

Übergreifende Regelungen für die Bahnabfertigung für die Container-Terminals der HHLA und Eurogate und die HPA Hafentbahn im Hamburger Hafen

Präambel

Die nachfolgenden Bestimmungen regeln die infrastrukturübergreifenden An- und Vormeldungen der Slots, die Information bei und den Umgang mit geplanten und ungeplanten Abweichungen in der Bahnabfertigung im Hamburger Hafen.

Ziel der Regelungen ist eine verbesserte Planung der Zugeinfahrten und eine abgestimmte Slotvergabe sowie, dass alle am Prozess Beteiligten

- Eisenbahn-Verkehrsunternehmen
- Rangier-Dienstleister
- Hafen-Eisenbahn-Infrastruktur
- Terminal-Infrastruktur

sich gegenseitig zeitnah und umfassend informieren, um Störungen zeitlich zu minimieren und örtlich zu begrenzen. Ggf. erfolgen Konkretisierungen zu den nachfolgenden Punkten in den jeweiligen NBS der Infrastrukturen.

Die Erstellung und Verabschiedung der nachfolgenden Bestimmungen erfolgten durch die Eisenbahn-Infrastrukturen gemeinsam mit dem Fachkreis Schiene der Logistik Initiative Hamburg. Die Regeln für Kommunikation und Störungsmanagement sind durch Verweis in den jeweiligen NBS bzw. als Anlage der jeweiligen NBS gültig.

1. Anmeldung und Vormeldung von Zügen und Slots im Hafen.

1.1. Trassenanmeldung

Die Trassenanmeldung erfolgt durch die Zugangsberechtigten bei der DB Netz AG gemäß HPA NBS BT Ziffer 2 unter Berücksichtigung der dort angegebenen planerischen Zielzeiten.

1.2. Slotanmeldung

Die jährliche und unterjährige Anmeldung von Slots zur Belegung der Kapazitäten der Infrastrukturen erfolgt gemäß den jeweiligen Beschreibungen in den NBS.

Die Slotanmeldung erfolgt terminalübergreifend an alle Infrastrukturbetreiber (Formblatt für Slot-Anmeldung sowie für die Slotanmeldungen zu nutzender E-Mail-Verteiler s. Anhang). Die hierbei abgefragten Daten entsprechen den Beschreibungen in den NBS der Terminalbetreiber. In der Jahres-Anmeldung besteht die Möglichkeit zur Angabe des gewünschten Slots.

Durch Schaffung einer Gesamtsicht mit Abbildung aller Containerzugverkehre im Hafen wird eine Plausibilisierung der Slotanmeldungen und eine Planung der Zugeinfahrten in die konkreten Bahnhofsteile unter Berücksichtigung der zu erreichenden Slots ermöglicht.

Bei Direktzügen für ein Terminal werden maximale Längen von 720 m und maximal jeweils 70 LE für Entladung bzw. Verladung angenommen. Bei Zweigruppenzügen darf die an den Terminals in Summe angemeldete Umschlagsmenge 20 Prozent über der maximalen Zugauslastung liegen und bei Drei- oder Mehrgruppenzüge maximal 30 Prozent.

Nach Slotvergabe werden sogenannte Wochen-Stammdaten erstellt, d.h. die Wochenübersicht über die für den Jahres-Fahrplan vergebenen Slots. Mit Vergabe der angemeldeten und bestätigten Slots stellen die Parteien die Abwicklung im Rahmen des abgestimmten Zeitfensters sowie Anzahl von Bewegungen sicher. Abweichungen sind gemäß der unter 2. vereinbarten Kommunikationswege zu regeln.

1.3. Tages-Avis

Der Zugangsberechtigte sendet mindestens 24 Stunden vor Beginn des ersten Slots ein infrastrukturübergreifendes Avis über die tatsächliche Nutzung der Slots an alle Infrastrukturbetreiber (Formblatt für das Tages-Avis sowie der zu nutzende E-Mail-Verteiler s. Anhang):

- Zugnummern und Zuglängen,
- angefahrene Slots und dazugehörige Mengen,
- nicht genutzte Slots,
- abgestimmte Sonderslots,
- ggf. Antrag auf geänderte Nutzung (Mehrmengen)

2. Kommunikationsmanagement

Die Kommunikation erfolgt in der Regel per E-Mail, hierfür liegen feste E-Mail Verteilerlisten vor.

2.1. Mittel- und langfristig geplante/bekannte Einschränkungen der Infrastrukturbetreiber

Bei den folgenden Einschränkungen informieren die Infrastrukturbetreiber möglichst früh, mindestens aber 10 Tage vor Maßnahmenbeginn:

- Feiertagsregelungen /-ausfälle
- Betriebsversammlungen
- Geplante Baumaßnahmen
- Geplante Wartungsarbeiten

Soweit sinnvoll/erforderlich werden in gemeinsamen Informationsveranstaltungen die geplanten Maßnahmen vorab vorgestellt und mögliche Alternativen abgestimmt.

2.2. Kurzfristige Einschränkungen der Infrastrukturbetreiber

Zu den kurzfristigen Einschränkungen zählen u.a.:

- Gleiseinschränkungen
- IT-Ausfälle
- Unfälle
- witterungsbedingte Störungen
- Überlastung der Infrastruktur
- Störungen in vorgelagerter Infrastruktur (DB Netz)
- Streiks
- Störungen in anderen Teilen der Terminal-Infrastrukturen (Lagerfläche, Schiffsabfertigung)
- Kranausfälle
- Personalausfälle

Sobald eine Störungslage innerhalb einer Infrastruktur erkannt wurde, prüft der betroffene Infrastrukturbetreiber die möglichen Auswirkungen. Bei begrenzten Verzögerungen informiert der Infrastrukturbetreiber zunächst bilateral die betroffenen Nutzer.

Betrifft die Störung absehbar alle Nutzer der Infrastruktur oder die erwartete Verzögerung beträgt mehr als vier Stunden, erfolgt eine allgemeine Information an alle Beteiligten.

Die Information soll hierbei den Grund der Störung beschreiben und - wenn möglich – die weiteren Auswirkungen prognostizieren. Ist die Störungsdauer länger als 24 Stunden, erfolgt in der Regel alle 24 Stunden ein Update zum Status der Störung.

Führt eine Störung zu dauerhaften Verzögerungen, prüft der betroffene Infrastrukturbetreiber die Anwendung einer oder mehrerer Maßnahmen gemäß dem nachfolgenden Kapitel zu Störungsmanagement.

2.3. Information nach Störungsende

Nach erfolgter Wiederherstellung der normalen Betriebsverhältnisse erfolgt eine erneute schriftliche Information an die Zugangsberechtigten über den Abschluss der Maßnahmen.

2.4. Einschränkungen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen informieren die Terminalbetreiber und die HPA Hafenbahn schriftlich über vorhandene Störereignisse mit Auswirkungen auf die Infrastrukturbetreiber z.B. IT Ausfälle, Personalmangel oder defekte Fahrzeuge.

3. Störungsmanagement

3.1. Störungen innerhalb der Serviceeinrichtung Hafengebäude Hamburg

Regelungen zum Störungsmanagement im Bereich der Serviceeinrichtungen der HPA sind in den HPA NBS-BT in Ziffer 20 Kapazitätsmanagement enthalten und werden nicht in dieser Unterlage dargestellt, da diese für alle angrenzenden Ladestellen an die Serviceeinrichtung Hafengebäude (und nicht nur die Container-Terminals der HHLA und Eurogate) und verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten.

3.2. Störungen im Umschlagsbetrieb

3.2.1. Allgemeine Grundsätze zur Bearbeitung von Störungen

Für den Fall, dass es zu Störungen im Umschlagsbetrieb -und damit verbunden- zu einer Kapazitätsüberlastung kommt, informiert der Umschlagsbetrieb die Zugangsberechtigten / seine Kunden (EVU) zeitnah über Art und Umfang der Störung und beseitigt die in seinem Verantwortungsbereich liegenden Störungsursachen unverzüglich, verknüpft - wenn möglich – mit einer Prognose zum weiteren Störungsverlauf.

Eine Kapazitätsüberlastung entsteht, wenn die hohe Auslastung der Infrastruktur oder Teile der Infrastruktur – z.B. Lagerfläche, LKW-Vorstauffläche, Krane oder Gleisinfrastruktur – die Durchführung der Leistung verhindert oder die Durchführung erheblich einschränkt.

Ziel der Maßnahmen zur Störungsbeseitigung ist es, die Verzögerungen für das Gesamtsystem aller Infrastrukturen im Hafen so gering wie möglich zu halten, umso schnellstmöglich wieder in den Regelbetrieb zu kommen.

Infrastruktur-übergreifende Störungen werden im Terminal nachfolgenden Grundsätzen behoben:

- Vorhandene Züge, die ihren planmäßigen Slot erreichen und darin abgefertigt werden können, werden weiterhin im geplanten Zeitfenster behandelt.
- Vorhandene, von der Störung betroffene Züge, die ihren planmäßigen Slot nicht mehr erreichen und darin abgefertigt werden können, werden in die nächsten verfügbaren Slots verplant und abgefertigt.

3.2.2. Regeln zur Behebung von schwerwiegenden Störungen

Für den Fall, dass die Störung im Umschlagsbetrieb auf absehbare Zeit nicht mit dispositiven Mitteln (z. B. zusätzlicher Personal- und Geräteeinsatz) gelöst werden kann, behalten sich die Umschlagsterminals folgende Maßnahmen vor, die jeweils mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf angekündigt werden müssen:

3.2.2.1. Zeitlich befristete Anlieferregelungen zur Regulierung der Lagerauslastung

Ablehnung der schienenseitigen Anlieferung von Containern für Schiffe mehr als sieben (7) Tage vor deren Ankunft (ETA estimated time of arrival).

3.2.2.2. Mengenrestriktionen

Vorrangige Abfertigung von Bahnslots, bei denen ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Bahnempfangs- (d.h. Export per Schiff) und Bahnversandmenge (d.h. Import vom Schiff) besteht, bzw. die Versandmenge (Import vom Schiff) größer ist als die Empfangsmenge (Export per Schiff) am Terminal zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Terminals.

Vorrangige Abfertigung von Bahnslots, bei denen das Verhältnis von Versand- und Empfangsmenge dem in der Jahres-Slotanmeldung angemeldeten Mengenverhältnis entspricht.

Es gilt jedoch weiter der in den NBS der Terminals benannte Grundsatz, dass die in einem Slot angemeldete / vereinbarte Umschlagsmenge nur nach vorheriger Genehmigung durch das jeweilige Terminal überschritten werden darf.

3.2.2.3. Annahmesperren (KLV-EKOM)

Die Höhe der zugesagten Lagermenge richtet sich nach dem Anteil an KLV- Ladungseinheiten der Jahresanmeldung und an der Anzahl der umgeschlagenen KLV-Ladungseinheiten im Vorjahr. Eine Überschreitung der zugesagten Lagermenge ist möglich.

Für den Fall, dass eine Überlastung der Lagerbereiche droht, akzeptiert EUROKOMBI für Depots mit einer Lagermengenüberschreitung keine weiteren Anlieferavise per LKW. Bereits angemeldete und bestätigte Anlieferavise werden angenommen.

Für den Fall, dass keine Lagerplätze in ausreichendem Maß verfügbar sind, weitet EUROKOMBI die Anliefersperre auf Bahnanlieferungen aus.

3.2.2.4. Streichen von Abfertigungstagen

Bei erheblichen Störungen und damit verbundenen Abfertigungsverzögerungen von mehr als 24 Stunden behält es sich der Umschlagsbetrieb vor, alle Slots für einen nachfolgenden Tag abzusagen, um dadurch wieder die Abfertigungszeiten der Züge mit den Slotzeiten in Übereinstimmung zu bringen.

3.3. Störungen im Verantwortungsbereich der Zugangsberechtigten

3.3.1. Verspätete Slotzustellung/ Verfall von zugeteilten Slots

Soweit ein Zugangsberechtigter die pünktliche Zustellung seines Slots nicht garantieren kann, meldet der Zugangsberechtigte oder sein Stellvertreter die Verspätung bei den jeweils betroffenen Infrastrukturbetreibern an. Der jeweilige Infrastrukturbetreiber entscheidet, ob das Slot mit Verspätung abgefertigt werden kann oder ob ein neues Slot beantragt werden muss.

3.3.2. Rangierabwicklung

Das Rangier-EVU stimmt mit der Infrastruktur die Stell- und Räumzeiten verbindlich ab. Es hat sicherzustellen, dass das zugeteilte Gleis am vereinbarten Ende der Slotzeit freigezogen wird. Kann der Zugangsberechtigte bzw. dessen regelmäßiger Erfüllungsgehilfe dieser Verpflichtung nicht nachkommen, so ist er angehalten die Räumung des Gleises durch Dritte (z.B. Mitglieder der RAMONA Gruppe) zu organisieren.