



# Das genehmigte Trassenpreissystem 2025

Änderungen und Neuerungen



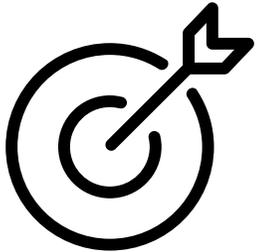
März 2024 | Frankfurt am Main

### 1. Trassenentgelte

- Genehmigte Trassenentgelte und Dynamisierung
- Genehmigte Entgelte in den Marktsegmenten
- Erhöhtes Stornierungsentgelt nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren

### 2. Weitere Änderungskomponenten

- Neues Anreizsystem im Schienengüterverkehr
  - Abstellen auf Schienenwegen
  - Kapazitätsbereitstellungsentgelt
-



- Das **Trassenpreissystem 2025** wurde von der Bundesnetzagentur mit Beschluss vom 22.03.2024 genehmigt
- Aufgrund der Verschmelzung von DB Netz AG und DB Station&Service AG zur DB InfraGO AG sind ab dem TPS 2025 die **Kosten der Bahnsteige** im Mindestzugangspaket der Trassen **zu integrieren**
- Die **genehmigte Dynamisierung** der Entgelte für das TPS 2025 beträgt effektiv +16,2% im SGV, +17,7% im SPFV (nominell +19,7%) und +0,6% im SPNV (nominell +6,7%)

# Genehmigte Entgelte in den Marktsegmenten

## Schienengüterverkehr (SGV)

### TPS 2025 – Entgelte SGV [Euro/Trassenkilometer]

Segment	UkZ	Entgelt 2025	Optional			
			Zusatz Z-Flex <sup>1</sup>	Zusatz R-Flex <sup>1</sup>	Zusatz Schnell <sup>1</sup>	Zusatz Express <sup>1</sup>
Standard	1,511	3,73	-0,20	-0,20	+0,60	+2,20
Sehr schwerer Zug	2,846	5,36	-0,20	-0,20	/	/
Gefahrgutganzzug	1,511	4,66	-0,20	-0,20	+0,60	+2,20
Güternahverkehr	0,871	2,12	-0,20	-0,20	+0,60	+2,20
Lokfahrt	0,795	2,12	/	/	/	/

<sup>1</sup> Auf-/Abschlag auf das Trassenentgelt

# Genehmigte Entgelte in den Marktsegmenten

## Schienerpersonenfernverkehr (SPFV)

TPS 2025 – Entgelte SPFV [Euro/Trassenkilometer]			
Segment	Unmittelbare Kosten	Entgelt 2025	Optional Zusatz Express <sup>2</sup>
Metro Tag $\geq 160$ <sup>1</sup>	1,097	17,07	+2,20
Metro Tag $\leq 100$	1,097	7,18	+2,20
Basic	1,097	6,32	+2,20
Nacht	1,097	3,28	+2,20
Charter/Nostalgie	0,800	3,38	/
Punkt-zu-Punkt	1,097	4,73	/
Leer-/Lokfahrt	0,795	3,28	+2,20

<sup>1</sup> Verkehre mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit ab 160 km/h haben ein Entgelt von 17,07 €/Trkm, Verkehre mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit kleiner/gleich 100 km/h haben ein Entgelt von 7,18 €/Trkm. Dazwischen steigt das Entgelt linear mit der Geschwindigkeit.

<sup>2</sup> Aufschlag auf das Trassenentgelt

# Genehmigte Entgelte in den Marktsegmenten

Schienerpersonennahverkehr (SPNV) für die DB InfraGO AG

## TPS 2025 – Entgelte SPNV [Euro/Trassenkilometer]

Bundesland	Unmittelbare Kosten Last / Leer	Lastfahrt Entgelt 2025	Leerfahrt Entgelt 2025	Bundesland	Unmittelbare Kosten Last / Leer	Lastfahrt Entgelt 2025	Leerfahrt Entgelt 2025
 BW	0,800 / 0,795	6,143	3,352	 NI	0,800 / 0,795	6,160	3,655
 BY	0,800 / 0,795	5,952	3,351	 NRW	0,800 / 0,795	5,972	3,359
 BE	0,800 / 0,795	6,866	3,459	 RP	0,800 / 0,795	6,125	3,330
 BB	0,800 / 0,795	6,613	3,647	 SL	0,800 / 0,795	6,268	2,843
 HB	0,800 / 0,795	6,610	3,596	 SN	0,800 / 0,795	6,324	3,379
 HH	0,800 / 0,795	6,078	3,311	 ST	0,800 / 0,795	6,159	3,443
 HE	0,800 / 0,795	5,920	3,392	 SH	0,800 / 0,795	6,245	3,403
 MV	0,800 / 0,795	6,539	3,504	 TH	0,800 / 0,795	6,232	3,449

# Genehmigte Entgelte in den Marktsegmenten

Schienerpersonennahverkehr (SPNV) für die DB RNI GmbH

## TPS 2025 – Entgelte SPNV [Euro/Trassenkilometer]

Bundesland	Unmittelbare Kosten Last / Leer	Lastfahrt Entgelt 2025	Leerfahrt Entgelt 2025
 BW	0,800 / 0,795	5,956	3,352
 BY	0,800 / 0,795	5,820	3,351
 HE	0,800 / 0,795	5,687	3,392
 NRW	0,800 / 0,795	5,797	3,359
 SN	0,800 / 0,795	6,125	3,379
 TH	0,800 / 0,795	6,088	3,449

# Erhöhtes Stornierungsentsgelt nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren

## Eingebrachte Änderung INB 2025

### **INB Ziffer 5.6.4.3 Stornierungsentsgelte nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren**

Für alle **Stornierungen von Trassen**, welche durch das **Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren** gem. Ziffer 4.2.1.8 und 4.2.1.11 zugewiesen wurden und welche zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres storniert werden, **beträgt das Stornierungsentsgelt 2.532 € im SPFV, 2.284 € im SPNV und 2.174 € im SGV.**

## Begründung DB InfraGO AG

Stornierung von im Streitbeilegungsverfahren (SBV) gewonnenen Trassen sind besonders schädlich für den Markt, da ein anderer Trassenwunsch verdrängt worden ist. Um **Anreize für einen umsichtigen Umgang mit solchen hochnachgefragten Kapazitätsrechten** zu setzen, gelten für Stornierungen vor dem 30.11. erhöhte Stornierungsentsgelte.

## Beschluss BNetzA

### **Genehmigt**

Im ursprünglichen Antrag wurde seitens der DB InfraGO AG die Regelung dergestalt beantragt, dass in den betroffenen Fällen das sog. Regelstornierungsentsgelt zu zahlen sei. Dies wurde durch die BNetzA abgelehnt.

Im finalen Antrag wurde die Regelung dahingehend angepasst, dass nunmehr nur das doppelte Mindeststornierungsentsgelt bei Stornierungen nach SBV zu zahlen ist.

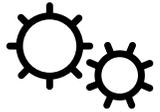
Aus Sicht der BNetzA ist dieser Ansatz genehmigungsfähig, da das **Regelungsziel nachvollziehbar** ist und gleichzeitig **Härtefälle** durch die Deckelung des Stornierungsentsgelts **vermieden** werden.

### 1. Trassenentgelte

- Genehmigte Trassenentgelte und Dynamisierung
- Genehmigte Entgelte in den Marktsegmenten
- Erhöhtes Stornierungsentgelt nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren

### 2. Weitere Änderungskomponenten

- Neues Anreizsystem im Schienengüterverkehr
  - Abstellen auf Schienenwegen
  - Kapazitätsbereitstellungsentgelt
-



### Gemeinsame Entwicklung

Das weiterentwickelte ARS im SGV wurde entsprechend den **Vorgaben** des **§ 39** Abs. 2 i.V.m. Anlage 7 Ziffer 2 ERegG und auf **Basis** der mit den im Schienengüterverkehr tätigen Zugangsberechtigten (ZB), Vertreter:innen von „DIE GÜTERBAHNEN - Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V., Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. und der DB InfraGO AG geführten **Workshopreihe** im Zeitraum von März bis Oktober 2023 **neu** gestaltet



### Gemeinsame Zielsetzung

- Stärkere **Fokussierung** auf **einzelne** Aspekte mit gezieltem **Steuerungsanreiz**
- **Reduktion** der **Komplexität** und damit des administrativen **Aufwands** auf Seiten der EVU und der DB InfraGO AG
- **Berücksichtigung** der wirtschaftlichen **Tragfähigkeit** der Akteure

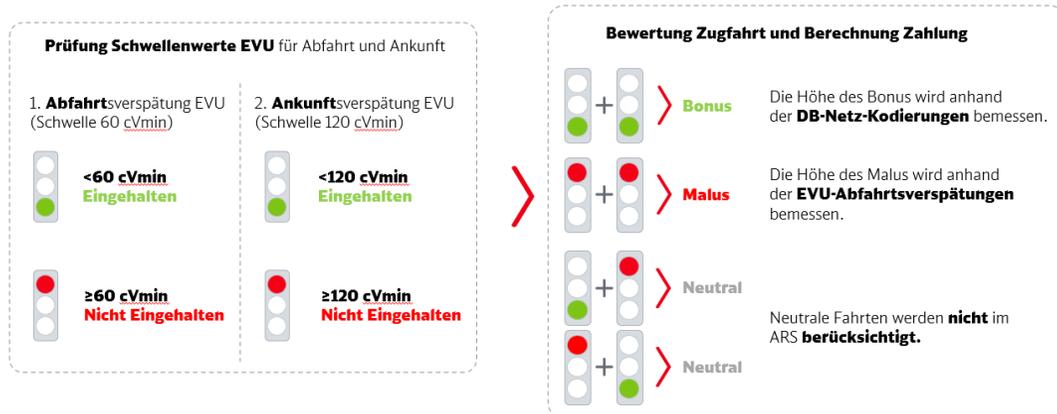
# Neues Anreizsystem (ARS) im Schienengüterverkehr (SGV)

Das neue Modell legt den Schwerpunkt auf eine pünktliche Abfahrt und eine fahrplantreue Durchführung des Verkehrs

## Der neue Mechanismus des ARS

- **Bewertung** der Zugfahrt erfolgt anhand einer **zwei Ampel Logik**:
  - **Erste** Ampel bewertet die **Abfahrtpünktlichkeit** des EVU
  - **Zweite** Ampel bewertet die Summe der EVU cVmin bei **Ankunft**
  - **Bonushöhe** wird gebildet aus der Summe der **EIU** verursachten cVmin (Schwellenwert 5:30 Min.)
- Bei Verkehren mit Start auf **dritter Infrastruktur** ist die erste Ampel stets „grün“ und der Schwellenwert Summe EVU cVmin bei Ankunft bei 60 Min.

## Zwei Ampel Logik



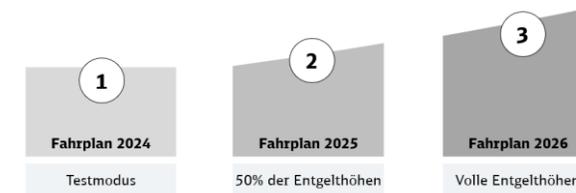
## Die neuen Entgelte des ARS

Die **Herleitung** der Anreizentgelte erfolgte anhand von „realen“ Geschäftsvorfällen

**EVU:** Je cVmin (50er und 60er Kodierungen) wird ein Entgelt in Höhe von 1,15 € fällig

**EIU:** In Abhängigkeit von der VU-Kodierung wird ein Entgelt von 1,00 € für 10er & VU 28 Kodierungen, 3,50 € für 20er Kodierungen und 4,00 € für VU 31/ VU 32 fällig

## Hochlauf der Anreizentgelte über 2 Jahre



Etablierung regelmäßiger Austauschformate (KVP), um u.a. voraussichtliche Mengen und Zahlungen zu diskutieren und darauf basierend über Anhebung auf volle Entgelthöhe zu entscheiden

# Abstellen auf Schienenwegen

## Angleichung der kommerziellen Regelungen von Abstellungen auf Trassengleisen und Serviceeinrichtungen

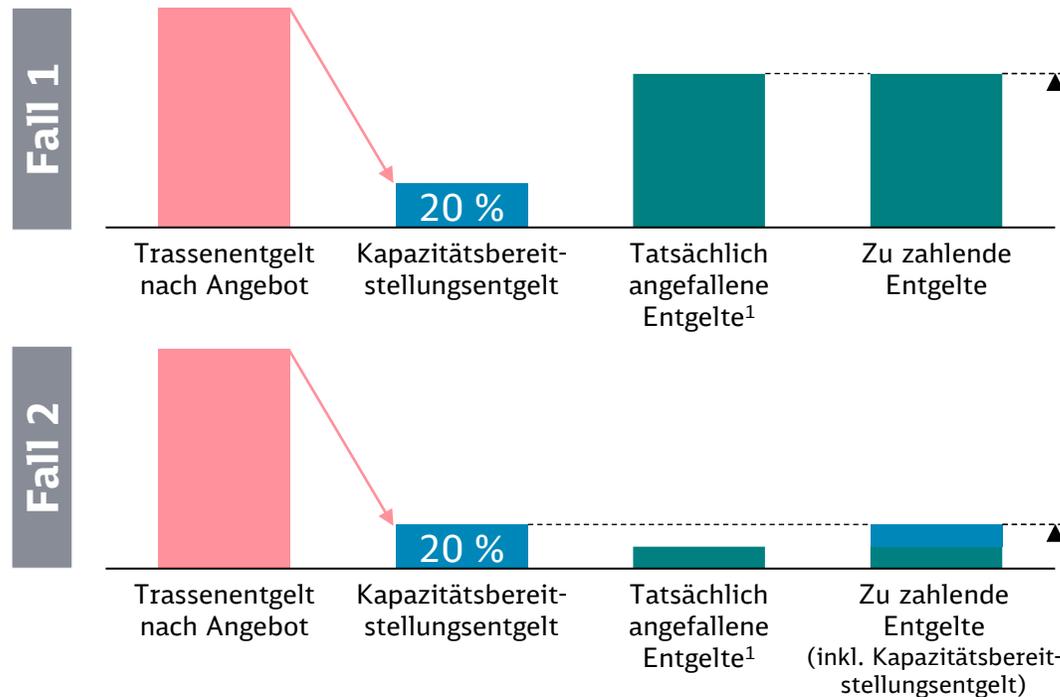
- Für **Abstellungen auf Schienenwegen über 60 Minuten**, erhebt die DB InfraGO AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH gemäß Ziffer 5.4.1. INB ein **Entgelt**
- Abrechnungsrelevant sind **Bestellungen auf Kundenwunsch**. Abstellungen, die nicht aufgrund eines Kundenwunsches zustande kommen, sind nicht entgeltspflichtig
- Das Entgelt entspricht der Höhe von **Produktkategorie Abstellung I des Anlagenpreissystems** und ist der für die jeweilige Netzfahrplanperiode geltenden Entgeltliste für Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1. INB) zu entnehmen



# Kapazitätsbereitstellungsentgelt

## Einführung eines Kapazitätsbereitstellungsentgelts fördert bedarfsgerechte Trassenanmeldungen (Ziffer 5.6.8 der INB)

### Wirkweise des Ansatzes (schematisch)



### Beschreibung

- Kapazitätsbereitstellungsentgelt (20 % des Trassenentgelts nach Angebot) fällt bei Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan an.
- Kapazitätsbereitstellungsentgelt wird jeden Monat mit den tatsächlich angefallenen Trassenentgelten, Stornierungsentgelten und Angebotserstellungsentgelten aller Trassenverträge des Zugangsberechtigten (ZB) verrechnet und fällt (monatlich) unterjährig an.
- Wenn die tatsächlich angefallenen Trassenentgelte, Stornierungsentgelte und Angebotserstellungsentgelte aller Trassenverträge eines ZB höher als das gesamte Kapazitätsbereitstellungsentgelt eines ZB sind, wird das Kapazitätsbereitstellungsentgelt nicht erhoben (siehe Fall 1).
- Zudem wird das Kapazitätsbereitstellungsentgelt nicht erhoben, für den Teil der angemeldeten Kapazität, der im Rahmen eines Koordinierungsverfahrens oder einer berechtigten Beanstandung des ZB entfällt. Dies gilt ebenso für den Teil der vertraglich gebundenen Kapazität, der aufgrund einer kostenfreien Stornierung entfällt.

**Führt nur bei sehr hoher Stornierungsquote zu Mehrkosten bei den Zugangsberechtigten**

<sup>1</sup> beinhaltet die Entgelte tatsächlich gefahrener Trassen sowie Maluszahlungen für Stornierungen und Angebotserstellungsentgelte

# Kapazitätsbereitstellungsentgelt

## Beispiel für Fall 1: Ein Zugangsberechtigter mit genau 5 Trassenanmeldungen

### Beispielrechnung für einen Monat:

In Euro In einem Monat	Trassenentgelt nach Angebot (ENP) <sup>1</sup>	Kapazitätsbereit- stellungsentgelt (20%)	Tatsächlich angefallenes Trassenentgelt	Maluszahlung für Stornierungen	Angebots- erstellungsentgelt	Summe (Trassenentgelt, Maluszahlung und Angebotserstellungsentgelt)
Trassenanmeldung 1 (vollumfänglich gefahren)	100.000	20.000	100.000	-	-	100.000
Trassenanmeldung 2 (Verkehrstage storniert >31 Tage)	60.000	12.000	30.000	150	-	30.150
Trassenanmeldung 3 (Trassenangebot nicht angenommen)	40.000	8.000	-	-	200	200
Trassenanmeldung 4 (Anmeldung während NEP <sup>2</sup> zurückgezogen)	50.000 (gemäß Bestelllage)	10.000	-	-	-	0
Trassenanmeldung 5 (Laufwegskürzung + Verkehrstage storniert)	50.000	10.000	5.000	250	-	5.250
<b>Summe</b>	<b>300.000</b>	<b>60.000</b>	<b>135.000</b>	<b>400</b>	<b>200</b>	<b>135.600</b>

- Summe der tatsächlichen Trassenentgelte, der Maluszahlungen für Stornierungen und des Angebotserstellungsentgelts (135.600 €) **überschreitet** das Kapazitätsbereitstellungsentgelt (60.000 €), welches infolgedessen nicht erhoben wird.
- **Gesamtzahlung des Zugangsberechtigten: 135.600 €**

<sup>1</sup> Endgültiger Netzfahrplan

<sup>2</sup> Netzfahrplanerstellungphase

# Kapazitätsbereitstellungsentgelt

## Beispiel für Fall 2: Ein Zugangsberechtigter mit genau 5 Trassenanmeldungen

### Beispielrechnung für einen Monat:

In Euro In einem Monat	Trassenentgelt nach Angebot (ENP) <sup>1</sup>	Kapazitätsbereit- stellungsentgelt (20%)	Tatsächlich angefallenes Trassenentgelt	Maluszahlung für Stornierungen	Angebots- erstellungsentgelt	Summe (Trassenentgelt, Maluszahlung und Angebotserstellungsentgelt)
Trassenanmeldung 1 (vollständig storniert)	100.000	20.000	-	-	500	500
Trassenanmeldung 2 (Verkehrstage storniert >31 Tage)	60.000	12.000	30.000	150	-	30.150
Trassenanmeldung 3 (Trassenangebot nicht angenommen)	40.000	8.000	-	-	200	200
Trassenanmeldung 4 (Anmeldung während NEP <sup>2</sup> zurückgezogen)	50.000 (gemäß Bestelllage)	10.000	-	-	-	0
Trassenanmeldung 5 (Laufwegskürzung + Verkehrstage storniert)	50.000	10.000	5.000	250	-	5.250
<b>Summe</b>	<b>300.000</b>	<b>60.000</b>	<b>35.000</b>	<b>400</b>	<b>700</b>	<b>36.100</b>

- Summe der tatsächlichen Trassenentgelte, der Maluszahlungen für Stornierungen und der Angebotserstellungsentgelte (36.100 €) **unterschreitet** die Höhe des Kapazitätsbereitstellungsentgelts (60.000 €).
- Dem Kapazitätsbereitstellungsentgelt wird die Summe der angefallenen Entgelte in Höhe von 36.100 € angerechnet. Die Differenz von 23.900 € (60.000 € - 36.100 €) wird als zu zahlendes Kapazitätsbereitstellungsentgelt fällig.
- **Gesamtzahlung des Zugangsberechtigten: 60.000 €**

<sup>1</sup> Endgültiger Netzfahrplan

<sup>2</sup> Netzfahrplanerstellungphase