

Liste der Entgelte und Entgeltsystembeschreibung der Hafensbahn Hamburg

Gültig ab 01.10.2016

Inhaltsverzeichnis

1. Nutzungsentgelt – Grundsätze	4
1.1. Grundentgelte	4
1.1.1 Funktionsgleisgruppen.....	4
1.1.2 Anreiz für Kurzzeitznutzung von Gleisen	6
1.1.3 Zuschlag für Ad-hoc-Anmeldungen.....	7
1.2. Nutzungsabhängige Entgelte.....	7
1.2.1 Entgelte für bezirksübergreifende Ladestellenbezirksfahrten	7
1.2.2 Entgelte für Schwerlastzüge	8
1.2.3 Nutzung von Sortieranlagen	8
1.2.4 Nutzung öffentlicher Ladestellen.....	9
1.2.5 Nutzung von HABIS-Zoll.....	9
1.2.6 Durchläufer	9
1.3. Zeitabhängige Entgelte.....	10
1.4. Leistungsabhängige Reduzierungen der Entgelte	10
1.4.1 Reduzierung der Grundentgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen.....	10
1.4.2 Reduzierung der Grundentgelte im Falle der Verwendung geräuschreduzierender Bremsen bei Wagen	11
1.4.3 Reduzierung der nutzungsabhängigen Entgelte im Falle der Verwendung von Rußfiltern in Rangierloks.....	12
1.4.4 Reduzierung der zeitabhängigen Entgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen	12
1.5. Sonstige Entgelte.....	13
1.5.1 Entgelt für zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen	13
2. Liste der Entgelte.....	13
2.1. Grundentgelte	13
2.2. Nutzungsabhängige Entgelte	14
2.3. Zeitabhängige Entgelte.....	15
2.4. Sonstige Entgelte.....	15
2.4.1 Mahnkostenpauschale	15
2.4.2 Zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen	16
2.4.3 Gestellung von Lotsen	16
2.4.4 Notfalltechnik	16
2.4.5 Handfunksprechgeräte	16
2.4.6 Ausbildung des Personals des Zugangsberechtigten/Vermittlung von Ortskenntnissen.....	16
2.4.7 Besetzung der Hafeneisenbahnbetriebsstellen außerhalb der regelmäßigen Besetzungszeiten	17

2.4.8	Eingabe von Wagenstammdaten	17
2.4.9	Korrektur von Transportdaten	17
2.4.10	Verladedisposition für Container	17
2.4.11	Verladedisposition für Container (für Leistungen außerhalb der Rahmenvereinbarung zur Container-Verladedisposition; siehe Ziffer 2.4.10)... ..	18
2.4.12	Eingabe von Eingangs- und Ausgangsreihungen für Züge	18
2.4.13	Zugang zu transPORT rail für EVU (TD04-EVU).....	18
2.4.14	Zugang zu transPORT rail für Operateure (Selbstdisponierer / in Eigenregie; TD04-OP)	19
2.4.15	Nutzungsentgelt transPORT rail	19
2.4.16	Individuelle Anpassung von transPORT rail	19
2.4.17	Nutzungsentgelt transPORT rail <i>info</i>	20
2.4.18	Fehlende Transportdatenübermittlung	20
2.4.19	Abstellung von Schadwagen außerhalb kategorisierter Gleise.....	20
2.4.20	Verstöße gegen die Regelung zu Wartungsarbeiten auf Schadwagengleisen ..	21
2.4.21	Übersicht Entgeltkomponenten 2016	21
3.	Gleiszuordnungsverzeichnis Hafen Hamburg	22
4.	Öffentliche Ladestellen Hafen Hamburg	23
5.	Ladestellenbezirksverzeichnis Hafen Hamburg	23
6.	Umsatzsteuer	24

1. Nutzungsentgelt – Grundsätze

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

- Grundentgelte
- Nutzungsabhängige Entgelte
- Zeitabhängige Entgelte

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

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

1.1. Grundentgelte

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

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

1.1.1 Funktionsgleisgruppen

Die Grundentgelte werden bei Inanspruchnahme der nachfolgend definierten Funktionsgleisanlagen fällig:

- Kategorie I: Ein- und Ausfahrgleise
- Kategorie II: Richtungs- und primäre Puffergleise
- Kategorie III: Vorstell- und sekundäre Puffergleise
- Kategorie „S“: Schadwagengleise
- Kategorie „L“: Lokaufenthalt ohne Gleisbezug

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

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

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

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

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

Gleiskategorie I

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

Gleiskategorie II

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

Gleiskategorie III

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

Gleiskategorie „S“ Standard-Aufenthaltsdauer 24 Stunden
Gleiskategorie „L“ Standard-Aufenthaltsdauer 9 Stunden

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

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

Gleiskategorie „S“ (Schadwagengleise)

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

Gleiskategorie „L“ (Lokaufenthalt)

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

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

1.1.2 Anreiz für Kurzzeitnutzung von Gleisen

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

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

- Bei einer Zugeinfahrt erfolgt die erste Gleisbuchung in der Einfahrtrichtung direkt auf ein Ladestellengleis und nicht auf ein kategorisiertes Gleis der Hafenbahninfrastruktur

- bzw.
- Bei einer Zugausfahrt erfolgt die letzte Gleisbuchung in Ausfahrtrichtung direkt aus einem Ladestellengleis und nicht aus einem kategorisierten Gleis der Hafenbahninfrastruktur.

1.1.3 Zuschlag für Ad-hoc-Anmeldungen

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

1.2. Nutzungsabhängige Entgelte

Die nutzungsabhängigen Entgelte werden erhoben für:

- Ladestellenbezirksfahrten
- Schwerlastzüge
- Besondere Anlagen
 - Sortieranlagen in Hafenbahnrangierbahnhöfen (Ablaufberg)
 - Öffentliche Ladestellen
- HABIS-Zoll
- Durchläufer

1.2.1 Entgelte für bezirksübergreifende Ladestellenbezirksfahrten

Das Infrastrukturnutzungsentgelt stellte bislang allein auf den ruhenden Verkehr und die Reduzierung von Wagenstandzeiten ab. Um auch bei den Wagenbewegungen eine nachhaltige Optimierung herbeizuführen, wird ein neuer Anreiz in Form von Entgelten für Ladestellenbezirksfahrten zwischen definierten Ladestellenbezirken geschaffen.

Ein Ladestellenbezirk ist eine Zusammenfassung regional und betrieblich zusammenhängender Ladestellen zu kapazitätsmäßig vergleichbaren Bezirken. Hiermit wird die ungleiche Größe und Kapazität von Ladestellen in westlichem (WHO) und östlichem Hafen (HHO) ausgeglichen. Im westlichen Hafen entspricht i. d. R. ein Terminal einem Ladestellenbezirk. Im östlichen Hafen werden mehrere

Ladestellen zu einem Ladestellenbezirk zusammengelegt. Allerdings sollen hier nicht nur die Ladestellen an sich, sondern auch die ladestellennahe Infrastruktur (Bezirksbahnhöfe wie etwa im Bereich Peute) in die Ladestellenbezirke einbezogen sein.

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

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

Die Ladestellenbezirksfahrt, die bei Überschreiten der Infrastrukturgrenze zwischen DB Netz AG und Hafenbahninfrastruktur erfolgt, wird dem Zugangsberechtigten nicht in Rechnung gestellt. Nur die Ladestellenbezirksfahrten, die bei Überschreiten von Ladestellenbezirksgrenzen innerhalb der Hafenbahninfrastruktur erfolgen, werden den Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

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

1.2.2 Entgelte für Schwerlastzüge

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

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

- Anzahl Achsen,
- Länge über Puffer und
- Gesamtwagengewicht

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

1.2.3 Nutzung von Sortieranlagen

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

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

1.2.4 Nutzung öffentlicher Ladestellen

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

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

Kapazitätsanfragen und Reservierungen sind unter Angabe folgender Punkte

- gewünschte Nutzungsdauer (Tag, Uhrzeit)
- eingesetzte Wagen (mit Wagennummern)
- Art der Verladung/durchzuführende Tätigkeit

beim Service Center (Tel.: +49 40 42847-1888, E-Mail: b-servicedesk@hpa.hamburg.de) zu stellen.

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

Vor der tatsächlichen Nutzung der öffentlichen Ladestelle hat der Nutzer die geplante Nutzung beim Service Center der HPA anzuzeigen. Die Buchung der Wagen auf das Gleis der Ladestelle hat durch den Nutzer im System transPORT rail *basic* zu erfolgen (siehe auch Ziffer 4.2 ff. HPA-NBS-BT).

Bei Kollisionen von Nutzungswünschen greifen die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens (siehe Ziffer 3.2 HPA-NBS-AT).

1.2.5 Nutzung von HABIS-Zoll

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

1.2.6 Durchläufer

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

1.3. Zeitabhängige Entgelte

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

- Kategorie I : Zeiten über 4 Stunden
für jede angefangene Stunde
- Kategorie II : Zeiten über 10 bzw. 15 Stunden
für jede angefangene Stunde
- Kategorie III : Zeiten über 24, 35 bzw. 120 Stunden
für jede angefangene Stunde
- Kategorie „S“: Zeiten über 24 Stunden für jede angefangene Stunde
- Kategorie „L“ : Zeiten über 9 Stunden für jede angefangene Stunde

In der Serviceeinrichtung Hafensbahn als Synchronisationseinrichtung zwischen den Abläufen der Laststellen und Terminals im Hafen und der Streckenbelegung im Fernstreckennetz der DB Netz AG, stehen Anlagen für längerfristige Abstellungen grundsätzlich nicht zur Verfügung.

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

1.4. Leistungsabhängige Reduzierungen der Entgelte

1.4.1 Reduzierung der Grundentgelte bei Beschränkung der Fahrmöglichkeit aus technischen Gründen

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

Wenn die direkte Zufahrt zu einem der Hafensbahnhofsteile aus technischen Gründen im Bereich der Zuführungsgleise oder der Anschlussweiche zum Netz der Hafensbahn in einer der drei Abzweigstellen für ein EVU nicht möglich ist, erhält das EVU, welches von der Unmöglichkeit der Einfahrt unmit-

telbar betroffen ist, auf Antrag bei der HPA eine Reduzierung des Grundentgeltes um 25 %. Die Geltendmachung weitergehender Rechte bleibt hiervon unberührt.

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

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

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

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

1.4.2 Reduzierung der Grundentgelte im Falle der Verwendung geräuschreduzierender Bremsen bei Wagen

Die Belastung angrenzender Wohngebiete und Freizeiteinrichtungen durch Fahrgeräusche der Züge im Bereich der Zuführungsgleise zum Hamburger Hafen soll durch Anreizsysteme, die an der Lärmquelle ansetzen, reduziert werden. Daher wird ein Anreiz für die EVU geschaffen, ihre Wagen mit sog. geräuschreduzierenden Bremssohlen („K/LL“) auszustatten. Dieser Anreiz soll auch die Verwendung scheibengebremster Wagen unterstützen.

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

Um diese Entwicklung zu unterstützen, wird den EVU eine von der Anzahl der ausgestatteten Wagen abhängige Absenkung der Grundentgelte angeboten. Pro ausgerüstetem Wagen erhält das ein- oder ausfahrende EVU bei der Ein- bzw. Ausfahrt eine Absenkung von derzeit € 1,00 pro Wagen. Die benötigten Daten werden der HPA durch die EVU in geeigneter Form zur Verfügung gestellt und im System hinterlegt. Stichprobenartige Prüfungen der Richtigkeit der Angaben sollen durchgeführt werden.

1.4.3 Reduzierung der nutzungsabhängigen Entgelte im Falle der Verwendung von Rußfiltern in Rangierloks

Die Rangierlokomotiven im Hafen sind überwiegend Dieselloks ohne Rußfilter. Um den Anreiz zu erhöhen, die Rangierloks mit einem Rußfilter auszustatten, wird ab 01.01.2011 eine Absenkung der Kosten für die bezirksübergreifenden Ladestellenbezirksfahrten gewährt, sofern die Loks entsprechend ausgestattet sind. Nutznießer dieser Absenkung ist das „ein-“ bzw. „ausfahrende EVU“.

Pro Ladestellenbezirksfahrt mit einer ausgerüsteten Rangierlok werden dem jeweiligen EVU, dessen Wagen die Rangierlok befördert, die Kosten für diese Ladestellenbezirksfahrt um 20 % gesenkt.

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

Wird das Verlassen eines Gleises oder einer Gleisgruppe eines Hafenbahnhofteils der Hafenbahn aus technischen Gründen der Infrastruktur unmöglich oder ist nur durch zusätzlichen betrieblichen Aufwand realisierbar, setzt HPA die Erhebung der Zeitkomponente für die unmittelbar betroffenen Hafenbahnhofsteilbereiche für die Dauer der Beeinträchtigung aus.

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

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

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

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

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

1.5. Sonstige Entgelte

1.5.1 Entgelt für zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen

Vergleichbar mit der Planung und Durchführung von Schwerlastzügen stellt die Vorbereitung und Abwicklung von Lademaßüberschreitungen besondere Anforderungen an Infrastruktur und Logistik. Im Rahmen der Planung und Abwicklung sind umfangreiche Personalleistungen erforderlich, um die gebotene Sicherheit für alle Beteiligten zu gewährleisten.

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

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

2. Liste der Entgelte

2.1. Grundentgelte

Die Grundentgelte werden in folgenden Höhen erhoben:

- Fahrt im Zugverband einschließlich Inanspruchnahme definierter Funktionsgleisgruppen (Entgelt je Zugverband): **140,00 €**
- Lokleerfahrt **0,00 €**

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

Aufschläge auf das Grundentgelt:

- Aufschlag für nicht mit mindestens 24 Stunden Vorlaufzeit angemeldete Eingangszüge **50 % auf das Grundentgelt**

Reduzierungen auf das Grundentgelt:

- Kurzzeitnutzung von Gleisen gemäß Ziffer 1.1.2 **-40,00 €**

- Direkte Zugfahrten zwischen der Hafeneisenbahninfrastruktur und dem Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder (sog. „Circle Line“) -50,00 €
- Geräuschreduzierende Bremsen (Entgelt je Wagen): - 1,00 €

2.2. Nutzungsabhängige Entgelte

- **Ladestellenbezirksfahrten:**

(Entgelt je Beteiligung an einer Ladestellenbezirksfahrt. Ausgenommen ist die Ladestellenbezirksfahrt, die bei Überschreitung der Infrastrukturgrenze zwischen DB Netz AG und Hafeneisenbahninfrastruktur erfolgt)

- Ladestellenbezirksfahrt ohne Rußfilter: 22,00 €
- Ladestellenbezirksfahrt mit Rußfilter: 17,60 €
- **Schwerlastzug:** (Entgelt je Zugverband) 50,00 €
- **Besondere Anlagen:** (Entgelt je Wagen)
- Sortieranlagen in Hafeneisenbahn-Rangierbahnhöfen (Ablaufberg) 1,50 €
- **Öffentliche Ladestellen**
 - Ladegleis Langer Morgen 10,00 €/Stunde/Wagen
 - Ladegleis Antwerpenstraße 10,00 €/Stunde/Wagen
 - Ladegleis Rossweg (Nutzung von Gleis und Lagerfläche) 680,00 €/Tag
 - Nutzung der Lagerfläche ab dem 4. Tag nach Verladung 180,00 €/Tag
- „HABIS-Zoll-Modul-Seezollhafen“: (Entgelt je Willenserklärung) 1,50 €
- **Durchläufer:** (Entgelt je Wagen) 5,00 €

2.4.2 Zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademaßüberschreitungen

Planung	75,00 € pro angefangene Stunde
Fahrten	1,85 € pro Wagen

2.4.3 Gestellung von Lotsen

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

75,00 € pro angefangene Stunde

2.4.4 Notfalltechnik

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

630,00 € pro angefangene Stunde

2.4.5 Handfunksprechgeräte

Die Bereitstellung eines Handfunksprechgerätes für die Nutzung nach HPA-NBS-BT Ziffer 3.2.1 in Verbindung mit Anlage 6 beträgt für die Mietmodelle

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

2.4.6 Ausbildung des Personals des Zugangsberechtigten/Vermittlung von Ortskenntnissen

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

Die Kosten betragen **75,00 €** pro angefangene Stunde

2.4.7 Besetzung der Hafenbahnbetriebsstellen außerhalb der regelmäßigen Besetzungszeiten

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

75,00 € pro angefangene Stunde

2.4.8 Eingabe von Wagenstammdaten

Erfolgt die Eingabe der Wagenstammdaten des Zugangsberechtigten durch HPA (siehe hierzu HPA-NBS-BT, Ziffer 4.2.3 d.) fällt folgendes Entgelt an:

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

2.4.9 Eingabe von Transportdaten

Werden die für den Transportprozess erforderlichen Daten (z.B. Wagenreihungsdaten) nicht oder nicht in der erforderlichen Qualität an HPA geliefert und hat der Nutzer dies zu vertreten oder hat der Zugangsberechtigte HPA mit der Eingabe der Transportdaten in transPORT rail beauftragt (siehe hierzu HPA-NBS-BT, Ziffer 4.2.3 c.), stellt HPA dem Nutzer die ihr unmittelbar hierdurch entstandenen Aufwendungen für die Eingabe der Daten in Rechnung (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Ziffer 4.2.3 c.).

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

2.4.10 Verladedisposition für Container

Die von den EVU in Eigenregie vorzunehmende Verladedisposition im Containerverkehr kann auch bei der Hafenbahn gegen ein Entgelt in Auftrag gegeben werden (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Ziffer 4.3.2).

Dieses Entgelt beträgt **2,10 €** pro Container

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

Dieses Entgelt beträgt **4,20 €** pro Container

2.4.12 Eingabe von Eingangs- und Ausgangsreihungen für Züge

Die von den EVU in Eigenregie vorzunehmenden Angaben für die Wagenreihung in Eingangs- und Ausgangszügen kann auch bei der HPA gegen ein Entgelt in Auftrag gegeben werden (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Ziffer 4.2.3 c.)

Eingaben werden mit **20,00 €** pro angefangener Viertelstunde berechnet

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

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

640,00 €, einmalig

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

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

2.4.14 Zugang zu transPORT rail für Operateure (Selbstdisponierer / in Eigenregie; TD04-OP)

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

640,00 €, einmalig

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

Für die Einrichtung von transPORT rail über Web-Client (Voraussetzung hierfür ist die Freigabe durch das betreffende EVU):

160,00 €, einmalig

2.4.15 Nutzungsentgelt transPORT rail

Für die Nutzung von transPORT rail (siehe HPA-NBS-BT Ziffer 4.3.3) fallen folgende Entgelte an:

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

Im Kombinierten Verkehr: **0,30 €** pro TEU

2.4.16 Individuelle Anpassung von transPORT rail

Für die individuelle Anpassung von transPORT rail auf Wunsch einzelner Zugangsberechtigter (siehe HPA-NBS-BT Ziffer 4.3.5) wird der entstehende Aufwand für die Programmierung berechnet. Hierfür wird folgender Satz verrechnet:

1.150,00 € pro Tag

2.4.17 Nutzungsentgelt transPORT rail *info*

Für die Nutzung von transPORT rail *info* (siehe HPA-NBS-BT Ziffer 4.4) fallen folgende Entgelte an:

Basismodul*:	60,00 € pro Lizenz/Monat
Modul A*:	5,00 € pro Lizenz/Monat
Modul B*:	15,00 € pro Lizenz/Monat
Modul C*:	30,00 € pro Lizenz/Monat

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

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

*Details siehe Anlage 1 zur Liste der Entgelte

2.4.18 Fehlende Transportdatenübermittlung

Für Züge, deren für den Transportprozess erforderliche Daten nicht vor Einfahrt in den Hamburger Hafen in transPORT rail übermittelt wurden, wird ein gesondertes, pauschales Entgelt pro Zug erhoben (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Ziffer 4.2.3 c.).

Dieses Entgelt beträgt **500,00 €** pro Zug

Für Gefahrgutwagen, die ohne Angabe der GEGIS-Referenz auf die Infrastruktur der Hafenbahn verbracht werden, wird ein gesondertes, pauschales Entgelt pro Wagen erhoben (siehe hierzu auch HPA-NBS-BT, Ziffer 4.2.3 c.).

Dieses Entgelt beträgt **500,00 €** pro Wagen
Maximal 1.500,00 € pro Zug

2.4.19 Abstellung von Schadwagen außerhalb kategorisierter Gleise

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

Nach Ablauf dieser Frist erhebt die Hafenbahn zwei zusätzliche Entgelte:

1. Als Anreiz zur Entfernung von Schadwagen aus Betriebsgleisen wird pauschal ein Entgelt in folgender Höhe erhoben: **400,00 €** pro Wagen

2. Als zusätzlicher Anreiz zur zeitnahen Entfernung von Schadwagen aus Betriebsgleisen wird ein Entgelt in folgender Höhe erhoben: **20,00 € pro Wagen und Stunde**

2.4.20 Verstöße gegen die Regelung zu Wartungsarbeiten auf Schadwagengleisen

Bei Verstößen gegen die Regelungen in Ziffer 3.11 HPA-NBS-BT wird ein gesondertes Entgelt in folgender Höhe erhoben: **500,00 € pro Verstoß**

2.4.21 Übersicht Entgeltkomponenten 2016

Grundentgelt	Nutzungsabhängige Entgelte	Zeitabhängige Entgelte (für Funktionsgleisgruppen, Entgelt je Wagen)
<p>Zugeinfahrt/-ausfahrt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 140,00 €/Zugfahrt <p>Reduzierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 40,00 € Grundentgelt kurz (1 h) • 50,00 € bei Umfuhr Ubf HH-Billwerder • 1,00 €/Wagen bei geräuschreduz. Bremsen 	<p>Ladestellenbezirksfahrt 22,00 €/Fahrt Reduzierung: 4,40 € bei Lok mit Rußfilter</p> <p>Zuschlag Schwerlastzüge 50,00 €/Zugverband</p> <p>Besondere Anlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ablaufberg: 1,50 €/Wagen • Ladest. ANTW, LAMO: 10,00 €/h/Wg. • Ladest. ROSS: 680,00 €/Tag <p>Durchläufer 5,00 €/Wagen</p>	<p>Kategorie I >4 Stunden: 2,60 €/h</p> <p>Kategorie II >10 Stunden: 0,65 €/h, >15 Stunden: 1,00 €/h</p> <p>Kategorie III >24 Stunden: 0,25 €/h, >35 Stunden: 0,40 €/h, >120 Stunden: 0,55 €/h</p> <p>Kategorie S (Schadwagen) >24 Stunden: 2,60 €/h</p> <p>Kategorie L (Lokaufenthalt) >9 Stunden: 5,00 €/h</p>

3. Gleiszuordnungsverzeichnis Hafen Hamburg

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

	Bahnhof	Gleiskategorie I	Gleis-Kategorie II	Gleis-Kategorie III	Gleiskategorie „S“
Hafenteil Ost (HHO)	Hamburg Süd	HBS 001 - 005 HBS 008 – 010 HBS 013 HBS 014 - 015 HBS 018 - 025 HBS 101 - 104	HBS 006 - 007 HBS 011 - 012 HBS 016 - 017 HBS 026 - 029 HBS 031 HBS 241 - 244 HBS 281 - 288 HBS 291 - 293	HBS 030 HBS 105 - 109 HBS 251 - 258 HBS 262 - 268 HBS 271 - 273 HBS 275 - 277 HBS 304 - 305	
	Ross			ROS707, 709 ROS 772 - 774	ROS710 zugehöriges Sammelgl.: HBS030
	Peute			PEU 602 - 608	
	Hohe Schaar	HOS 005 - 019	HOS 062 - 068	HOS 042 - 045 HOS 047 - 048 HOS 051 - 056 HOS 071 - 078 HOS 081 - 085	
	Eversween			HOS 185 HOS 304 - 306	HOS186 zugehöriges Sammelgl.: HOS085
	Pollhornweg			POL 801 - 806	
Hafenteil West (WHO)	Waltershof	WHO 001 - 012 WHO 017 - 022	WHO 013 - 016	WHO 041 WHO 105 - 125 WHO 151 - 155	WHO126 zugehöriges Sammelgl.: WHO152
	Alte Süderelbe	ASE 551 - 558	ASE 561 - 568 ASE 571 - 578 ASE 581 - 588		ASE537 zugehöriges Sammelgl.: WHO152
	Gleisgruppe Altenwerder-Ost	AWO 436 - 438	AWO 431 - 435 AWO 442 - 444	AWO 445 - 448	
	Altenwerder West			AWW 313 - 315	
	Mühlenwerder	MUE 611 - 618	MUE 621 - 628		
	Maakendamm (Mühlenwerder)			MUE 652 - 654	
	Hansaport				HPT714 zugehöriges Sammelgl.: WHO152

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

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

4. Öffentliche Ladestellen Hafen Hamburg

Hafenteil Ost (HHO)	Gleis HOS165 (Ladegleis Langer Morgen)
Hafenteil Ost (HHO)	Gleis ROS775/776 (Ladegleis Rossweg)
Hafenteil West (WHO)	Gleis WHO066 (Ladegleis Antwerpenstraße)

5. Ladestellenbezirksverzeichnis Hafen Hamburg

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

Hafenteil Ost (HHO)

LBZ	Entgeltpflichtige Gleise (s. Ziffer 3)	Ladestellen
101	HBS 001 - 031 HBS 101 - 109 HBS 241 - 244 HBS 251 - 258 HBS 262 - 277 HBS 281 - 293 HBS 304 - 305 BUC 002 - 011 PEU 602 - 608	ALLT, BUSS, BUV, CES, CFS, COMP, COTT, DEA, FRIG, GHG, GREI, HAL, HAPA, HE, HHL 22, HHL 25, HHL 43, HHL 45, HHL 46, HHL 48, HHL UEZ, KARO, KUET, LIND, LSG, OAM, PCH, QAST, RBS, SCHU, SHEL, SLO, STLG, TIED, UNK, VOLL ADOL, ALTK, ASCA, DETJ, DIET, DORN, DREY, DUNC, ECUK, EMON, ETH, FRGO, GEF, GOEL, HAMM, HLD, HOBE, IMKE, IREK, KLOE, KOES, LAGE, LANG, LUV, MELO, MGM, NA, NAR, POHL, SCHE, UCS, ZAUN
102	ROE 001 - 002 ROS 707 - 710 ROS 772 - 774	AGRA, HHL TCT, HUM, TRAN
201	HOS 005 - 019 HOS 042 - 045 HOS 047 - 056 HOS 062 - 068 HOS 071 - 085 HOS 185 - 186 HOS 304 - 306	ADM, BP, BURM, COLA, FREI LAMO, GTH, HAGE, HAKR, HARM, HCS, HEW, HOS, HUR, KALA, KRUS, KTG, MERC, MOIL, OELM, OILT, PROG, RHEN, SAND, SEUC, TCO, VOPA
202	POL 801 - 806	CARX, CMR, CRH, DITT, GDH, HALT, HBM, HELL, HKG, HOAL, KHZ, LOEW, LSEE, MARK, NEUM, ROEG, SCHU, TOEP, WALL

Hafenteil West (WHO)

LBZ	Entgeltpflichtige Gleise (s. Ziffer 3)	Ladestellen
301	WHO 001 - 022 WHO 041 WHO 105 - 126 WHO 151 - 155	FREI ANTW
302	MUE 611 - 618 MUE 621 - 628 MUE 652 - 654	HCCR, WENK
303	HPT 714	HP, MVR
304	AWO 431 - 448 ASE 537 ASE 551 - 558 ASE 561 - 568 ASE 571 - 578 ASE 581 - 588	
305	AWW 313 - 315	DAB, EUK MARE, HAW, HLG, HSW, KLO, REMA
401		EUK EKOM, EUK EUC
402		HHL BK, HHL BK6, HHL BK7
403		HHL CTA, HHL RHLO, KUEN, NOLO
404		NPH BOM, NPH DUP
405		RHEN

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

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

6. Umsatzsteuer

Alle vorgenannten Entgelte verstehen sich zuzüglich des aktuellen Umsatzsteuersatzes.