



InfraGO

Entgeltkomponenten:

Behandlung von nicht durchgeführten Zugfahrten



Netzfahrplanperiode 2024/2025



Ziel: Möglichst frühzeitige Freigabe von nicht benötigten Trassen, um die begrenzte Schieneninfrastrukturkapazität optimal zu nutzen.

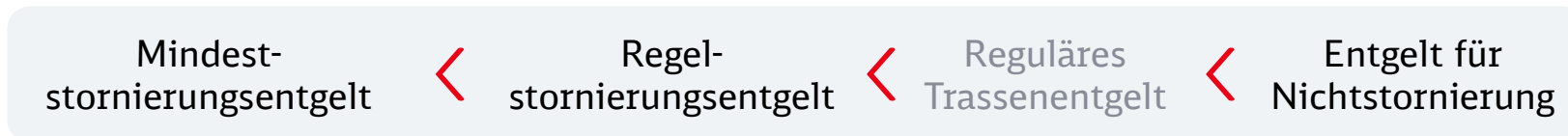


Entgeltkomponenten: Insgesamt bestehen drei Entgeltkomponenten für nicht durchgeführte Zugfahrten:

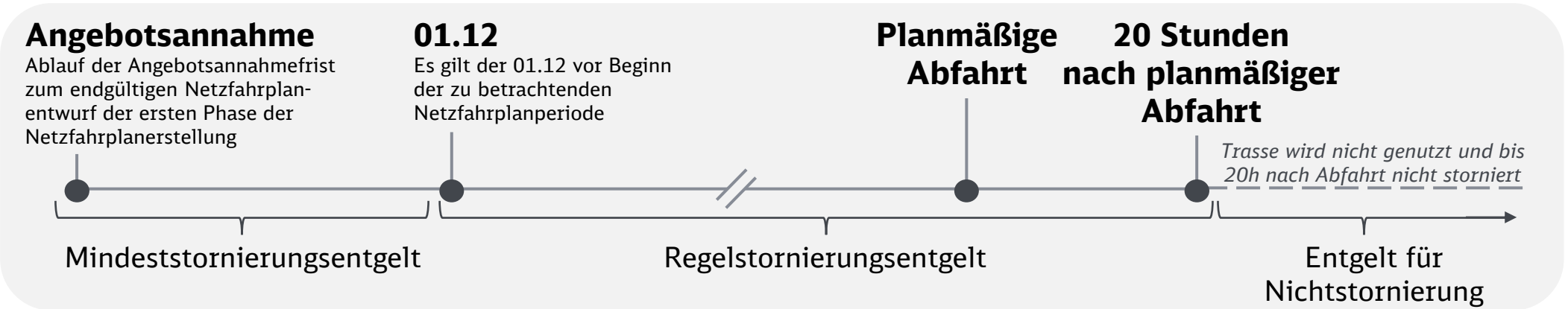
- Mindeststornierungsentgelt: Gedeckeltes Stornierungsentgelt, welches bei frühzeitiger Stornierung (bis 30.11) erhoben wird
- Regelstornierungsentgelt: Gestaffeltes Stornierungsentgelt (ab 01.12), welches in der Höhe steigt, je später die Stornierung erfolgt
- Entgelt für Nichtstornierung: Pönale, wenn vertraglich vereinbarte Trasse weder genutzt noch storniert wird



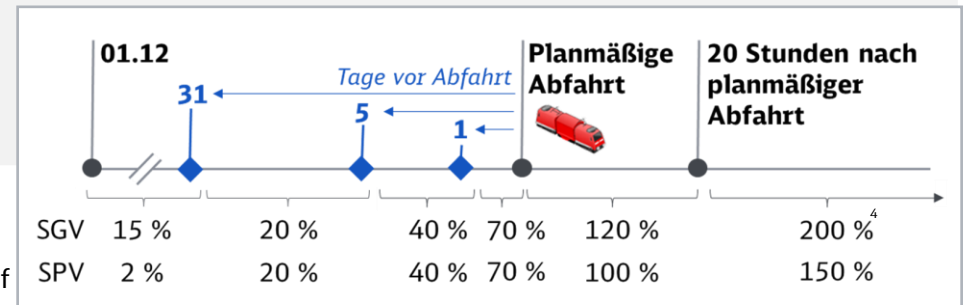
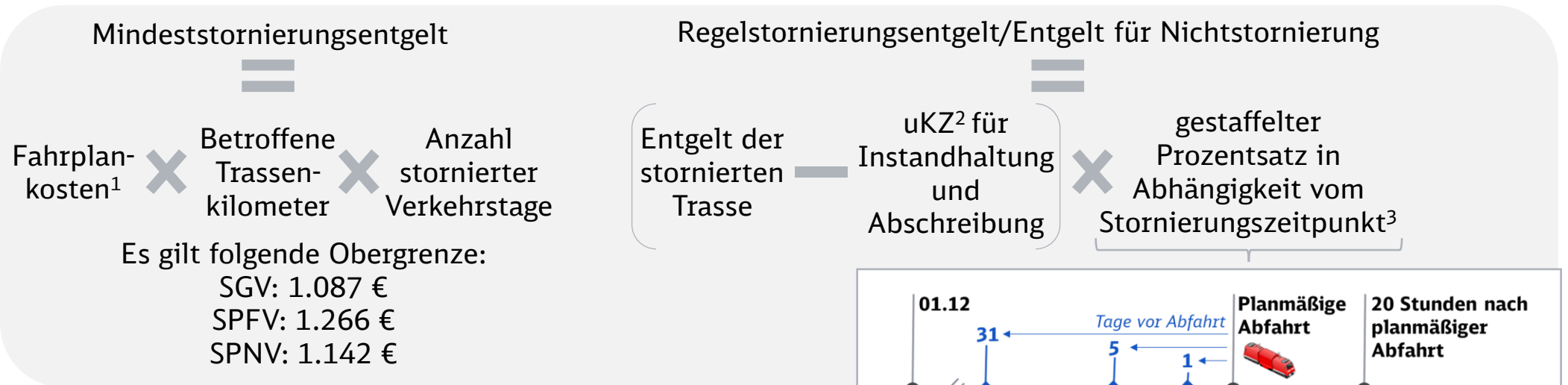
Entgelthöhen: Bezüglich der Entgelthöhen, gilt folgende allgemeine Regelung:



Art des Entgelts
richtet sich nach
Stornierungszeitpunkt
bzw. ob eine
Stornierung rechtzeitig
erfolgt ist



Entgelthöhe



(1) Entspricht für das Fahrplanjahr 2024/25 0,03 €/trkm für den SPFV und 0,04 €/trkm für den SGV und den SPNV
 (2) Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs
 (3) Die Einordnung in die für die Berechnung des Stornierungsentgeltes relevante Storno-Staffel erfolgt minutenscharf
 (4) Abweichend für das Segment „Sehr schwer“

Berechnungsbeispiel Regelstornierungsentgelt vs. Entgelt für Nichtstornierung

Beispielhafter Sachverhalt:

Ein Zugangsberechtigter des SGV (Standard) storniert eine Trasse der Länge 150 trkm zwei Stunden nach Abfahrt:

$$\begin{aligned} \text{Regelstornierungsentgelt/} &= \left(\text{Entgelt der stornierten Trasse} - \text{uKZ}^1 \text{ für Instandhaltung und Abschreibung} \right) \times \text{gestaffelter Prozentsatz in Abhängigkeit vom Stornierungszeitpunkt} \\ \text{Entgelt für Nichtstornierung} &= \\ \text{Regelstornierungsentgelt} &= \left(\begin{array}{l} 150 \text{ trkm} * 3,73 \text{ €} \\ = 559,50 \text{ €} \end{array} - \begin{array}{l} 150 \text{ trkm} * 1,25 \text{ €} \\ = 187,50 \text{ €} \end{array} \right) \times 120 \% = 446,40 \text{ €} \end{aligned}$$

vs. die Trasse wird nicht bis 20h nach Abfahrt storniert:

$$\text{Entgelt für Nichtstornierung} = \left(559,50 \text{ €} - 187,50 \text{ €} \right) \times 200 \% = 744,00 \text{ €}$$

Ergebnis: Trotz später Stornierung nach Abfahrt zahlt der Zugangsberechtigte weniger als das reguläre Trassenentgelt. Lediglich bei Nichtstornierung übersteigt das zu zahlende Trassenentgelt das reguläre Trassenentgelt bei Nutzung der vertraglich vereinbarten Trasse.

(1) Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs

(2) Grundsätzlicher Hinweis: Die rechtlich bindenden Entgelte befinden sich in Anlage 5.3 (Liste der Entgelte) der INB 2025

Übersicht der uKZ¹ für Instandhaltung und Abschreibung – Netzfahrplanperiode 2024/2025

Schienengüterverkehr:

Segment	Höhe uKZ ¹ für Instandhaltung und Abschreibung
Standard	1,25 €
Sehr schwer	2,58 €
Gefahrgutganzzug	1,25 €
Güternahverkehr	0,61 €
Lokfahrt	0,58 €

Schienepersonenfernverkehr:

Segment	Höhe uKZ ¹ für Instandhaltung und Abschreibung
Basic	0,93 €
Nacht	0,93 €
Charter/Nostalgie	0,62 €
Punkt-zu-Punkt	0,93 €
Leer-/Lokfahrt	0,93 €
Metro	0,93 €

Schienepersonennahverkehr:

Segment	Höhe uKZ ¹ für Instandhaltung und Abschreibung
Lastfahrt	0,62 €
Leerfahrt	0,58 €

(1) Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs