



KUNDENINFORMATION

Das Entgelt-System der Hafenbahn

Aufbau, Struktur und Nutzungsbeispiele

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	3
2	Grundsätzliches zum Rechnungsempfänger	4
3	Systematik des Entgeltsystems der Hamburger Hafenbahn	5
3.1	Grundentgelt	5
3.2	Nutzungsabhängige Entgelte	6
3.3	Zeitabhängige Entgelte.....	7
4	Hinweise zur Minimierung der Entgelte.....	8
4.1	Allgemeine Hinweise	8
4.2	Hinweise zur Minimierung von Grundentgelt und nutzungsabhängigen Entgelten.....	8
4.3	Hinweise zur Minimierung von zeitabhängigen Entgelten.....	9
5	Nutzungsbeispiele	11
5.1	Beispiel 1	11
5.2	Beispiel 2	12
6	Anhang	13
	Abbildungsverzeichnis.....	14
	Kontakt.....	15

1 Einführung

Im Januar 2008 wurde das Entgeltsystem für die Nutzung der Gleisanlagen der Hafenbahn der Hamburg Port Authority (HPA) eingeführt. Seitdem hat dessen Systematik nahezu jährlich Anpassungen an die jeweils aktuellen Entwicklungen erfahren, besteht aber in seiner grundlegenden Struktur weiterhin.

Grundsätzlich besteht das Entgeltsystem aus drei Komponenten

- Grundentgelt
- Nutzungsabhängige Entgelte
- Zeitabhängige Entgelte

Die verschiedenen Entgeltpositionen der genannten Komponenten sind im Wesentlichen nutzungsabhängig gestaltet. So soll sichergestellt werden, dass Entgelte nur für jene Nutzungen anfallen, die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auch in Anspruch genommen werden.

Die vorliegende Broschüre gibt Eisenbahnverkehrsunternehmen Hinweise, wie die abgerechneten Entgelte der Hafenbahn zustande kommen und wie durch eine optimierte Nutzung unserer Infrastrukturanlagen die Entgelthöhe minimiert werden kann. Allen weiteren interessierten Lesern soll sie als Überblick zur Entgeltsystematik dienen.

Weitere Informationen entnehmen Sie bitte der „Liste der Entgelte“ auf unserer Internetseite unter

<http://www.hamburg-port-authority.de/de/hafenkunden/hafenbahn>

Hamburg, im April 2016

Hamburg Port Authority
Hafenbahn
Vertrieb
Einheit Netzzugang & Entgelt

2 Grundsätzliches zum Rechnungsempfänger

Die Hafenbahngleise werden zum einen durch die fortlaufende Zuführung von Zügen aus dem Netz der Deutschen Bahn AG belegt, zum anderen durch die Abfuhr der Züge aus den Ladestellen im Hafen. Während die Züge bei der Fahrt vom Netz der Deutschen Bahn AG auf das Hafenbahnnetz in der Einfahrtsrichtung verkehren, befinden sie sich in der Ausfahrtsrichtung, wenn sie die Hafenbahngleise in Richtung Netz der Deutschen Bahn AG verlassen. Als verkehrsrichtungswechselnder Punkt im Umlauf wird die erste Ladestelle im Hafen angesehen. Die einzelnen Komponenten des Entgelt-systems fallen dieser Aufteilung folgend zum einen für die Einfahrtsrichtung und zum anderen für die Ausfahrtsrichtung an.

Nach dem Verursacherprinzip werden dem einfahrenden EVU alle entstehenden entgeltspflichtigen Leistungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Gleisanlagen der Hafenbahn bis zum Erreichen der ersten Ladestelle (an dieser Stelle ist der Waggon-Eingang beendet) in Rechnung gestellt. Diese Zuordnung bleibt auch dann bestehen, wenn sich das betreffende EVU im Hafen für das Rangiergeschäft eines Rangierdienstleisters bedient. Entsprechend ist in der Ausfahrtsrichtung das aus-fahrende EVU Rechnungsempfänger für alle Leistungen ab der ersten Ladestelle (hier beginnt der Waggon-Ausgang). Auch in diesem Fall werden Gleisbelegungen, die durch den Rangierdienstleister erfolgen, dem verkehrenden EVU in Rechnung gestellt (vgl. Abbildung 1).

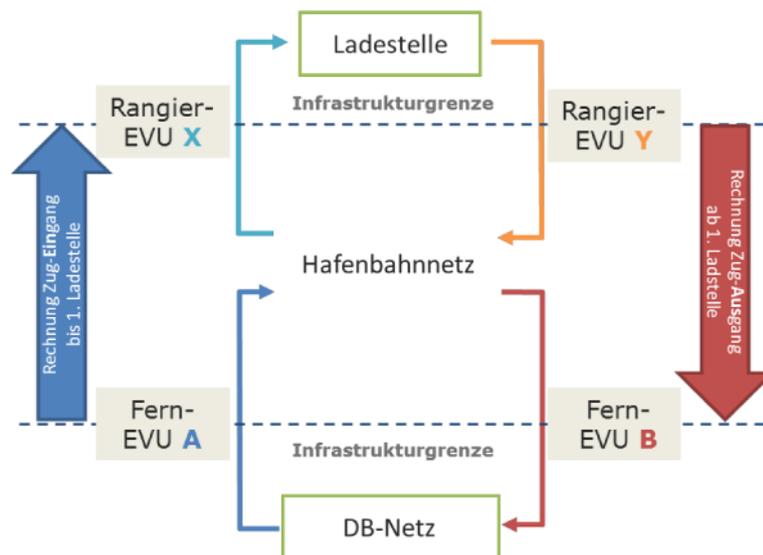


Abbildung 1: Beteiligte EVU an der Transportkette durch den Hafen und Rechnungsempfänger

Differenzen über die Besitzverhältnisse der Waggonen sowie deren Zuordnung zur Ein- oder Ausfahrtsrichtung, sind zwischen den beteiligten EVU bilateral zu regeln. Die von der HPA ausgegebenen Rechnungen enthalten zur Prüfung einen ausführlichen Einzelnachweis. Um Konflikte zu vermeiden, sollten sich insbesondere die ausfahrenden Fernverkehr-EVU stets über die Herkunft der abzufahrenden Waggonen informieren.

3 Systematik des Entgeltsystems der Hamburger Hafenbahn¹

3.1 Grundentgelt

Das Grundentgelt ist mit dem Überschreiten der Infrastrukturgrenze zwischen dem Netz der Deutschen Bahn AG und der Hafenbahn verbunden. Es ist je Einfahrt und Ausfahrt eines Zugverbandes zu entrichten und beträgt 140 Euro. Mit dem Grundentgelt werden die Bereitstellung der Serviceeinrichtungen der Hafenbahn sowie die Inanspruchnahme definierter Funktionsgleisgruppen abgegolten. Dabei ist zu beachten, dass die Funktionsgleise der Hafenbahn je nach technischen Merkmalen und verkehrlichen Erfordernissen in folgende Kategorien unterteilt sind:

- Kategorie I: Ein- und Ausfahrngleise
- Kategorie II: Richtungs- und primäre Puffergleise
- Kategorie III: Vorstell- und sekundäre Puffergleise
- Kategorie „S“: Schadwagengleise

Mit dem Grundentgelt wird die Nutzung der Gleiskategorien für die Dauer eines festgelegten Zeitraumes bezahlt:

- Kategorie I: 4 Stunden
- Kategorie II: 10 Stunden
- Kategorie III: 24 Stunden
- Kategorie „S“: 24 Stunden

Werden diese Zeiträume in den jeweiligen Kategorien überschritten, wird ein zeitabhängiges Entgelt pro Wagen erhoben (vgl. 3.3 Zeitabhängige Entgelte).

Passiert lediglich ein Triebfahrzeug die Infrastrukturgrenze, greift das Entgeltelement der Lokeinfahrt bzw. -ausfahrt mit derzeit 0 Euro.

Direkte Zugfahrten zwischen der Hafenbahninfrastruktur und dem Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder, die als sog. „Circle Line“ im Kreis verkehren, werden voraussichtlich bis zum 31.03.2017 mit einem reduzierten Grundentgelt in Höhe von 90 Euro bepreist.

Die Übergabepunkte zwischen dem Netz der Deutschen Bahn AG und dem Hafennetz sind Hausbruch, Hamburg Süd und Hohe Schaar.

Als Vorreiter in Europa führte die Hamburger Hafenbahn eine geräuschabhängige Entgeltkomponente auf der Schieneninfrastruktur ein. Diese greift bei der Ausstattung von Güterwagen mit K- bzw. LL-Sohlen oder Scheibenbremsen zur Reduzierung der Fahrgeräusche.

(1) Alle genannten Preise verstehen sich zzgl. der gesetzlichen MwSt.

Sind die Wagen eines Zuges mit solchen „geräuschreduzierenden Bremsen“ ausgestattet und wird dies der Hafnenbahn vor dem Einfahren der Wagen in den Hafen gemeldet (Meldung der Wagennummern in einer Excel-Tabelle an kunden-hafenbahn@hpa.hamburg.de), reduziert sich das Grundentgelt um 1,00 Euro je entsprechendem Waggon und Fahrtrichtung.

3.2 Nutzungsabhängige Entgelte

Die nutzungsabhängigen Entgelte bestehen aus folgenden Entgeltelementen:

- Ladestellenbezirksfahrten,
- Schwerlastzüge,
- Besondere Anlagen (Ablaufberg und öffentliche Ladestellen),
- „HABIS-Zoll-Modul-Seezollhafen“ sowie
- Durchläufer

Das Konzept der Ladestellenbezirksfahrten bietet den Anreiz, notwendige Rangierbewegungen bereits außerhalb der Hafnenbahninfrastruktur durchzuführen und mit möglichst terminalreinen Zügen ein- und auszufahren. Dadurch wird die Infrastrukturkapazität im Hafen erhöht. Genauer gesagt werden Fahrten, bei denen definierte Ladestellenbezirksgrenzen (vgl. Abbildung 6 im Anhang) überschritten werden, bepreist. Rangiertätigkeiten innerhalb eines Ladestellenbezirkes bleiben davon unberührt.

Sind die Rangierlokomotiven mit Rußfiltern ausgestattet und verringern somit den Schadstoffausstoß im Hafen, reduziert sich das Entgelt für Ladestellenbezirksfahrten um 20 % (von 22 Euro auf 17,60 Euro). Dafür ist vom EVU durch ein Zertifikat der Einbau eines Rußfilters nachzuweisen.

Wagen mit hohem Gewicht beanspruchen die Gleise der Hafnenbahn besonders stark. Aus diesem Grund wurde ein Entgeltelement für Schwerlastzüge eingeführt. Zählen zu einem Zugverband fünf oder mehr Wagen, deren Achslast über 22,5 t (definiert als Wagengewicht in t / Anzahl Achsen) bzw. Meterlast über 8 t je m (definiert als Wagengewicht in t / Länge über Puffer in m) liegt, fällt dieses Entgeltelement in Höhe von 50 Euro an.

Zur Unterstützung der Rangiertätigkeiten bietet die Hafnenbahn die Nutzung von Ablaufbergen an. Je Nutzungsfall durch einen Waggon ist ein Entgelt in Höhe von 1,50 Euro zu entrichten.

Die Hafnenbahn betreibt die nachfolgend genannten öffentlichen Ladestellen, deren Nutzung entgeltpflichtig ist:

- Ladegleis Langer Morgen	10 Euro/Stunde/Wagen
- Ladegleis Antwerpenstraße	10 Euro/Stunde/Wagen
- Ladegleis Rossweg (Nutzung von Gleis und Lagerfläche)	680 Euro/Tag
Nutzung der Lagerfläche ab dem 4. Tag nach Verladung	180 Euro/Tag

Für das „HABIS-Zoll-Modul-Seezollhafen“ wird je Willenserklärung ein Entgelt von 1,50 Euro erhoben.

Durchläufer, also Wagen, welche die Hafenbahninfrastruktur nach der Einfahrt wieder verlassen, ohne eine Ladestelle erreicht zu haben, tragen nicht zum Umschlag im Hamburger Hafen bei. Durch ein neues nutzungsabhängiges Entgelt sollen sie ab 01.05.2016 angemessen an den Infrastrukturkosten beteiligt werden. Dieses Entgelt beträgt 5,00 Euro je Wagen.

3.3 Zeitabhängige Entgelte

Das Grundentgelt erlaubt den Aufenthalt der Wagen über einen festgelegten Zeitraum, ohne dass zusätzliche Zeitentgelte anfallen

- Kategorie I: 4 Stunden
- Kategorie II: 10 Stunden
- Kategorie III: 24 Stunden
- Kategorie „S“: 24 Stunden

Werden diese Zeiten überschritten, wird ein zeitabhängiges Entgelt pro Wagen erhoben. Je nach genutzter Gleiskategorie fällt die Entgelthöhe dabei unterschiedlich aus.

- Kategorie I > 4 Stunden: 2,60 Euro/h
- Kategorie II > 10 Stunden: 0,65 Euro/h
> 15 Stunden: 1,00 Euro/h
- Kategorie III > 24 Stunden: 0,25 Euro/h
> 35 Stunden: 0,40 Euro/h
> 120 Stunden: 0,55 Euro/h
- Kategorie „S“ > 24 Stunden: 2,60 Euro/h

Ein- und Ausfahr Gleise in den großen Bahnhofsteilen (Hamburg Süd, Hohe Schaar, Waltershof, Mühlenwerder und Alte Süderelbe) sind betrieblich besonders wichtig, so dass sie so schnell wie möglich für nachfolgende Nutzungen wieder geräumt werden sollten. Sie sind deshalb als Gleis-Kategorie I definiert. Gleise der Kategorien II und insbesondere III nehmen hauptsächlich eine Pufferfunktion des Hafenbahnnetzes ein und ermöglichen das kostengünstige Zwischenabstellen von Waggons.

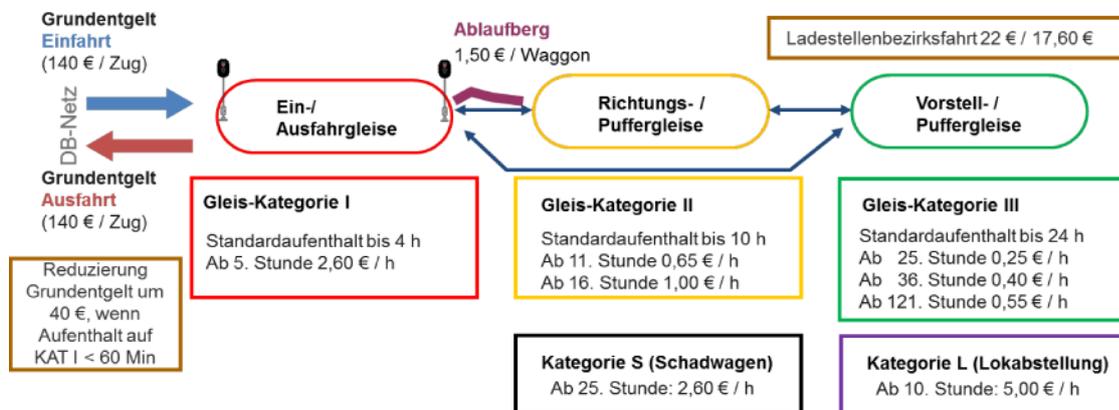


Abbildung 2: Systematik des Entgeltsystems der Hamburger Hafenbahn

4 Hinweise zur Minimierung der Entgelte

Das Entgeltsystem der Hafenbahn hat grundsätzlich das Ziel, die Verfügbarkeit der Infrastruktur hoch zu halten. Es besteht daher aus fixen und anreizorientierten Elementen sowie Elementen, die besondere Nutzungsfälle bepreisen.

Fixes Element ist das Grundentgelt. Zeitabhängige Entgelte können dagegen vermieden werden. So ist bei einem günstigen Wechsel der Gleiskategorien eine Aufenthaltszeit der Waggons pro Verkehrsrichtung von 38 h möglich, bevor zusätzliche, zeitabhängige Entgelte anfallen.

Hinweise zur Vermeidung von Entgeltzahlungen sind im Folgenden aufgeführt.

4.1 Allgemeine Hinweise

- Fahren Sie mit den Waggons möglichst zeitnah zum geplanten Ladevorgang in den Hafen.
- Nutzen Sie für Ihre Prozesse (z. B. Vorstau für Leerwagen) auch Gleisanlagen außerhalb der Hafenbahn (z. B. Wilhelmsburg, Harburg und im sogenannten Seehafenbahnhof), insbesondere für Waggons, die kein Ziel oder keinen Ausgangspunkt im Hafen haben.
- Nutzen Sie unsere Informationsplattform Rail Port Direct, um sich über Ihre bahnbezogenen Transporte im Hamburger Hafen zu informieren. Mehr Informationen erhalten Sie unter <http://www.rail-port-direct.de/>.

4.2 Hinweise zur Minimierung von Grundentgelt und nutzungsabhängigen Entgelten

- Fahren Sie den kompletten Zug innerhalb von 60 Minuten (je Verkehrsrichtung) aus Gleisen der Kategorie I wieder ab. So reduziert sich das Grundentgelt um 40 Euro.
- Planen Sie die Fahrten inklusive des damit verbundenen Rangieraufwands zwischen den Ladestellenbezirken genau, um möglichst wenig entgeltpflichtige Ladestellenbezirkfahrten entstehen zu lassen.
- Nutzen Sie Lokomotiven mit Rußfiltern, damit sich das Entgelt für die Ladestellenbezirkfahrten verringert.
- Nutzen Sie Wagen mit „geräuschreduzierenden Bremsen“ um eine Reduzierung des Grundentgelts zu erreichen.

4.3 Hinweise zur Minimierung von zeitabhängigen Entgelten

- Nutzen Sie die entgeltfreien Zeiten, so dass kein zusätzliches Zeitentgelt anfällt.



Abbildung 3: Zeitentgeltfreie Zeit pro Kategorie

- In Gleisen der Kategorie II stehen Waggons bis zu 10 Stunden je Verkehrsrichtung, ohne dass zeitabhängige Entgelte anfallen.
 - Für längere Zeiträume weichen Sie auf Gleise der Kategorie III aus. Hier sind bis zu 24 Stunden je Verkehrsrichtung durch das Grundentgelt abgedeckt.
 - Kombinieren Sie Waggonaufenthalte in den Gleisen der Kategorien I bis III. So erreichen Sie bis zu 38 Stunden Standzeit je Verkehrsrichtung ohne die Zahlung von zeitabhängigen Entgelten.
- Minimieren Sie die Nutzung von Ein- und Ausfahrgleisen (Gleis-Kategorie I) der Hafenbahn bzw. beschränken Sie die Aufenthaltszeit Ihrer Waggons in den Ein- und Ausfahrgleisen (Gleis-Kategorie I) auf maximal 4 Stunden je Verkehrsrichtung.
 - Fahren Sie vor Ablauf von 4 Stunden (Standardaufenthaltszeit in Kategorie I) die Waggons ihrer Züge zu einer Ladestelle oder in die nachgelagerten Gleise der Kategorie II oder III. Die Lage dieser Gleise finden Sie auf unserer Homepage unter <http://www.hamburg-port-authority.de>
 - Nutzen Sie für Transportabläufe, die nicht unmittelbar mit dem Ladevorgang in Terminals und Ladestellen und ihrem Fahrplan für das Fernstreckennetz in Verbindung stehen, vorwiegend die Gleise der Kategorie II und III im Anschluss oder vor Belegung der Ein-/Ausfahrgleise.
 - Verlagern Sie auch am Wochenende rechtzeitig Ihre Waggons aus den Gleisen der Kategorie I in die nachgelagerten Gleise der Kategorie II und III oder sprechen Sie Ladestellen und Terminals im Hinblick auf eine vorzeitige Gestellung (außerhalb der Lade-/Umschlagzeiten) der Wagen an. Bitte bedenken Sie, dass am Wochenende (Sa + So) die Erfassung der Waggon-Standzeiten in den Ein- und Ausfahrgleisen (Kategorie I) sowie der Gleise der Kategorien II und III ununterbrochen weiter läuft.

- Nutzen Sie Gleise der Kategorie III in den Bahnhöfen Hohe Schaar und Hamburg Süd, wenn die Gleise dieser Kategorie im Bahnhof Waltershof belegt sein sollten.
 - Nutzen Sie auch die Zugbildungs- und Auflösungsanlagen von privaten Gleisanschließern.
 - Fahren Sie, wenn technisch möglich, ein Terminal direkt an oder fahren Sie direkt ab Terminalumschlaggleis.
 - Nutzen Sie die Möglichkeiten, die Ihnen die Spitzenüberspannung (Oberleitung) bietet, zur direkten Ausfahrt ab Terminal.
 - Prüfen Sie auch in anderen Fällen/bei anderen Ladestellen, ob eine direkte Abfahrt oder Einfahrt von/zur Ladestelle möglich ist.
 - Prüfen Sie die Möglichkeit, direkt von einem Gleis der Kategorie II abzufahren.

5 Nutzungsbeispiele

Zur Verdeutlichung der vorangegangenen Beschreibungen des Infrastruktur-Nutzungs-Entgelt-Systems, stellen wir Ihnen in zwei ausgewählten Beispielen die Wirkung einzelner Entgeltkomponenten auf die Gesamtsumme der zu zahlenden Entgelte vor.

5.1 Beispiel 1

Bei einer vorteilhaften Ausnutzung der günstigen Entgeltkomponenten (Verlassen der Einfahrgleise aller Wagen eines Zuges innerhalb einer Stunde, Lokomotiven mit Rußfiltern für die Ladestellenbezirksfahrten, Wagen mit geräuschreduzierenden Bremsen), kann die Gesamthöhe der zu zahlenden Entgelte reduziert werden. Ein gegenläufiges Verhalten bei hohem Rangieraufwand (d. h. hohe Anzahl an Ladestellenbezirksfahrten, Nutzung des Ablaufberges) erhöht wiederum die Summe der zu zahlenden Entgelte.

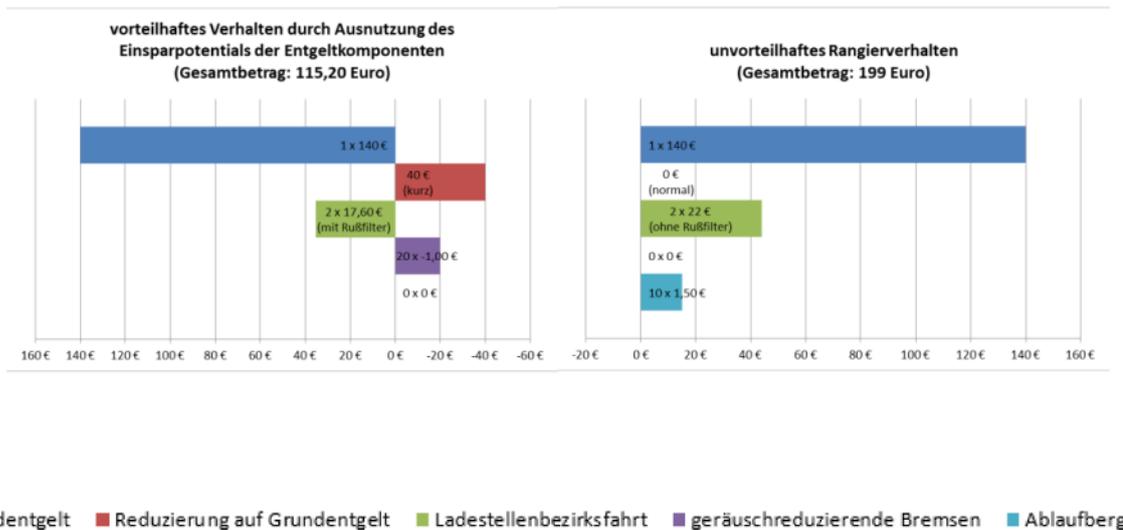


Abbildung 4: Rechenbeispiel 1 (ein Zug, 20 Wagen) - Effekt von Grundentgelt Kurzzeitnutzung/normal, zwei Ladestellenbezirksfahrten mit/ohne Rußfilter, Wagen mit/ohne geräuschreduzierende Bremsen, Nutzung Ablaufberg

5.2 Beispiel 2

Werden die Aufenthaltszeiten der Waggons optimal auf die verschiedenen Gleiskategorien aufgeteilt, kann erreicht werden, dass lediglich das Grundentgelt sowie ggf. eine Ladestellenbezirksfahrt anfallen (entgeltfreie Zeit auf Kategorie I: 4 h, auf Kategorie II: 10 h, auf Kategorie III: 24 h). Eine suboptimale Einteilung der Standzeiten auf die einzelnen Gleiskategorien (d. h. lange Standzeiten auf Kategorie I anstatt auf Gleise der Kategorie II und III auszuweichen) führt dagegen schnell zu einer hohen, aber vermeidbaren Entgeltbelastung. Beachten Sie dabei, dass das Zeitentgelt pro Wagen berechnet wird.

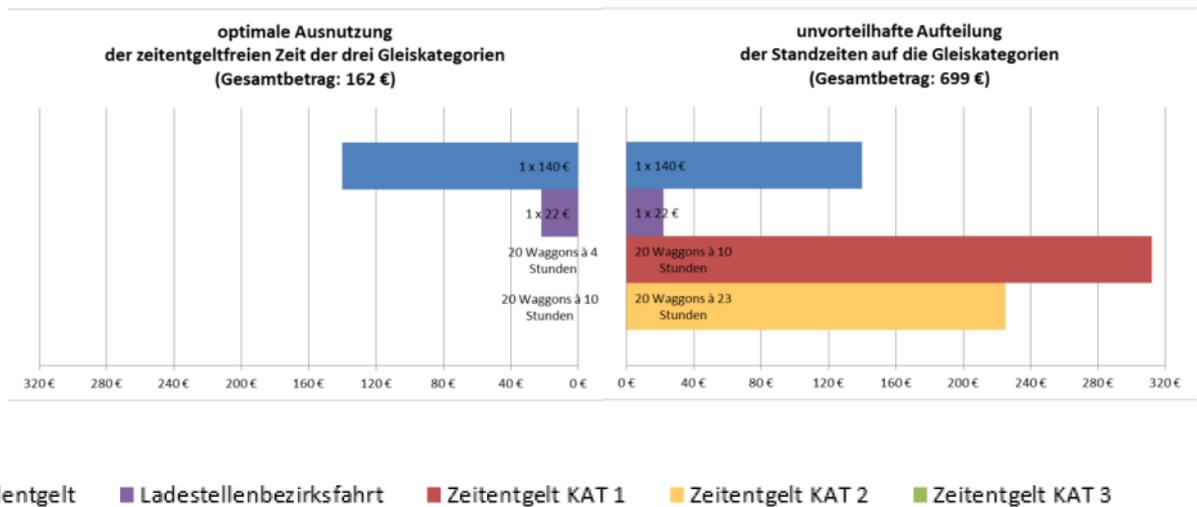


Abbildung 5: Rechenbeispiel 2 (ein Zug, 20 Wagen) - Effekt der Aufteilung der Standzeiten auf die verschiedenen Gleiskategorien

6 Anhang

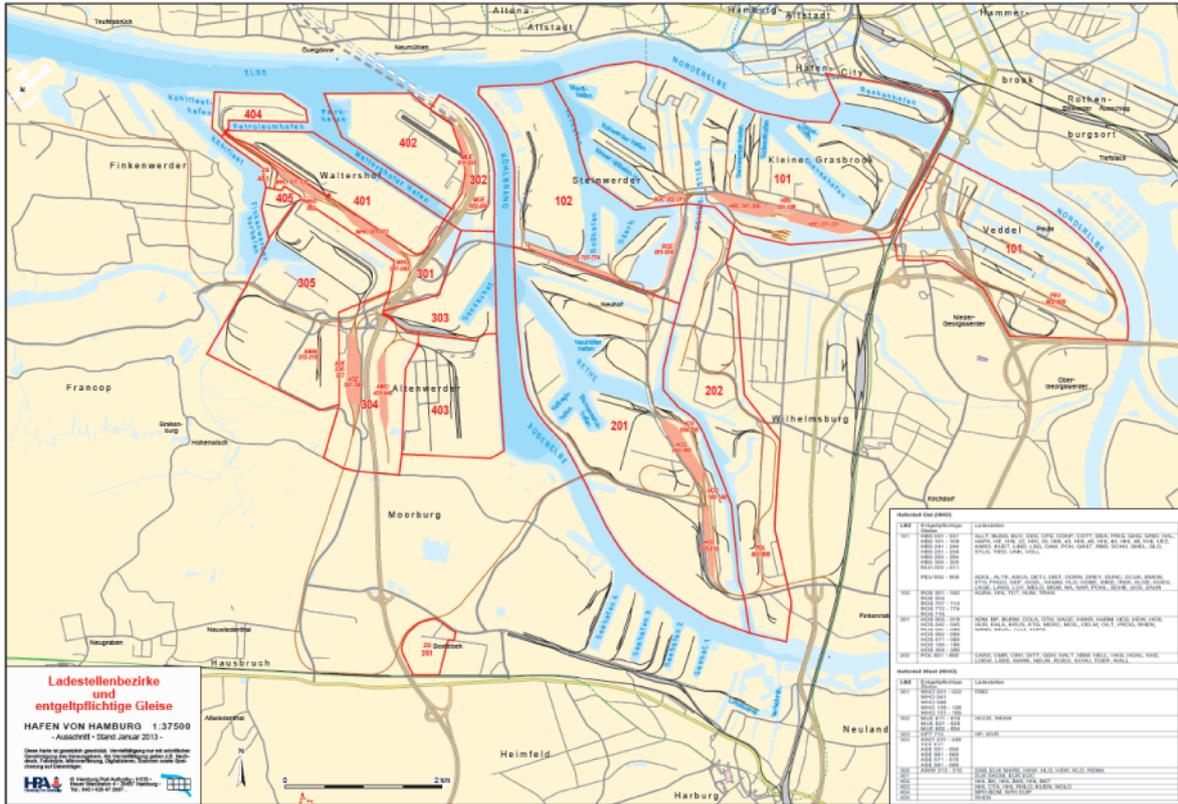


Abbildung 6: Karte der Ladestellenbezirke im Hamburger Hafen



Abbildung 7: Übersicht Infrastruktur-Nutzungs-Entgelt-System 2016 mit Entgelthöhen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beteiligte EVU an der Transportkette durch den Hafen und Rechnungsempfänger	4
Abbildung 2: Systematik des Entgeltsystems der Hamburger Hafenbahn	7
Abbildung 3: Zeitentgeltfreie Zeit pro Kategorie	9
Abbildung 4: Rechenbeispiel 1 (ein Zug, 20 Wagen) - Effekt von Grundentgelt Kurzzeitnutzung/normal, zwei Ladestellenbezirksfahrten mit/ohne Rußfilter, Wagen mit/ohne geräuschreduzierende Bremsen, Nutzung Ablaufberg	11
Abbildung 5: Rechenbeispiel 2 (ein Zug, 20 Wagen) - Effekt der Aufteilung der Standzeiten auf die verschiedenen Gleiskategorien	12
Abbildung 6: Karte der Ladestellenbezirke im Hamburger Hafen	13
Abbildung 7: Übersicht Infrastruktur-Nutzungs-Entgelt-System 2016 mit Entgelthöhen	13

Kontakt

Hamburg Port Authority AöR

Netzzugang und Entgelt, Hafenbahn
Veddeler Damm 14
20457 Hamburg

Telefon: +49 40 / 42847-2266

E-Mail: kunden-hafenbahn@hpa.hamburg.de

Weitere Informationen unter:

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

© 2016



HPA Hamburg Port Authority

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847 - 0

E-Mail: info@hpa.hamburg.de

Hamburg Port Authority AöR

Hafenbahn

Netzzugang und Entgelt

Veddeler Damm 14

20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847 - 22 66

E-Mail: kunden-hafenbahn@hpa.hamburg.de

www.hamburg-port-authority.de

