sich auch in anderen Bahnhofsteilen befinden können. Nach der entsprechenden Anweisung gilt eine Frist von zwei Stunden innerhalb derer die Wagen durch das angewiesene EVU entfernt werden müssen.

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

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

1. Räumliche Nähe
2. Zeitliche Verfügbarkeit

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

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

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

Baumaßnahmen werden den Zugangsberechtigten durch die HPA unverzüglich angekündigt. Die betroffenen Gleise sind durch die EVU rechtzeitig bis zum angekündigten Zeitpunkt zu räumen. Räumt ein EVU das Gleis nach Aufforderung durch die HPA Netzdisposition nicht fristgerecht, kann ein anderes EVU durch die HPA Netzdisposition zur Räumung beauftragt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Kosten durch das zur Räumung verpflichtete EVU zu tragen sind.

20.3 Lokabstellung

1. Lokabstellplätze Hamburger Hafen

Die HPA stellt den Zugangsberechtigten Abstellmöglichkeiten für die Triebfahrzeuge im Zug- sowie auch im Rangierdienst zur Verfügung. Die Lokabstellplätze befinden sich in den Bahnhofsteilen Dradenau, Alte Süderelbe, Hohe Schaar sowie Hamburg Süd und umfassen 136 Stellplätze. Die Abstellung auf einem für Zugloks vorgesehenen und gekennzeichneten Lokabstellplatz ist bei der HPA anzumelden. Eine Übersicht der möglichen Stellplätze für Zug- und Rangierloks im Hamburger Hafen befindet sich in der Anlage 8a zu den HPA-NBS-AT/BT.

2. Vermietung der Lokabstellplätze

Für den Zugangsberechtigten besteht die Möglichkeit, Stellplätze langfristig anzumieten. Die Vermietung eines Stellplatzes wird für eine Fahrplanperiode (Dezember - Dezember) vorgenommen und kann bis zum 30.10. des laufenden Jahres für die folgende Fahrplanperiode angemeldet werden.

a. **Bedarfsanmeldung**

Der Zugangsberechtigte hat seinen Bedarf an Lokabstellplätzen mit den nachstehenden Angaben anzumelden:

- Eisenbahnverkehrsunternehmen
- gewünschter Abstellort (Bahnhofsteil, Abstellanlage)
- Anzahl der Plätze
- Traktion
- Rangier- oder Zuglok
- wenn bekannt: Lokverwendung aus Eingangszug / aus Ausgangszug

Die Anmeldung erfolgt unter folgender E-Mail-Adresse:

Lokdisposition.hafen@hpa.hamburg.de

b. Verteilungsverfahren

Zu jedem Fahrplanwechsel erfolgt eine neue diskriminierungsfreie Verteilung aller zur Verfügung stehenden Lokabstellplätze an alle Mietinteressenten. Die Anzahl der Lokabstellplätze, die für die langfristige Anmietung zur Verfügung stehen, wird den Zugangsberechtigten im Rahmen des Verteilungsverfahrens mitgeteilt.

Sollte die Nachfrage für die langfristige Anmietung von Lokabstellplätzen höher sein, als die vorhandenen Abstellplätze, erfolgt die Verteilung der Plätze nach dem folgenden Verfahren, welches für die zur Verfügung stehenden Abstellplätze in der Lokservicestelle und an der Blauen Brücke getrennt voneinander durchgeführt wird:

- i. In der ersten Verteilungsrunde erhält jeder Zugangsberechtigte, der seinen Bedarf angemeldet hat, einen der für die langfristige Anmietung zur Verfügung stehenden Abstellplätze zugewiesen.
- ii. Sofern nach der voran gegangenen Verteilungsrunde noch genug Lokabstellplätze für die langfristige Anmietung gemäß i. zur Verfügung stehen, erhält jeder Zugangsberechtigte, dessen Bedarf noch nicht gedeckt ist, in der zweiten Vergaberunde einen weiteren Lokabstellplatz für die langfristige Anmietung zugewiesen.
- iii. Es wird wie in i. und ii. weiterverfahren, bis alle zur langfristigen Anmietung zur Verfügung stehenden Lokabstellplätze vergeben sind, oder nach der letzten Verteilungsrunde die Anzahl der verbleibenden interessierten Zugangsberechtigten diejenige der verbleibenden Plätze übersteigt.
- iv. Sollte in der letzten Verteilungsrunde eine höhere Anzahl an Zugangsberechtigten noch weiteren Bedarf an Lokabstellplätzen haben als noch Plätze für die feste Vermietung zur Verfügung stehen, wird als Verteilungskriterium die Auslastung der fest angemieteten Abstellplätze in der vorherigen Mietperiode herangezogen. Grundlage der Ermittlung ist hierbei die Datenbasis gemäß transPort rail. Zugangsberechtigte, die zum ersten Mal Lokabstellplätze langfristig anmieten möchten, und deren Bedarf noch nicht gedeckt ist,

werden so gestellt, als hätten sie in der vorherigen Mietperiode fest angemietete Abstellplätze mit einer durchschnittlichen Auslastung genutzt. (Es wird die durchschnittliche Nutzung aller 23 fest vermieteten Abstellplätze zu Grunde gelegt). Zunächst erhält der Zugangsberechtigte mit der höchsten Auslastung einen weiteren Abstellplatz. Danach derjenige mit der zweit höchsten Auslastung. Es wird so weiterverfahren, bis alle zur langfristigen Anmietung zur Verfügung stehenden Lokabstellplätze vergeben sind.

Für den Fall, dass in der letzten Verteilungsrunde zwei oder mehr Zugangsberechtigte eine gleich hohe Auslastung vorweisen, entscheidet das Los über die Zuteilung.

Zieht ein Zugangsberechtigter seinen Bedarf zurück, so fallen die bereits an diesen vergebenen Lokabstellplätze wieder in die Masse der für die langfristige Anmietung zu vergebenen Lokabstellplätze zurück und können gemäß der Ziffern ii. bis iv. neu vergeben werden.

3. Verfahren zum Erreichen und Verlassen der Lokabstellplätze

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

a. Dispositive Vergabe der Lokabstellplätze für Zugloks

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

Die LAB ist täglich 24/7 erreichbar unter:

Tel.: 040 / 82214- 3411

Mail.: lokabstellung.hafen@hpa.hamburg.de

b. Verfahren zum Abstellen der Rangierloks

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

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

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

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

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

20.4 Zuweisung einer anderen als der vereinbarten

Eisenbahninfrastruktur

Die Hamburg Port Authority kann in Abstimmung mit dem Zugangsberechtigten die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Hierbei sind die Regelungen der Ziffer 20.2 zu berücksichtigen. Im Fall von betrieblichen Störungen gilt Ziffer 5.3.4 HPA-NBS-AT.

20.5 Freimachen der benutzten Eisenbahninfrastruktur

Der Zugangsberechtigte hat die benutzte Infrastruktur auf Weisung des örtlich zuständigen Fahrdienstleiters in der vorgegebenen Zeit freizumachen. Benutzt der Zugangsberechtigte Infrastrukturanlagen aus von ihm zu vertretenden Gründen über das vereinbarte Maß hinaus, so wird die HPA den Zugangsberechtigten auffordern, die Infrastruktur innerhalb einer angemessenen Frist freizumachen. Kommt der Zugangsberechtigte dieser Aufforderung nicht innerhalb der gesetzten Frist nach, so ist die HPA berechtigt, die Infrastruktur auf Kosten des Zugangsberechtigten zu räumen. Ziffer 5.3.5 HPA-NBS-AT bleibt unberührt. Hinsichtlich der Haftung der HPA für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Räumen der Infrastruktur entstehen, findet Ziffer 6 der HPA-NBS-AT Anwendung mit der Maßgabe, dass die Haftung der HPA im Falle leichter Fahrlässigkeit ausgeschlossen ist, sofern nicht Leben, Körper, Gesundheit oder wesentliche Vertragspflichten verletzt werden. Im Falle der Verletzung wesentlicher Vertragspflichten ist die Haftung auf den bei Vertragsschluss vorhersehbaren typischen Schaden begrenzt. In jedem Fall - mit Ausnahme von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit - beschränkt sich die Haftung der HPA pro Schadensereignis auf einen Höchstbetrag in Höhe von 400.000 Euro. Soweit der Schaden durch eine vom Zugangsberechtigten abgeschlossene Versicherung gedeckt ist, haftet die HPA allenfalls für etwaige damit verbundene Nachteile des Zugangsberechtigten (z.B. höhere Versicherungsprämien, Zinsnachteile).

20.6 Unberechtigte Nutzung

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

III. Abschnitt: transPORT rail

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

21 Begriffsbestimmungen

- **EDI** (Electronic Data Interchange = Elektronischer Datenaustausch)
Als EDI wird der elektronische Austausch kommerzieller, technischer, administrativer und sonstiger Daten zwischen Computern bezeichnet. Die Übertragung der Daten erfolgt in einer vereinbarten Norm in Form einer strukturierten EDI-Nachricht.
- **TD 04 Schnittstelle:** Die von den EVU, Operateuren und Dienstleistern für die Kommunikation mit transPORT rail genutzte Schnittstelle
- **TD 01 Schnittstelle:** Die von den Ladestellen für die Kommunikation mit transPORT rail genutzte Schnittstelle
- **Kommunikationssystem**
Gesamtheit der technischen Einrichtungen, die eine Kommunikation ermöglichen, also die Kommunikationseinrichtungen beider Parteien und das sie verbindende Leitungsnetz.
- **Kommunikationseinrichtung**
Gesamtheit der technischen Geräte und Mittel einer Partei, insbesondere Hard- und Software, die der Durchführung des elektronischen Datenaustauschs auf der Basis der in den HPA-NBS-BT enthaltenen Regelungen dienen.
- **Daten**
Eine Darstellung von Fakten, Konzepten oder Instruktionen, die geeignet ist, Kommunikation,

Interpretation oder Verarbeitung durch Menschen sowie automatische Verfahren zu unterstützen.

- **Übertragungspartner**

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

22 transPORT rail basic

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

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

22.1 Nutzungsverpflichtung

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

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

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

22.2 Funktionsbereiche und Schnittstellen

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

- **Basisfunktion**

transPORT rail *basic* dient der HPA zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und zur Umsetzung eines sicheren und wirtschaftlichen Betriebes ihrer Infrastruktur. Es dient im Systemverbund mit Fahrplan- und Betriebsleitsystem zur wagengenauen Steuerung, Überwachung und Dokumentation der Infrastrukturnutzung. Aufgrund dieser herausragenden Funktion ist die Nutzung des Systems für alle Zugangsberechtigten verbindlich vorgeschrieben.

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

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

- **Wagenstandortverfolgung**

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

- **EVU-Schnittstelle**

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

www.hamburg-port-authority.de

- **Web-Client**

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

<https://tprb.hpanet.de/bpe/por/>

- **ASR-Schnittstelle (Nutzung Ablaufberg)**

Die ASR-Schnittstelle dient der Eingabe von Informationen zur Zerlegung von Rangiereinheiten sowie von Wagendaten an den Steuerrechner der Zugbildungs- und Zerlegeanlage (Gewichte, Längen).

- **HABIS-Zoll-Schnittstelle**

Die HABIS-Zoll-Schnittstelle wird auch nach der Einführung von TPR weiterhin zur Verfügung stehen. Die Zollfunktionen sorgen für den Austausch zollrelevanter auftragsbezogener Informationen mit dem System HABIS Zoll (HZO). Weitere Details zu HZO sind im IV. Abschnitt zu finden.

- **GEGIS-Schnittstelle**

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

- **Fachsupport**

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

b-servicedesk@hpa.hamburg.de

22.3 Datenübertragung

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

a. Wagenreihung

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

b. Für den Transportprozess erforderliche Daten

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

Eine Übertragung der Daten per Fax kommt nur dann in Betracht, wenn die Übertragung per EDI-Schnittstelle oder Webinterface unmöglich oder wesentlich erschwert ist. Die Daten müssen in diesem Fall an die **Netzdisponenten der HPA** gesendet werden unter: **+49 40 82214-3420 (Fax)**.

Bei Problemen mit der Dateneingabe in transPORT rail *basic* ist das Hafenbahn Service Center durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister zu informieren. Das **Hafenbahn Service Center** ist telefonisch durchgängig (24/7) unter folgender Telefonnummer erreichbar: **+49 40 82214-1888**

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

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

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

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

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

c. Meldung von Lokbewegungen

Soll das mit der Zugfahrt im Hafen ankommende Triebfahrzeug in der Folge als Rangierlok zum Einsatz kommen oder für Rangiertätigkeiten in eine Ladestelle übergehen und dort verbleiben, muss diese

Lokverwendung nach Ankunft des Zuges im Hafen und vor Weiterfahrt als Rangierfahrt in die Ladestelle unter Angabe der HPA Rangierloknummer bei der Lokabstellplanung (LAP: Tel.: 040 82214 3411) gemeldet werden.

d. Wagenstammdaten

Die HPA benötigt vor der erstmaligen Einfahrt eines Wagens in den Hafen alle zugehörigen Wagenstammdaten. Der Zugangsberechtigte oder dessen Dienstleister kann die Daten eigenständig eingeben oder die Eingabe der Daten kostenpflichtig durch die HPA vornehmen lassen. Für die Eingabe der Wagenstammdaten durch die HPA wird ein gesondertes Entgelt gemäß der jeweils gültigen Liste der Entgelte der Hafenbahn Hamburg erhoben. Die einzugebenden Daten müssen 24 Std. vor Einfahrt an das Servicecenter der HPA gemeldet werden.

Die eigenständige Eingabe erfolgt im Rahmen der Übermittlung der Wagenreihung an transPORT rail *basic*

- über Web-Client oder
- über EDI-Schnittstelle.

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

- b-servicedesk@hpa.hamburg.de
- Fax: +49 40 42847-3478.

e. Lokstammdaten

Die HPA benötigt vor der erstmaligen Einfahrt einer Lok in den Hafen alle zugehörigen Lokstammdaten (Lok-UIC-Nr.; mit/ohne Rußfilter etc.). Die Daten hat der Zugangsberechtigte oder dessen Dienstleister mindestens 24 Std. vor Einfahrt auf die Hafenbahninfrastruktur per E-Mail oder Fax an das Servicecenter der HPA zu melden:

- b-servicedesk@hpa.hamburg.de
- Fax: +49 40 42847-3478.

d Richtigkeit der Daten

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

22.4 Nutzungsentgelt

Gesonderte Entgelte für die Nutzung von TPR/b fallen nicht an. Jede Partei trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen selbst. Dies gilt auch für die Installation und Aufrechterhaltung der

notwendigen Hard- und Software, Übertragungswege, Release-Wechsel, anfallende nutzungsabhängige Gebühren etc. soweit es die im eigenen Verantwortungsbereich liegenden Systeme betrifft. Die Gebühren für die Datenübertragung im öffentlichen Netz trägt der Kunde.

22.5 Systemanpassung

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

23 transPORT rail

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

transPORT rail

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

23.1 Nutzung

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

Für die Nutzung von transPORT rail ist der Abschluss eines separaten Nutzungsvertrages („TPR-Nutzungsvertrag“) mit der HPA notwendig. Dieser Nutzungsvertrag kann vom Zugangsberechtigten selbst oder von einem Dritten (z. B. Dienstleister) abgeschlossen werden, soweit der Dritte die

Dateneingabe und -auswertung für den Zugangsberechtigten vornimmt. Der TPR-Nutzungsvertrag steht auf der Internetseite der HPA zum Download bereit:

www.hamburg-port-authority.de.

23.2 Funktionsbereiche und Schnittstellen

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

- **Basisfunktion**

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

Die Nutzung der verschiedenen Teilmodule ist über folgende Kommunikationswege möglich:

1. Über eine EDI-Schnittstelle; hierfür werden dem Zugangsberechtigten und/oder dessen Dienstleister die standardisierten und nach Ziffer 23.2 (EVU-Schnittstelle) veröffentlichten Nachrichtenformate zur Verfügung gestellt
2. Über einen Web-Client; alternativ zur EDI-Schnittstelle wird von der HPA ein Web-Client zur manuellen Dateneingabe zur Verfügung gestellt.

- **Verladedisposition**

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

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

Telefon: +49 40 82214-3404
E-Mail: support-vld@hpa.hamburg.de

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

Das Teilmodul Ladestellenanwendung dient kleineren Ladestellen im Hamburger Hafen zur effizienteren Produktionsabwicklung und Kommunikation. Sie ist ein integraler Bestandteil von transPORT rail und enthält im Bahnversand Funktionen zur Auftragsprüfung und Bereitstellung, zur Verlade-Planung, zur Verlade-Ist-Meldung sowie im Bahnempfang die Informationen über zulaufende Ladeeinheiten.

- **Kaischnittstelle**

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

https://www.dakosy.de/fileadmin/user_upload/Handbuch/Verkehrstraeger/hb_edl_handbuch_32/EDIH_andbuch_V32.htm

- **Schnittstelle für Transportaufträge**

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

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

- **GEGIS-Schnittstelle**

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

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

- **Fachsupport**

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

Telefon: +49 40 82214-1888

E-Mail: b-servicedesk@hpa.hamburg.de

23.3 Nutzungsentgelt

Für die Nutzung von transPORT rail wird ein gesondertes Nutzungsentgelt erhoben. Die Höhe des Entgelts richtet sich nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte der Hafenbahn Hamburg.

23.4 Systemanpassung

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

23.5 Individuelle Anpassung auf Wunsch einzelner Zugangsberechtigter

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

24 transPORT rail info

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

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

25 transPORT rail *data gate* (tRrdg)

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

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

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

25.1 Datenerfassung

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

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

- Anzahl der Wagen eines Zuges
- UIC-Fahrzeugnummern (Loks und Wagen)
- Wagenreihenfolge
- Wagenlängen über Puffer (LüP)
- Existenz von Gefahrgut
- Existenz und Größe von Flachstellen an Güterwagen
- Radsatzlasten der Fahrzeuge
- Fahrzeugbilder

25.2 Nutzung

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

Die durch das RDG erfassten Daten können von den Nutzern im IT-System transPORT rail eingesehen werden. Für die Nutzung der Daten des RDG ist neben dem Abschluss eines entsprechenden Nutzungsvertrages daher ebenfalls der Abschluss eines Nutzungsvertrages für transPORT rail erforderlich (siehe Ziffer 23.1 HPA-NBS-BT).

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

EVU erhalten durch das RDG Hinweise aus den folgenden Bereichen:

- Hinweise zu Anschriften/-Zeichen und Identifizierung der Wagen,
- Hinweise für einen effektiven Einsatz von Wagenmeistern, Fotostrecken für Schadensprotokolle
- Hinweise auf Radsatzschäden (Schwerpunkt Flachstelle)
- Hinweis auf verlorene/lose Bestandteile, sonstige (aber nicht alle) Schäden am Wagen und Ladegut
- Verladerichtlinien (z.B. Flat) im Schadensfall
- Abweichung von eingesetzten Fahrzeugen (Wagen/Lok)
- fehlende Gefahrgutbeschriftung

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

Hinweis zur Entgelterhebung auf Grund von Daten des RDG:

Das RDG startet ab dem 01.03.2021 zunächst in einer erweiterten Testphase. Die ausgegebenen Daten des RDG können in dieser erweiterten Testphase noch Unstimmigkeiten aufweisen. In dieser Testphase wird noch kein Entgelt gemäß der Ziffern 25.3 und 25.4 erhoben. Das Nutzungsentgelt des RDG-Services und das erhöhte Entgelt für Flachstellen werden erst nach finaler Inbetriebnahme des Systems erhoben.

Die HPA informiert die Zugangsberechtigten mit einem Vorlauf von vier Wochen über die finale Inbetriebnahme und den Beginn der Entgelterhebung. Die Information erfolgt per E-Mail und via Homepage.

25.3 Nutzungsentgelt Service RDG

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

25.4 Erhöhtes Entgelt für Wagen bzw. Loks mit erheblichen Flachstellen

Sofern Loks oder Wagen, mit denen die Infrastruktur der HPA befahren wird, an ihren Radsätzen „Flachstellen“ aufweisen, wird die Infrastruktur der HPA unnötig stark belastet. Das Vorhandensein solcher „Flachstellen“ kann durch das RDG festgestellt werden. Wird eine erhebliche Flachstelle festgestellt, wird für den/die betroffenen Wagen/Loks gemäß der dann geltenden Liste der Entgelte ein erhöhtes Entgelt erhoben (vgl. Ziffer 1.5.2 der Liste der Entgelte).

25.5 Datenschutz

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

26 Betriebseinrichtungen

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

Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister verpflichtet sich bei Neuanschluss oder Änderung der EDI- und XML-Systemschnittstellen einen Schnittstellentest mit der HPA durchzuführen. Bei einem erfolgreichen Schnittstellen- und Abnahmetest wird eine Zertifizierung durch HPA ausgesprochen. Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister sind sich darüber bewusst, dass die für das EDI geltenden Verfahren, Standards und technischen Spezifikationen infolge nationaler und internationaler Standardisierungsbemühungen sowie technischer und applikatorischer Neuerungen regelmäßig Änderungen und Ergänzungen ausgesetzt sind, die sich auch auf die vorliegende Vereinbarung auswirken können. Änderungen bei Hardware, Software oder Übertragungstechnik, die sich auf EDI auswirken, sind zwischen den Übertragungspartnern, was Inhalt, Auswirkung und Einsatztermin angeht, abzustimmen und schriftlich festzuhalten. Für die Änderungen im System des Zugangsberechnigten und/oder dessen Dienstleister aufgrund der veränderten Schnittstelle übernimmt die HPA keine

Kosten. Der Zugangsberechtigte und/oder dessen Dienstleister werden die dadurch gegebenenfalls erforderlichen Änderungen und Ergänzungen in ihren Systemen und Schnittstellen vornehmen.

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

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

27 Technische Zugangsvoraussetzungen

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

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

- **transPORT rail Webanwendung**

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

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

- **transPORT rail Drucker**

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

28 Zugriffsberechtigungen/Sicherheitsbestimmungen/Anspruchspartner

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

Der Antrag auf Einrichtung eines Nutzerprofils für transPORT rail hat mindestens 10 Arbeitstage vor der ersten Fahrt auf die Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn durch den Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister zu erfolgen. Die Anfrage ist an die Fachabteilung „Netzzugang und Entgelt“ der Hafenbahn unter der Telefonnummer 040/42847-2266 (Kundenhotline) oder per E-Mail an kunden-hafenbahn@hpa.hamburg.de zu richten.

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

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

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

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

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

www.hamburg-port-authority.de

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

b-servicedesk@hpa.hamburg.de

29 Datenaustausch

Die HPA legt die zu verwendenden Schnittstellen und Kommunikationsprotokolle fest. Vor Neuaufschaltung einer Schnittstelle eines Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister muss diese durch die HPA zertifiziert werden. Die Aufnahme des Regelbetriebes erfolgt erst nach erfolgreicher Zertifizierung. Die Wahl von Dritten als Dienstleister für die Datenübertragung steht dem Zugangsberechtigten frei. Die Schnittstellen sind in dem jeweils aktuellen Schnittstellendokument festgelegt. Die Dokumente und aktualisierte Folgedokumente sind unentgeltlich im Internet abrufbar unter:

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

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

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

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

30 Verfügbarkeit, Stillstandzeiten und Störungen

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

www.hamburg-port-authority.de

sowie per E-Mail mitgeteilt.

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

www.hamburg-port-authority.de

sowie per E-Mail mit.

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

IV. Abschnitt: HABIS-Zoll

31 Allgemeines

HABIS-Zoll wurde für den Seezollhafen in 2006 eingeführt und nach Auflösung der Freizone Ende 2012 den veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Seit 31. Januar 2014 bildet HABIS-Zoll die folgenden Versandverfahren ab:

- vEVV (VgVV)
- Abf. Misch. mit vEVV
- T1-ZV-NCTS

HABIS-Zoll wurde aufgrund fachlicher Anforderungen der Oberfinanzdirektion Hamburg entwickelt. Es setzt für die abgebildeten Zollverfahren geltendes Abgaben- und Ausfuhrrecht der Europäischen Union

und der Bundesrepublik Deutschland für den Hamburger Hafen um. Zweck von HABIS-Zoll ist die Vereinfachung und Beschleunigung der Kommunikation zwischen den für die Zollabfertigung von Zügen im Hamburger Hafen zuständigen Abfertigungsstellen des Zollamtes Hamburg-Waltershof und den am Bahntransport beteiligten EVU, Umschlagbetrieben und Transportkunden. HABIS-Zoll ersetzt nicht das IT-Verfahren ATLAS (Automatisiertes Tarif- und Lokales Zollabwicklungssystem) der Bundesfinanzverwaltung, das diese für die weitgehend automatisierte Abfertigung und Überwachung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs zur Verfügung stellt.

Im Rahmen der Teilnehmereingabe in ATLAS werden Zollanmeldungen zur Überführung von Waren in den zollrechtlich freien Verkehr, in die aktive Veredelung, in das Umwandlungsverfahren, in ein Zolllagerverfahren oder in ein Versandverfahren vom Anmelder elektronisch erfasst, der Zollstelle elektronisch übermittelt und dort entsprechend bearbeitet. Der Anmelder erhält die Entscheidung der Zollstelle und den Bescheid über Einfuhrabgaben bzw. die Festsetzung/Anerkennung von Bemessungsgrundlagen anschließend ebenfalls auf elektronischem Weg. HABIS-Zoll ergänzt ATLAS für die derzeit abgebildeten Zollverfahren durch die automatisierte Kommunikation mit den weiteren Zollbeteiligten im Hamburger Hafen. Über HABIS-Zoll erfolgt eine vereinfachte Gestellung zollrelevanter Ware bereits vor Verladung auf dem Gelände der Ladestelle, sofern hier ein Arbeitsplatz durch das Hauptzollamt Hamburg Hafen zugelassen ist (Gestellungsort). Eine direkte Datenverbindung zwischen ATLAS und HABIS-Zoll besteht nicht. Die Verknüpfung für die Versandverfahren vEVV und Abf. Misch. mit vEVV wird durch die Zollbeamten mittels der jeweiligen Zollreferenznummer hergestellt. Das Versandverfahren T1-ZV-NCTS läuft vollautomatisiert ab.

HABIS-Zoll behandelt alle Nutzer gleich und ist vollständig mandantenfähig gestaltet. Unberechtigte Einsicht in Daten ist nicht möglich. Damit ist das Steuer- und Geschäftsgeheimnis der Nutzer vollumfänglich gewahrt. Die Daten der Nutzer werden ausschließlich zwischen den am jeweiligen Transport direkt Beteiligten und dem Zoll kommuniziert. Details über den Datenaustausch können der gemäß Ziffer 32 veröffentlichten Schnittstellenbeschreibung zu HABIS-Zoll entnommen werden. Über die Schnittstellen von HABIS-Zoll werden Informationen zu den im Bahnverkehr transportierten

Waren von und zu Ladestellen im Zuständigkeitsbereich des Hauptzollamtes Hamburg Hafen an die zuständige Zollabfertigung übermittelt. Diese prüft, ob eine Notwendigkeit zur Durchführung von Beschau- bzw. Überholungsmaßnahmen besteht und teilt gegebenenfalls die entsprechende Anordnung zusammen mit der Zollreferenznummer (HA-Nummer) über HABIS-Zoll den Transportbeteiligten mit.

Allen zollbeteiligten EVU, Kunden und Ladestellen stehen gemäß Ziffer 32 dokumentierte Schnittstellen für den elektronischen Datenaustausch (EDI) sowie eine öffentlich zugängliche, gesicherte Internetanwendung (Web-Interface) zur Erfassung der notwendigen Informationen, zur Statusverfolgung und zur Abstimmung etwaiger Maßnahmen zur Verfügung. Der Funktionsumfang der Internetanbindung entspricht dem der EDI-Schnittstelle. Darüber hinaus werden von unabhängigen Herstellern Teilnehmersysteme für HABIS-Zoll angeboten, die die EDI-Schnittstelle nutzen.

Die Zollreferenznummer (gebildet aus der sog. HA-Nummer und dem entsprechenden Zollverfahrenscode) ist mit dem Transport- oder Produktionsauftrag an HABIS-Zoll zu übermitteln, wenn laut der geltenden Gesetzgebung ein Kontroll- und Einsichtsrecht bzw. eine Kontroll- und Einsichtspflicht für die Zollabfertigung besteht. In HABIS-Zoll erfolgt nach Maßgabe der Oberfinanzdirektion Hamburg eine Prüfung, ob diese Zollreferenznummer übermittelt bzw. erfasst wurde. Welche Fälle hiervon betroffen sind, kann der nach Ziffer 32 veröffentlichten Schnittstellenbeschreibung HABIS-Zoll entnommen werden. Die Übermittlung der Zollreferenznummer erfordert eine gültige Zollanmeldung über HABIS-Zoll.

32 Technische Voraussetzungen

- **HABIS Zoll EDI Schnittstelle (WE02, TD04)**

Für den Datenaustausch mit HABIS-Zoll wird eine FTP-Verbindung über Standleitung oder VPN benötigt. Es kann kundenseitig ein eigener FTP-Server eingesetzt werden, dies ist jedoch keine Voraussetzung. Der Datenaustausch erfolgt mittels XML-Dokumenten. Detaillierte Angaben zur Datenstruktur finden sich in der jeweils gültigen Schnittstellenbeschreibung:

www.habiswiki.hafenbahn-hamburg.de/index.php/HABIS:HZO-Schnittstelle

- **HABIS Zoll Webanwendung**

Es wird ein Standard-PC mit Internet-Browser benötigt. Empfohlen wird Microsoft IE 6.0 oder höher bzw. Firefox 2.0 oder höher. Ältere bzw. andere Browser wurden nicht getestet, können ggf. aber auch eingesetzt werden. Der verwendete Web-Browser muss über Javascript-Unterstützung verfügen. Die empfohlene Bildschirmauflösung für die Darstellung der Webseite beträgt 1024x768 Pixel.

Impressum

Herausgeber der HPA-NBS-AT/BT:

Hamburg Port Authority Anstalt öffentlichen Rechts
Railway Infrastructure
Netzzugang und Entgelt
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg