



# Das Entgeltsystem 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 .....	12
5.1	Beispiel 1 .....	12
5.2	Beispiel 2 .....	12
6	Anhang .....	13
	Abbildungsverzeichnis.....	13
	Kontakt.....	13

# 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 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 EVU-Hinweise, wie die abgerechneten Entgelte der Hafenbahn zustande kommen und wie durch eine optimierte Nutzung unserer Infrastrukturanlagen die Entgelthöhe reduziert werden kann. Allen weiteren interessierten Lesern soll sie als Überblick zur Entgeltsystematik dienen.

Weitere Informationen entnehmen Sie bitte der aktuellen „Liste der Entgelte“. Die aktuell gültige Version finden Sie im Downloadbereich der HPA-Homepage:

[Download-Center \(hamburg-port-authority.de\)](https://www.hamburg-port-authority.de/download-center)

**Hamburg, Januar 2025**

Hamburg Port Authority  
Railway Infrastructure  
Vertrieb  
Einheit Netzzugang & Entgelt

## 2 Grundsätzliches zum Rechnungsempfänger

Die Hafengebaisgleise 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 Hafengebaisnetz in der Einfahrtsrichtung verkehren, befinden sie sich in der Ausfahrtsrichtung, wenn sie die Hafengebaisgleise in Richtung Netz der Deutschen Bahn AG verlassen. Als verkehrswegwechselnder Punkt im Umlauf wird die erste Ladestelle im Hafen angesehen. Die einzelnen Komponenten des Entgeltsystems fallen dieser Systematik folgend für die Einfahrts- und Ausfahrtsrichtung an. (Ausnahme: Lokabstellung, Lokaufenthalt, Durchläufer)

Nach dem Verursacherprinzip werden dem einfahrenden EVU alle entstehenden entgeltpflichtigen Leistungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Gleisanlagen der Hafengebaisbahn bis zum Erreichen der ersten Ladestelle berechnet, da an dieser Stelle der Wagen-Eingang beendet ist. 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 ausfahrende EVU der Rechnungsempfänger für alle Leistungen ab der ersten Ladestelle (hier beginnt der Wagen-Ausgang). Auch in diesem Fall werden Gleisbelegungen, die durch den Rangierdienstleister erfolgen, dem verkehrsführenden EVU berechnet (vgl. Abbildung 1).

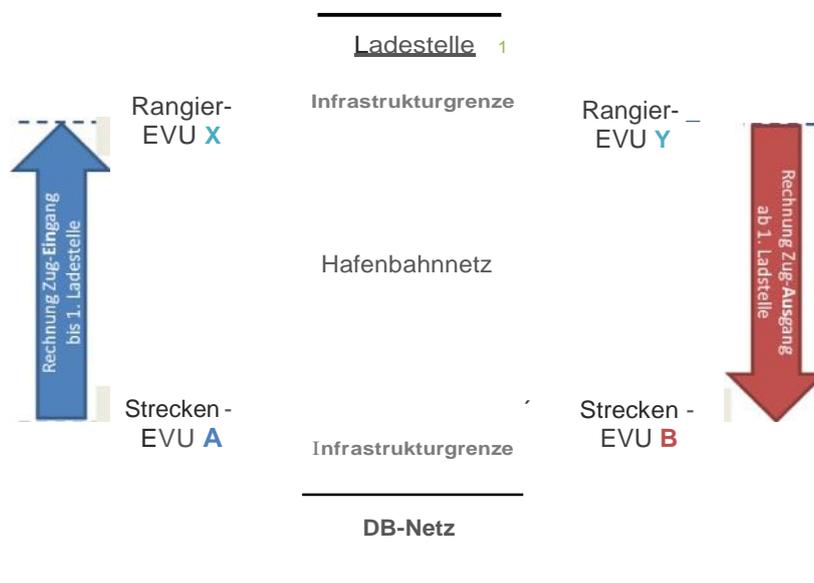


Abbildung 1: Beteiligte EVU an der Transportkette durch den Hafen und Rechnungsempfänger

Differenzen über die Besitzverhältnisse der Wagen sowie deren Zuordnung zur Ein- oder Ausfahrtsrichtung, sind zwischen den beteiligten EVU bilateral zu klären. Die von der HPA ausgegebenen Rechnungen enthalten zur Prüfung einen Einzelnachweis. Um Konflikte zu vermeiden, sollte sich insbesondere das Strecken-EVU stets über die Herkunft der für die Ausfahrt übernommenen Wagen informieren. Für Wagen, die sich bereits über einen sehr langen Zeitraum im Hafen befinden, werden mit der Ausfahrt entsprechend hohe Entgelte fällig.

# 3 Systematik des Entgeltsystems der Hamburger Hafenbahn

## 3.1 Grundentgelt

Das Grundentgelt ist mit dem Überschreiten der Infrastrukturgrenze zwischen dem Netz der Deutschen Bahn AG und der Hafenbahn verbunden. Es fällt je Einfahrt und Ausfahrt eines Zugverbandes bzw. je Lokleerfahrt an. Mit dem Grundentgelt werden die Bereitstellung der Serviceeinrichtungen der Hafenbahn sowie die Inanspruchnahme definierter Funktionsgleisgruppen für einen festgelegten Zeitraum abgegolten. Die Funktionsgleise der Hafenbahn sind nach technischen Merkmalen und verkehrlichen Erfordernissen in folgende Kategorien unterteilt:

- Kategorie I: Ein- und Ausfahrgleise
- Kategorie II: Richtungs- und primäre Puffergleise
- Kategorie III: Vorstell- und sekundäre Puffergleise
- Kategorie „S“: Schadwagengleise
- Kategorie „L“: Lokaufenthalt auf der Hafeneisenbahninfrastruktur ohne Gleisbezug
- Kategorie „LA“: Lokabstellung auf ausgewiesenen Lokabstellplätzen

Mit der Entrichtung des Grundentgelts wird die Nutzung der Gleiskategorien für die Dauer eines festgelegten Zeitraumes gewährt:

- Kategorie I: 4 Stunden
- Kategorie II: 10 Stunden
- Kategorie III: 24 Stunden
- Kategorie „S“: 24 Stunden
- Kategorie „L“: 7 Stunden
- Kategorie „LA“: 7 Stunden

Werden diese Zeiträume in den jeweiligen Kategorien überschritten, fällt ab diesem Zeitpunkt ein zeitabhängiges Entgelt pro Fahrzeug an (vgl. 3.3 Zeitabhängige Entgelte).

### 3.2 Nutzungsabhängige Entgelte

Die nutzungsabhängigen Entgelte bestehen aus diesen Entgeltpositionen:

1. Ladestellenbezirksfahrten
2. Schwerlastzüge
3. Besondere Anlagen (Ablaufberg und öffentliche Ladestellen)
4. Durchläufer

1. Das Konzept der Ladestellenbezirksfahrten bietet den Anreiz, notwendige Rangierbewegungen bereits außerhalb der Hafenbahninfrastruktur durchzuführen und mit möglichst terminalreinen Zügen ein- und auszufahren. Indem die Rangierbewegungen im Hafen möglichst geringgehalten werden, wird die Infrastrukturkapazität im Hafen nicht unnötig belastet. Fahrten, bei denen definierte Ladestellenbezirksgrenzen (vgl. Abbildung 6 im Anhang) überschritten werden, werden daher bepreist. Rangiertätigkeiten innerhalb eines Ladestellenbezirktes bleiben davon unberührt.

Rangierlokomotiven, die mit einem Rußfilter oder einem SCR-Katalysator ausgestattet sind, sowie Hybrid- bzw. reine Elektro-Loks verringern den Schadstoffausstoß im Hafen. Um den Einsatz dieser Loks zu fördern, reduziert sich bei ihrem Einsatz das Entgelt für Ladestellenbezirksfahrten (Preise entnehmen Sie bitte der aktuellen „Liste der Entgelte“). Um von der Reduzierung zu profitieren, werden mit der Meldung der Lokstammdaten entsprechende Nachweise vom EVU benötigt.

2. Wagen mit hohem Gewicht beanspruchen die Gleise der Hafenbahn 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 an. Die Berechnung erfolgt auf Basis der im TPR gemeldeten Wagengewichte.
3. Zur Unterstützung der Rangiertätigkeiten bietet die Hafenbahn die Nutzung eines Ablaufbergs im Bahnhofsteil Alte Süderelbe an. Je Nutzungsfall ist ein Entgelt pro Wagen zu entrichten.

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

- Ladegleis Antwerpenstraße
- Ladegleis Rossweg (Nutzung von Gleis und Lagerfläche)

Die detaillierten Nutzungsbedingungen finden Sie in den NBS der Anlage 9 im Downloadcenter: [Download-Center \(hamburg-port-authority.de\)](https://www.hamburg-port-authority.de/download-center)

Durchläufer sind Wagen, die ihr Ziel nicht im Hamburger Hafen haben. Aufgrund der unterschiedlichen Auslastungen der Hafenbereiche fallen für Durchläufer (nicht in jedem Bahnhofsteil zusätzliche Kosten an. Züge, die im Bahnhofsteil Hamburg Süd einfahren und sich ausschließlich dort aufhalten und dort wieder ausfahren, sind vom Durchläuferentgelt ausgenommen.

In allen anderen Bahnhofsteilen wird ein zusätzliches Entgelt erhoben (siehe „Liste der Entgelte“).

### 3.3 Zeitabhängige Entgelte

Das Grundentgelt erlaubt den Aufenthalt der Wagen und Loks über einen festgelegten Zeitraum, ohne dass zusätzliche Zeitentgelte anfallen. (Siehe Ziffer 3.1)

Werden diese Zeiten überschritten, wird ab diesem Zeitpunkt für jede angefangene Stunde ein zeitabhängiges Entgelt pro Wagen bzw. Lok erhoben. Je nach genutzter Gleiskategorie fällt die Entgelthöhe dabei unterschiedlich aus.

- Kategorie I ab der 5. Stunde: 3,46 €/h
- Kategorie II ab der 11. Stunde: 0,86 €/h  
ab der 16. Stunde: 1,32 €/h
- Kategorie III ab der 25. Stunde: 0,34 €/h  
ab der 36. Stunde: 0,53 €/h  
ab der 121. Stunde: 0,73 €/h
- Kategorie „S“ ab der 25. Stunde: 3,47 €/h
- Kategorie „L“ ab der 8. Stunde: 6,53 €/h
- Kategorie „LA“ ab der 8. Stunde: 6,53 €/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 sollen. Sie sind daher als Gleiskategorie I definiert. Gleise der Kategorien II und insbesondere III nehmen hauptsächlich eine Pufferfunktion des Hafenbahnnetzes ein und ermöglichen das Zwischenabstellen von Wagen.

Zur Abstellung von Streckenloks können Abstellplätze auch langfristig angemietet werden.

Die Mietdauer eines Stellplatzes beträgt 1 Jahr und wird jährlich neu vergeben. Bei Interesse berücksichtigen Sie bitte die Fristen des jährlichen Vergabeverfahrens.

Jahresmiete Einzelstellplatz	22.734,00 €/Jahr
Jahresmiete zusammenhängende Plätze	max. 15.953,70 €/Jahr

- Bei Lokabstellplätzen, die zusammenhängend vermietet werden, beträgt das Entgelt für den 1. Abstellplatz 15.953,70 € p.a. Das Entgelt reduziert sich bei einseitig angebundenen Gleisen unabhängig von der Auslastung ab dem 2. Lokabstellplatz pro weiteren Abstellplatz auf folgendes Entgelt:
  - 2. Platz: 7.976,85 €
  - 3. Platz: 3.988,42 €
  - 4. Platz: 3.167,95 €
  - 5. Platz: 888,85 €
  - 6. Platz: 729,31 €

- Bei zweiseitig angebundenen Gleisen mit vier Abstellplätzen reduziert sich das Entgelt nur für den zweiten Abstellplatz (Beispiel: 1. Platz: 15.953,70 €; 2. Platz: 7.976,85 €; 3. Platz: 7.976,85 €; 4. Platz: 15.953,70 €).

## 4 Hinweise zur Minimierung der Entgelte

Das Entgeltsystem der Hafenbahn hat grundsätzlich das Ziel, die Verfügbarkeit der Infrastruktur hochzuhalten. 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 optimalen Wechsel der Gleiskategorien eine Aufenthaltszeit der Wagen 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 Wagen möglichst zeitnah zum geplanten Ladevorgang in den Hafen. Die mit den Terminals abgestimmten „Soll-Zeiten“ finden Sie in den NBS-Kapitel 3.1.

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 Wagen, die kein Ziel oder keinen Ausgangspunkt in einer Ladestelle im Hafen haben.

Nutzen Sie unsere Informationsplattform [transPORT Rail Info](#), um sich über Ihre bahnbezogenen Transporte im Hamburger Hafen zu informieren. Mehr Informationen erhalten Sie unter [transPORT rail](#).

### 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 40,10 Euro.

Vermeiden Sie entgeltpflichtige Ladestellenbezirksfahrten, indem Sie die Fahrten inklusive des damit verbundenen Rangieraufwands zwischen den Ladestellenbezirken genau planen.

Nutzen Sie Lokomotiven mit umweltfreundlichen Antrieben.

### 4.3 Hinweise zur Minimierung von zeitabhängigen Entgelten

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

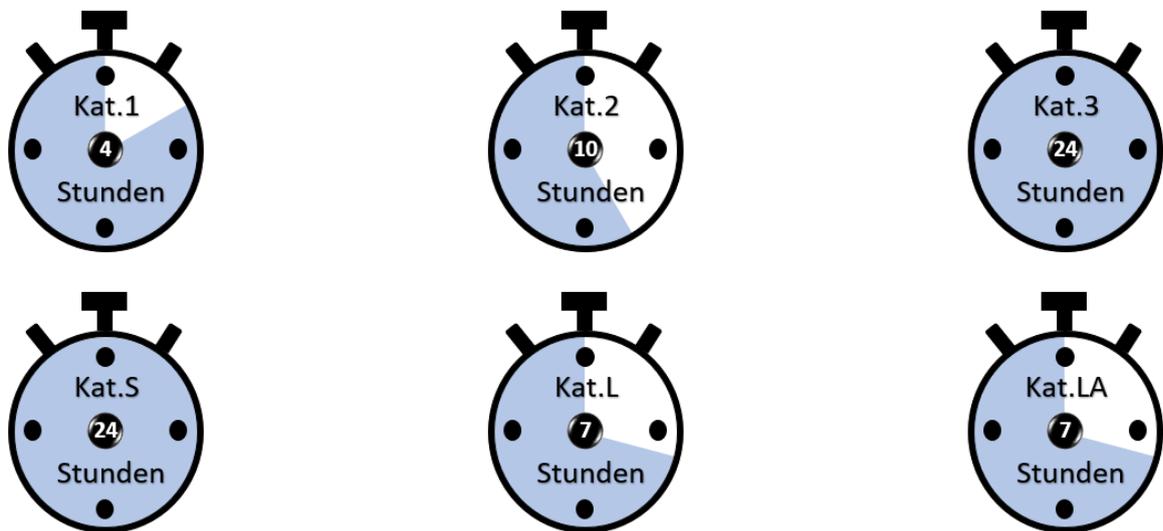


Abbildung 2: Entgeltfreie Zeit pro Kategorie

Minimieren Sie die Nutzung von Ein- und Ausfahrgleisen (Gleis-Kategorie 1) der Hafenbahn bzw. beschränken Sie die Aufenthaltszeit Ihrer Wagen in den Ein- und Ausfahrgleisen auf maximal 4 Stunden je Verkehrsrichtung (Standardaufenthaltszeit in Kategorie 1), indem Sie die Wagen ihrer Züge zu einer Ladestelle oder in die nachgelagerten Gleise der Kategorie II oder III fahren. Die Lage dieser Gleise finden Sie auf den Zerrplänen der Bahnhofsteile. Diese sind im Downloadcenter unserer Homepage einsehbar.

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.

In Gleisen der Kategorie II stehen Wagen 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 Wagenaufenthalte in den Gleisen der Kategorien I bis III. So erreichen Sie bis zu 38 Stunden Standzeit je Verkehrsrichtung ohne die Zahlung von

zeitabhängigen Entgelten.

Verlagern Sie auch am Wochenende rechtzeitig Ihre Wagen 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, da die Erfassung der Wagenstandzeiten in den Gleiskategorien auch am Wochenende (Sa+ So) ununterbrochen weiterläuft. Auch die Umstellung in einen anderen Bahnhofsteil kann bei längeren Standzeiten sinnvoll sein und die Kosten reduzieren.

Nutzen Sie Gleise der Kategorie III in den Bahnhofsteilen des Westbahnhofs, wenn die Gleise dieser Kategorie im Ostbahnhof 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 Entgeltsystems für die Nutzung der Hafenbahninfrastruktur, stellen wir Ihnen in zwei ausgewählten Beispielen die Wirkung einzelner Entgeltkomponenten auf die Gesamtsumme der zu zahlenden Entgelte vor.

## 5.1 Beispiele

Bei einer optimalen Ausnutzung der zeitabhängigen Entgeltkomponenten kann die Gesamthöhe der zu zahlenden Entgelte reduziert werden. Ein gegenläufiges Verhalten (d. h. lange Standzeiten über die im Grundentgelt enthaltenen Standardaufenthaltsdauer hinaus, fehlendes Umsetzen der Wagen, keine Ausfahrt aus Kat II) erhöht wiederum die Summe der zu zahlenden Entgelte.

### Beispiel 1

*vorteilhaftes Verhalten durch Ausnutzung des Einsparpotenzials der zeitabhängigen Entgeltkomponenten*

#### Zweigruppenzug (über MUE bis/ab CTB oder CTE)

Abstelldauer : 12,2h (6,2h Eingang & 6h Ausgang)

Annahme: Gruppe CTB & Gruppe CTE je 13 Wagen

Eingang Kat. I Gleis: 4h frei, 3h tatsächlicher Aufenthalt

Umstellen von Kat. I nach Kat. II: 10h frei, 3,2h tatsächlicher Aufenthalt

Ausgang Kat. II Gleis: 10h frei, 6h tatsächlicher Aufenthalt

Lok verlässt nach spätestens 7h den Hafen mit einem anderen Zug.

Zeitentgelt für 0h Kat I + Kat II = 0€

*unvorteilhaftes Verhalten*

#### Zweigruppenzug (über DRA bis/ab CTB oder CTE)

Abstelldauer : 12,2h (6,2h Eingang & 6h Ausgang)

Annahme: Gruppe CTB & Gruppe CTE je 13 Wagen

Eingang Kat. I Gleis: 4h frei, Gr.CTB 6h, Gr.CTE 3h

Ausgang Kat. I Gleis: 4h frei, Gr.CTB 6,2h, Gr.CTE 9,2h

Entgeltpflichtige Aufenthaltsdauer: Gruppe CTB = 2h + 2,2h -> 5h  
Gruppe CTE = 0h + 5,2h -> 6h

Zeitentgelt für 11h Kat I: 11h \* (3,46€/h\*26 Wagen)= **989,56€**

Abbildung 3: Rechenbeispiel 1

### Beispiel 2

Vergleichsbasis: Chemie & Getreide (über Hohe Schaar bis / ab Ladestelle 1 und 2 ) - mit Abstelldauer: 15,7 h

Einfahrt: Kat. I: 4h frei

Umstellen in Richtungsgruppe: Kat. II (oder III): 10h (oder 24h) frei

Ausfahrt aus Richtungsgruppe: Kat. II: 10h frei

Entgeltpflichtige, verbleibende Aufenthaltsdauer: 0h

Zeitentgelt: 0€

Einfahrt: Kat. I: 4h frei, 7,7h tatsächlicher Aufenthalt

Kein Umstellen in Richtungsgruppe

Ausfahrt: Kat. I: 4h frei, 8,0h tatsächlicher Aufenthalt

Entgeltpflichtige, verbleibende Aufenthaltsdauer: **7,7h**

Zeitentgelt für 8h Kat I: 8h x (3,46 €/h x 31 Wagen) = **858,08 €**

Abbildung 4: Rechenbeispiel 2

# 6 Anhang

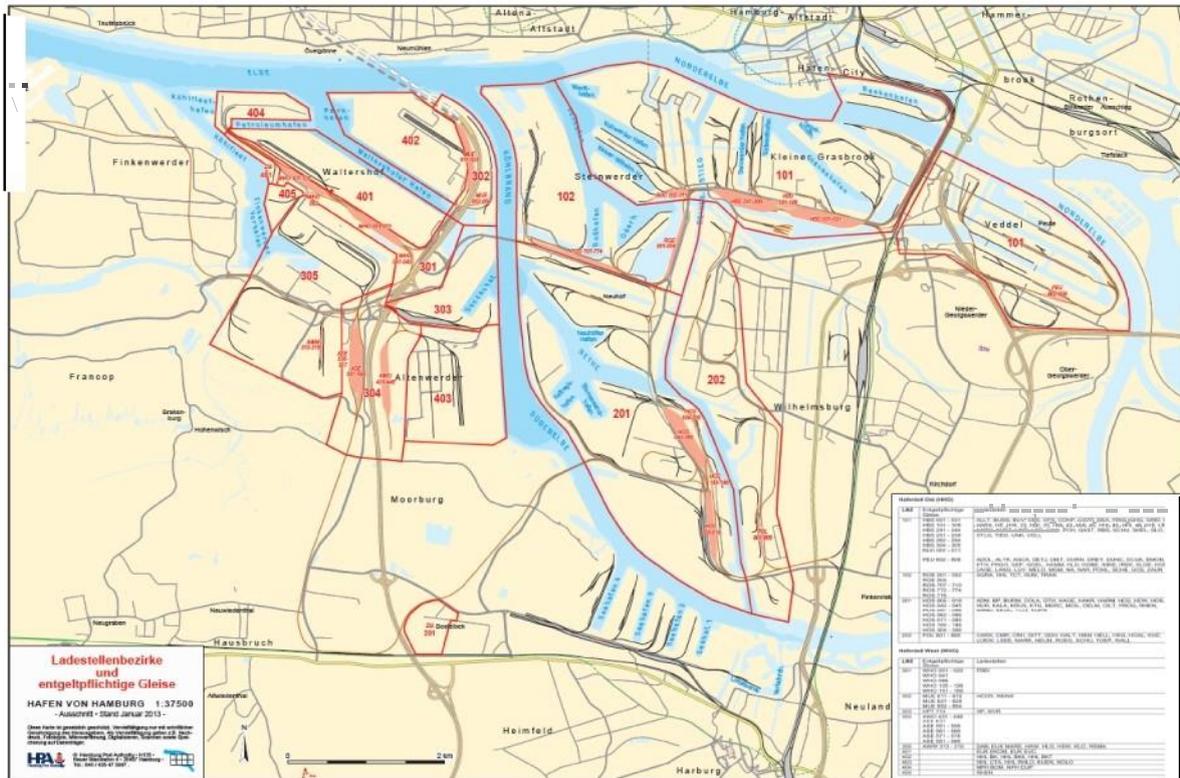


Abbildung 5: Karte der Ladestellenbezirke im Hamburger Hafen

Grundentgelt	Nutzungsabhängige Entgelte	Zeitabhängige Entgelte (für Funktionsgleisgruppen, Entgelt je Wagen)
<p><b>Zug einfahrt/-ausfahrt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 186,75 €/Zugfahrt</li> </ul> <p><b>Lokleerfahrt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 44,78 €</li> </ul> <p><b>Reduzierung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 40,10 € Grundentgelt kurz (1 h)</li> </ul>	<p><b>Ladestellenbezirksfahrt</b> 25,58 €/Fahrt Reduzierung: 12,79 € bei Lok mit Rußfilter 10,23 € mit SCR-Katalysator 8,95 € mit Hybridlok 7,67 € mit reiner E-Lok</p> <p><b>Zuschlag Schwerlastzüge</b> 66,45 €/Zugverband</p> <p><b>Besondere Anlagen</b> • Ladestellen ANTW und LAMO: 120€/Tag; ROSS: 250,00 /Tag</p> <p><b>Durchläufer</b> 18,05 €/Wagen 0,00 €/Wagen bei Ein/Ausfahrten und Aufenthalt in HBS</p>	<p><b>Kategorie I</b> &gt;4 Stunden: 3,46 €/h</p> <p><b>Kategorie II</b> &gt;10 Stunden: 0,86 €/h, &gt;15 Stunden: 1,32 €/h</p> <p><b>Kategorie III</b> &gt;24 Stunden: 0,34 €/h, &gt;35 Stunden: 0,53 €/h, &gt;120 Stunden: 0,73 €/h</p> <p><b>Kategorie S (Schadwagen)</b> &gt;24 Stunden: 3,47 €/h</p> <p><b>Kategorie L (Lokaufenthalt)</b> &gt;7 Stunden: 6,53 €/h</p> <p><b>Kategorie LA (Lokabstellung)</b> &gt;7 Stunden: 6,53 €/h Jahresmiete: 22.734,00 p.a. (Lokservicestelle) ab 15.953,00 € p.a. (außerhalb LSS)</p>

Abbildung 6: Übersicht Infrastruktur-Nutzungsentgeltsystem 2024 mit Entgelthöhen

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beteiligte EVU an der Transportkette durch den Hafen und Rechnungsempfänger.....	4
Abbildung 2: Entgeltfreie Zeit pro Kategorie.....	10
Abbildung 3: Rechenbeispiel 1 .....	12
Abbildung 4: Rechenbeispiel 2.....	12
Abbildung 5: Karte der Ladestellenbezirke im Hamburger Hafen .....	13
Abbildung 6: Übersicht Infrastruktur-Nutzungs-Entgelt-System 2025 mit Entgelthöhen.....	13

## Kontakt:



Railway Infrastructure  
Netzzugang und Entgelt  
Veddeler Damm 14  
20457 Hamburg

Telefon: +49 40 / 42847-2266  
E-Mail: [kunden-hafenbahn@hpa.hamburg.de](mailto:kunden-hafenbahn@hpa.hamburg.de)