Copyright: Deutsche Bahn AG / Holger Peters

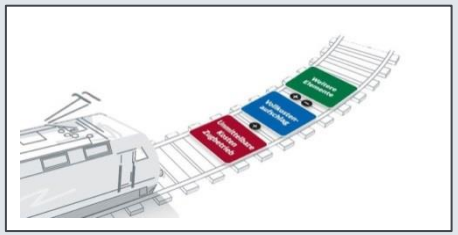
Das genehmigte Trassenpreissystem 2018

DB Netz AG | 03.05.2017

Konzept für TPS entwickelt und unter Einbeziehung des Marktes und der BNetzA kommuniziert - von BNetzA mit einigen Einschränkungen genehmigt

Dezember 2012

EU RIL
2012/34



November 2014

Kick-Off
Marktkonsultation

Juni 2015

Abschluss
Marktkonsultation
& Kommunikation
angepasstes Konzept
an Markt

September 2016

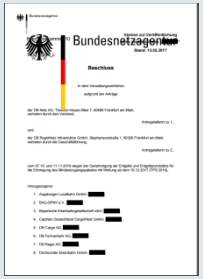
Verabschiedung ERegG

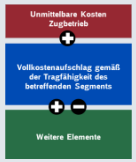
Oktober 2016

Anhörung
10. BK BNetzA

Februar 2017

Beschluss
TPS 2018
durch BNetzA



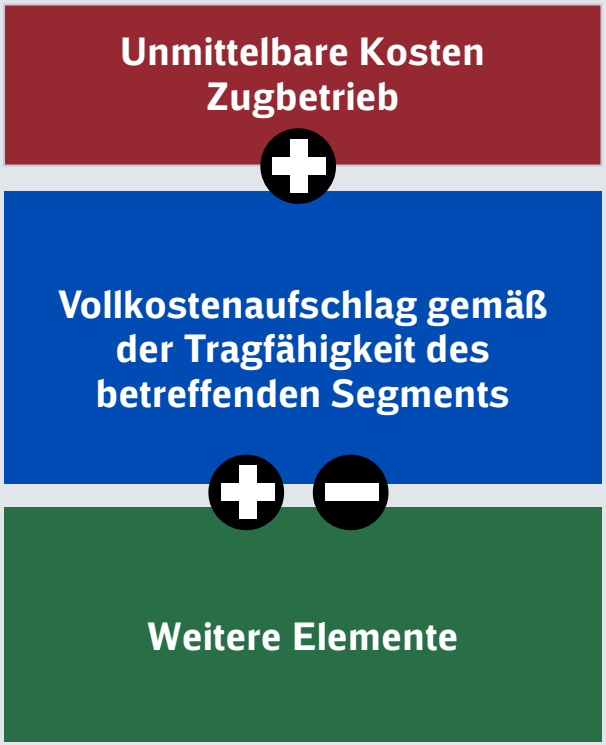


Dezember 2017

Einführung
TPS 2018

Entgeltgrundsätze der EU-RIL 2012/34 geben Entgeltstruktur für zukünftige Trassenpreisbildung vor

Grundlogik EU-Recht



Unmittelbare Kosten des Zugbetrieb

- Jeder Nutzer muss die Kosten tragen, die er unmittelbar verursacht

Vollkostenaufschlag

- Verbleibende Kosten werden zwischen allen Nutzern so aufgeteilt, dass die maximale Menge nachgefragt wird
- Zuschlaghöhe hat keinen Zusammenhang mit Leistungsumfang, sondern orientiert sich ausschließlich an Tragfähigkeit
- Für DB Netz AG zwingend erforderlich, um Finanzierung der Infrastruktur sicherzustellen
- Aufschlag darf kein Segment von Nutzung ausschließen

Umwelt-/Knappheitsaufschläge (optional)

- Zuschläge sollen im Gesetz vorgesehene Steuerungsanreize (z. B. Umwelt, Kapazität) erreichen

Durch die Weiterentwicklung des TPS findet ein Wechsel der Grundlogik bezüglich der Entgeltbildung für Trassen statt

Heute: überwiegend **infrastrukturorientiert**

Streckenkategorie

x

Produktfaktor

Abbildung Tragfähigkeit über Strecken und Produkte

Zukünftig: überwiegend **nachfrageorientiert**

Abbildung Tragfähigkeit über Eigenschaften der Marktsegmente

Im SPFV werden u. a. anhand Aufkommensstärke, Verkehrszeit und Durchschnittsgeschwindigkeit Segmente gebildet

	06:00-20:00 Uhr*	20:00-23:00 Uhr**	23:00-06:00 Uhr
Zug verkehrt **zwischen Metropol-bahnhöfen**	Metro Tag***	Basic	Nacht
Zug verkehrt **nicht zwischen Metropol-bahnhöfen**	Basic		
Weitere Segmente	Leer-/Lokfahrt	Charter-/Nostalgie	Punkt-zu-Punkt

*Am Wochenende 09:00-20:00 Uhr
** Am Wochenende auch 06:00-09:00 Uhr
*** Geschwindigkeitsabhängige Entgelte zwischen 100 km/h und 160 km/h

Die SPFV-Entgelte ergeben sich aus unmittelbar zugbedingten Kosten und Vollkostenaufschlägen

TPS 2018 – Entgelte Schienenpersonenfernverkehr [Euro/Trassenkilometer]

	Segment	Unmittelbare Kosten	Entgelt 2018	Optional Zusatz Express**
	Metro Tag >160*	1,145	11,63	+2,00
	Metro Tag <100*	1,145	5,07	+2,00
	Basic	1,145	4,51	+2,00
	Nacht	1,145	2,51	+2,00
	Charter / Nostalgie	0,666	2,05	/
	Punkt-zu-Punkt	1,145	4,08	/
	Leer- / Lokfahrt	0,627	2,05	+2,00

* Verkehre mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit größer 160 km/h haben ein Entgelt von 11,63 EUR/Trkm, Verkehre mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit kleiner 100 km/h haben ein Entgelt von 5,07EUR/Trkm. Dazwischen steigt das Entgelt linear mit der Geschwindigkeit.
** Aufschlag auf das Trassenentgelt.

Die Segmentierung im SPNV muss aufgrund der Vorgaben des ERegG angepasst werden – Bundesländer als Marktsegmente

Anforderungen ERegG § 37

- **Segmentierung** im **SPNV** nach **Bundesländern**
- **Durchschnittliche Entgelte** des **SPNV** für **jedes Land** sind so zu **bemessen**, dass sie den durchschnittlichen **Entgelten** der betroffenen Verkehrsdienste im **jeweiligen Land** in der Netzfahrplanperiode **2016/2017 entsprechen**
- Davon ausgehend: **Dynamisierung der Entgelte** je Bundesland **um +1,8% p.a.** ab dem **Netzfahrplan 2017/2018**

Anpassung Konzept SPNV

- **Entfall der bisherigen Segmentierung** im **SPNV** nach zeitlichen (Tag/ Nacht) und räumlichen (Zentrum/ Umland) Segmentierungskriterien
- **Neu:** Jedes **Bundesland** mit zwei **Marktsegmenten (Lastfahrt und Lok-/Leerfahrt)**
- **Festlegung** der **Durchschnittsentgelte** je Segment erfolgt gemäß **Anforderungen ERegG § 37**

alt:

neu:

Im SPNV werden die Trassenentgelte in 2018 um durchschnittlich +1,8% gegenüber dem Vorjahr angepasst

DB NETZE

TPS 2018 – Entgelte Schienenpersonennahverkehr [Euro/Trassenkilometer]

BuLa	Unmittelbare Kosten	Lastfahrt Entgelt 2018	Leerfahrt Entgelt 2018
BW	0,666	5,112	2,990
BY	0,666	4,983	3,151
BE	0,666	5,413	3,290
BB	0,666	5,531	3,456
HB	0,666	5,439	3,520
HH	0,666	4,778	2,884
HE	0,666	4,864	2,954
MV	0,666	5,406	3,265

BuLa	Unmittelbare Kosten	Lastfahrt Entgelt 2018	Leerfahrt Entgelt 2018
NI	0,666	5,189	3,375
NRW	0,666	4,970	3,340
RP	0,666	5,155	3,141
SL	0,666	5,279	3,194
SN	0,666	5,219	3,199
ST	0,666	5,187	3,115
SH	0,666	5,285	3,255
TH	0,666	5,226	3,180

Im Güterverkehr werden die Segmente anhand des Charakters der Verkehre unterschieden

Lokfahrt

Zug ist Lokfahrt

Sehr schwerer Zug

Zug mit Gewicht
> 3.000 t

Standard-Zug

Kein Güternahverkehr; Kein Gefahrgutganz-/ Sehr Schwerer Zug

Gefahrgutganzzug

Zug transportiert ausschließlich Gefahrgut

Gefahrgutgüternahverkehr

Verkehre ≤ 75km Trassenlänge UND ≤ 370 m Wagenzuglänge, Zug transportiert ausschließlich Gefahrgut

Güternahverkehr

Verkehre ≤ 75km Trassenlänge UND ≤ 370 m Wagenzuglänge

Subsegmente mit Auf- und Abschlägen ermöglichen eine weitere Differenzierung im Güterverkehr

Segmente im SGV

- Lokfahrt
- Güternahverkehrszug
- Sehr schwerer Zug
- Gefahrgutgüternahverkehrszug
- Standard-Zug
- Gefahrgutganzzug

+ −

Auf-/Abschläge für mögliche Differenzierung innerhalb der Segmente

1. **Zeitliche Flexibilität – Zusatz „Z-Flex“**
   Flexibilität der Endkunden bezüglich zeitlicher Fahrplangestaltung
2. **Räumliche Flexibilität – Zusatz „R-Flex“**
   Flexibilität der Endkunden bezüglich räumlicher Fahrplangestaltung

Nur für Netzfahrplantrassen

3. **Priorität in betrieblicher Durchführung und gesonderte Behandlung im Baubetriebsmanagement***
   - **Zusatz „Express“**
     Vorrang vor allen Zügen (Ausnahme „SPFV-Express“)
   - **Zusatz „Schnell“**
     Vorrang vor anderen Güterzügen (Ausnahme: andere Güterzüge mit Zusatz „Express“ und „Schnell“)

* Möglich für alle Segmente im SGV mit Ausnahme von sehr schweren Zügen und Lokfahrten.

Die SGV-Entgelte ergeben sich aus unmittelbar zugbedingten Kosten und Vollkostenaufschlägen

TPS 2018 – Entgelte Schienengüterverkehr [Euro/Trassenkilometer]

Segment	Unmittelbare Kosten	Entgelt 2018	Optional			
			Zusatz Z-Flex*	Zusatz R-Flex*	Zusatz Schnell*	Zusatz Express*
Standard-Zug	1,315	2,83	-0,10	-0,10	+0,50	+2,00
Sehr schwerer Zug	2,337	4,05	-0,10	-0,10	/	/
Gefahrgutganzzug	1,315	3,46	-0,10	-0,10	+0,50	+2,00
Güternahverkehrszug	0,818	1,67	-0,10	-0,10	+0,50	+2,00
Gefahrgutgüternah-verkehrszug	0,818	1,88	-0,10	-0,10	+0,50	+2,00
Lokfahrt	0,627	1,67	/	/	/	/

* Auf-/ Abschlag auf das Trassenentgelt

Zukünftig wird bei baubedingten Umleitungen im SGV nur der kürzeste Laufweg abgerechnet

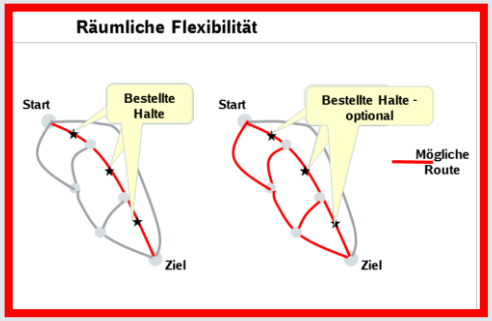
Abrechnung von baubedingte Umleitungen

Status quo

- **Trassenmehrkosten** aufgrund von **Umleitungen** bei **Baumaßnahmen** werden durch **EVU getragen**
- **Seit 2012** läuft ein **Pilotverfahren** zur **Entlastung** der EVU auf 3-5 „großen“ **Baukorridoren**
- **Ziel: umfängliches Verfahren**, um Risiken für Wettbewerbsfähigkeit SGV zu vermeiden

TPS 2018

- Im **Netzfahrplan** angemeldete Trassen des **SGV** werden bei baubedingten **Umleitungen** behandelt wie Trassen mit dem Zusatz **„Räumlich Flexibel“**
  - **Ansatz Trkm des kürzesten Laufwegs**
  - **Abschlag je Trkm** (10 Ct./Trkm)



Im TPS 2018 ändern sich die Stornierungsregelungen und ein Neuverkehrsnachlass wird eingeführt

Konzept	Änderungen im TPS 2018
Neuverkehrsnachlass	■ Nachlass von **20%** auf das reguläre Trassenentgelt **für 12 Monate** ■ Voraussetzungen: Vollständig neuer Verkehr von **mindestens 10 Zugtrassen innerhalb von 12 Monaten**
Anpassung Änderungs- und Stornierungs-regelungen	■ **Neue Fristen und Berechnungslogik** zur **Verstärkung der Anreizwirkung** einer frühzeitigen Stornierung – **Ersparte Aufwendungen** werden vor der Bestimmung der Storno-Entgelte **von der Entgeltbasis abgezogen** – **Anzahl Verkehrstage** fließt in Berechnung Stornierungsentgelt ein
Engpassbepreisung	■ Engpassbepreisung **formal in SNB 2018 hinterlegt** ■ **Aufschlag** wird **im TPS 2018 nicht** erhoben

Aufgrund der Vorgaben des ERegG hat die DB Netz AG das Anreizsystem angepasst – die BNetzA hat Anreizsystem untersagt

Ausgangssituation

- **Eisenbahnregulierungsgesetz** (ERegG) enthält **neue Vorgaben zur Ausgestaltung des Anreizsystems**

Anpassungen am Anreizsystem

- **Ziel** der Anpassungen ist die **Umsetzung der geänderten rechtlichen Vorgaben**
- Zur Minimierung der wirtschaftlichen Unsicherheiten für alle Marktteilnehmer erfolgen **in 2018 keine darüber hinaus gehenden Änderungen**

Situation nach dem Beschluss der BNetzA

Entwickeltes Anreizsystem im Genehmigungsverfahren TPS 2018 **vollständig untersagt** – DB Netz AG hat Klage gegen die Untersagung erhoben.