



Das **Trassenpreissystem** der DB Netz AG

Gültig vom 11. Dezember 2011
bis 08. Dezember 2012

Die Basis der Zukunft. DB Netze.



Die DB Netz AG betreibt in eigener Verantwortung das mit rund 34.000 km größte Schienennetz in Europa. Dieses steht jedem zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, insofern es die technischen und rechtlichen Anforderungen des Eisenbahn-Bundesamtes erfüllt, diskriminierungsfrei zur Nutzung offen!

1994 haben wir als erstes Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Europa ein Trassenpreissystem (TPS 94) für die Nutzung der Schieneninfrastruktur eingeführt. Im April 2001 haben wir dieses durch das in seiner Grundstruktur noch heute gültige einstufige Preissystem (TPS 2001) ersetzt. Im Vergleich zu den vorherigen Preissystemen ist es modular aufgebaut. Somit kann jedes einzelne Modul entsprechend marktseitigen und unternehmerischen Erfordernissen spezifisch weiterentwickelt werden, ohne dabei die gesamte Preissystematik zu ändern. Seit seiner Einführung ist die Grundstruktur des TPS 2001 erhalten geblieben. Lediglich einzelne Entgeltkomponenten wurden angepasst sowie neue Entgeltbestandteile problemlos in das vorhandene Preissystem integriert. Für die Kunden hat dies insgesamt den Vorteil einer großen Preissystemstabilität seit 2001.

Insgesamt ermöglicht das modulare Trassenpreissystem der DB Netz AG eine transparente und nachvollziehbare Preisermittlung, die sowohl die durch die Kundenbedürfnisse induzierten Infrastrukturkosten als auch die Tragfähigkeit der jeweiligen Nutzergruppen berücksichtigt. Gleichzeitig wird die Vereinbarkeit mit den rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der Diskriminierungsfreiheit, auf der einen Seite und den unternehmerischen Zielen der DB Netz AG auf der anderen Seite hergestellt. Auf Basis des Trassenpreissystems zahlen alle Kunden bei Inanspruchnahme identischer Leistungen (Trassenprodukte) den gleichen Preis.

Nutzt der Kunde neben den Trassenprodukten auch Serviceeinrichtungen der DB Netz AG, fallen weitere Entgelte gemäß Anlagenpreissystem an. Auch Traktionsenergie und Stationshalte sind nicht im Trassenpreis enthalten.

Seit der Einführung des TPS 2001 nimmt die Zahl der Kunden, die Personen- und Güterverkehre auf dem Schienennetz der DB Netz AG durchführen, kontinuierlich zu. Heute sind es bereits über 370 Gesellschaften, darunter rund 340 Unternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören. Der daraus resultierende Wettbewerb im deutschen Schienenverkehr ist europaweit einmalig und spiegelt sich auch in den steigenden Trassenanmeldungen von nicht zum DB Konzern gehörenden Bahnen wider. Sowohl die vermehrte Nutzung durch nicht zum DB Konzern gehörende Bahnen als auch die stetig zunehmende Nachfrage unterstreicht hierbei die Attraktivität des Systems Schiene und seine Wettbewerbsfähigkeit. Dieser positive Trend im Schienenverkehr wird sich nach vorliegenden Prognosen in den kommenden Jahren fortsetzen. Für uns ist dies eine Bestätigung, dass das modulare TPS ein zentrales Element für den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und eine solide Basis für die positive Entwicklung des Verkehrsträgers Schiene ist.

Auch in Zukunft werden wir das Trassenpreissystem unter Berücksichtigung der teilweise sehr unterschiedlichen Anforderungen weiterentwickeln. Ansporn und Herausforderung ist es weiterhin, einen wesentlichen Beitrag für mehr Wachstum auf der Schiene zu leisten!

Trassenpreissystem der DB Netz AG

Die Entgelte für die Nutzung der Trassen werden gegenüber jedem Kunden in gleicher Weise berechnet. Im Folgenden werden die Entgeltgrundsätze für die Pflichtleistungen dargestellt.

Mit dem Kauf einer Trasse sind folgende **Pflichtleistungen** abgegolten:

- die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen,
- die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen und der Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom,
- die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegung und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen,
- die Vermittlung von Lotsenleistungen oder von Streckenkundeleistungen (die Erbringung dieser Leistungen selbst ist nicht Bestandteil der Pflichtleistung), wobei die DB Netz AG die Kosten der erstmaligen Vermittlung der Lotsen- oder Streckenkundeleistung übernimmt,
- die Bereitstellung aller weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (insbesondere Fahrplanunterlagen) und die nicht unter die Nebenleistungen fallen. Die Art und Weise der Informationsvermittlung wird gesondert geregelt.

Trassenpreise

Das Trassenentgelt je Trassenkilometer setzt sich aus den folgenden drei Komponenten zusammen:

- **Nutzungsabhängige Komponente**
Streckenategorie, Trassenprodukt
- **Leistungsabhängige Komponente**
Anreizsystem zur Verringerung von Störungen, Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit
- **Sonstige Komponenten**
z. B. Angebotsentgelte, Lastkomponente

Hinweis

Alle Angaben zu Entgelthöhen und Faktoren sind für den Zeitraum vom 11.12.2011 bis 08.12.2012 gültig. Alle Entgelte verstehen sich zzgl. der gesetzlich gültigen Mehrwertsteuer. Es gelten ausschließlich die „Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG (SNB)“ und die „Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG (ABN)“. Diese stehen im Internet unter www.dbnetze.com/snb zur Verfügung.

Die nutzungsabhängige Entgeltkomponente wird von der Streckenkategorie und vom Trassenprodukt bestimmt.



Streckenategorie

Um sowohl der Heterogenität der Infrastrukturausstattung als auch dem Kundenbedürfnis nach Einfachheit und Transparenz gerecht zu werden, hat die DB Netz AG ihre Strecken in 12 Kategorien eingeteilt. Die Einkategorisierung von Streckenabschnitten orientiert sich an den spezifischen, aufwandswirksamen Ausstattungselementen der Infrastruktur. Sie berücksichtigt aber gleichzeitig die verkehrliche Bedeutung, die jeder Abschnitt als Teil des Gesamtnetzes für die Zugangsberechtigten hat. Diese Kategorisierung anhand objektiver Streckenmerkmale ermöglicht eine marktorientierte Preisdifferenzierung bei gleichzeitiger Vermeidung der negativen Wirkungen eines „atomisierten“ Systems kostenorientierter Streckeneinzelpreise. Aus der Streckenkategorie leitet sich der Grundpreis je Trassenkilometer ab.

Die Einkategorisierung wird nach folgenden Kriterien vorgenommen:

Fernstrecken

Fplus: Die Strecken der Kategorie Fplus zeichnen sich durch ihre überdurchschnittliche verkehrliche Bedeutung aus. Sie sind aufgrund ihrer infrastrukturellen Ausstattungsmerkmale überwiegend mit Geschwindigkeiten >280 km/h befahrbar und dienen überwiegend dem schnellen Verkehr.

F1: In dieser Kategorie sind alle Strecken zusammengefasst, die mit einer Geschwindigkeit größer als 200 km/h bis 280 km/h befahrbar sind. Die Strecken können sowohl überwiegend dem schnellen Verkehr dienen als auch im Mischbetrieb genutzt werden.

F2: Strecken, die mit Geschwindigkeiten zwischen 161 und 200 km/h befahrbar sind, werden dieser Kategorie zugeordnet. Diese Strecken können sowohl überwiegend dem schnellen Verkehr dienen als auch im Mischbetrieb genutzt werden.

F3: Strecken der Kategorie F3 sind Mischbetriebsstrecken, die überwiegend im Geschwindigkeitsbereich zwischen 101 und 160 km/h befahren werden.

F4: Die Kategorie F4 fasst Strecken des Geschwindigkeitsbereichs zwischen 101 und 160 km/h zusammen, auf denen vorrangig überregionale, schnelle Verkehre durchgeführt werden.

F5: Strecken der Kategorie F5 sind für die vorrangige Nutzung durch überregionale langsame Verkehre für Geschwindigkeiten bis 120 km/h vorgesehen.

F6: Die Kategorie F6 enthält Strecken, die mit Geschwindigkeiten zwischen 101 und 160 km/h befahren werden können und überwiegend dem Schienenpersonennahverkehr bzw. der Anbindung einer Region an einen Verdichtungsraum dienen.

Zulaufstrecken

Z1: Die Kategorie Z1 beinhaltet überwiegend Strecken, welche mit Geschwindigkeiten zwischen 51 und 100 km/h befahren werden können.

Z2: In die Kategorie Z2 sind alle Strecken eingeteilt, die mit keiner oder einfachster Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet sind bzw. nur mit geringer Geschwindigkeit bis 50 km/h befahren werden können.

Strecken des Stadtschnellverkehrs

S1: Strecken der Kategorie S1 werden überwiegend bzw. ausschließlich für den Betrieb des Stadtschnellverkehrs vorgehalten.

S2: Diese Kategorie beinhaltet alle gleichstrombetriebenen Strecken des Stadtschnellverkehrs in Hamburg.

S3: Diese Kategorie beinhaltet alle gleichstrombetriebenen Strecken des Stadtschnellverkehrs in Berlin.

Eine Übersicht der Kategorisierung der Schienenstrecken der DB Netz AG enthält die Anlage zur „Liste der Entgelte der DB Netz AG 2012 für Trassen“. Diese ist im Internet unter www.dbnetze.com/tps2012 verfügbar.

Streckenategorien und Grundpreise

Streckenategorien	Grundpreise
Fernstrecke Fplus	8,76 Euro/Trkm
Fernstrecke F1	4,48 Euro/Trkm
Fernstrecke F2	3,11 Euro/Trkm
Fernstrecke F3	2,80 Euro/Trkm
Fernstrecke F4	2,68 Euro/Trkm
Fernstrecke F5	1,99 Euro/Trkm
Fernstrecke F6	2,64 Euro/Trkm
Zulaufstrecke Z1	2,74 Euro/Trkm
Zulaufstrecke Z2	2,82 Euro/Trkm
Stadtschnellverkehrsstrecke S1	1,77 Euro/Trkm
Stadtschnellverkehrsstrecke S2	2,37 Euro/Trkm
Stadtschnellverkehrsstrecke S3	2,82 Euro/Trkm



Trassenprodukt

Die verschiedenen Trassenprodukte ermöglichen es, das Trassenpreissystem (TPS) an den individuellen Bedürfnissen des Marktes auszurichten. Sie stellen damit die Marktorientierung des TPS sicher, die im Grundpreis nicht vollständig berücksichtigt werden kann. Grundlage dieses Produktportfolios ist die Unterscheidung von vier Trassenprodukten für Personen- und Güterverkehr. Jedes dieser Trassenprodukte berücksichtigt neben den durch die Kundenanforderungen verursachten Kosten insbesondere auch die Wirkung der Entgelthöhen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen, d. h. deren Zahlungsbereitschaft. Über einen multiplikativen Trassenproduktfaktor werden die Produkte im Trassenpreis berücksichtigt. Im Folgenden werden die Trassenprodukte beschrieben.

Trassen für den Personenverkehr

Personenverkehrs-Express-Trasse

Sie ermöglicht die schnellstmögliche und direkte Anbindung von Ballungszentren im Personenfern- und Personennahverkehr sowie grenzüberschreitende Expressverkehre. Express-Trassen können durch ihre Abfahrts- und Ankunftszeiten in bestehende Taktsysteme integriert werden bzw. ein neues Express-Taktsystem bilden. Sie erhalten im Rahmen der „Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG (ABN)“ höchste Priorität bei der betrieblichen Durchführung des Verkehrs.

Personenverkehrs-Takt-Trasse

Der Taktverkehr zeichnet sich in der Regel durch Verkehre von mindestens vier Zugpaaren am Tag aus, deren Laufweg auf dem überwiegenden Teil (mehr als 50%) übereinstimmt und/oder die über Betriebsprogramme zu einem Taktsystem miteinander verknüpft und dadurch ins Netz eingebunden sind. Diese Verkehre besitzen gleiche oder alternierende Systemhalte. Die Takt-Trassen werden zusätzlich nach Nahverkehr und Fernverkehr unterschieden.

Die **Personennahverkehrs-Takt-Trasse** umfasst alle Trassen des Nahverkehrs einschließlich der Stadtschnellverkehrs-Trassen, die über Takte und Anschlüsse miteinander verknüpft sind.

Die **Personenfernverkehrs-Takt-Trasse** umfasst alle Trassen des Fernverkehrs, die über Takte und Anschlüsse miteinander verknüpft sind. Dazu gehören grundsätzlich auch die Trassen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, sofern keine besonderen Anforderungen an die Planung dieser Trassen gestellt werden.

Aus Zügen des Expressproduktes bestehende Taktsysteme fallen nicht unter die Definition der Takt-Trasse, sondern sind als Express-Trassen zu verstehen.

Personenverkehrs-Economy-Trasse

Diese Trasse stellt eine preisgünstige Wahlmöglichkeit sowohl für den Personennah- als auch für den Personenfernverkehr außerhalb eines Taktsystems dar.

Trassen für den Güterverkehr

Güterverkehrs-Express-Trasse

Sie bietet möglichst schnelle und direkte Verbindungen mit hoher Zuverlässigkeit zwischen den wichtigsten Zentren in Deutschland. Sie erhält höchste Priorität bei der betrieblichen Durchführung des Verkehrs, soweit dies im Rahmen der „Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG (ABN)“ möglich ist. Dies gilt sowohl innerhalb des Güterverkehrs als auch gegenüber den Personenverkehrs-Economy- und Takt-Trassen.

Güterverkehrs-Standard-Trasse

Diese Trasse steht für alle Züge des Güterverkehrs zur Verfügung. Typischerweise sind die Güterverkehrs-Standard-Trassen über Anschlüsse miteinander verknüpft oder unterliegen besonderen Restriktionen wie zum Beispiel festen Ankunftszeiten beim Empfänger. Daraus resultieren für die DB Netz AG Fixpunkte bei der Erstellung des Fahrplans. Im Güterverkehr gibt es jedoch allgemein weniger Vorgaben als im Personenverkehr. Die DB Netz AG ist somit bei der Ausarbeitung des Fahrplans flexibler.

Güterverkehrs-LZ-Trasse

Die LZ-Trasse ermöglicht die Durchführung dispositiver Lok- und Triebfahrzeugfahrten.

Güterverkehrs-Zubringer-Trasse

Die Trasse kann für die Überführung beladener und leerer Wagen im Einzelwagenverkehr zwischen den Güterverkehrsstellen und den Zugbildungsanlagen der DB Netz AG bestellt werden. Sie muss in unmittelbarem Zusammenhang mit der Nutzung einer Güterverkehrs-Standard- bzw. Express-Trasse stehen und darf eine Trassenlänge von 75 km nicht überschreiten.

Die mitgeführten Wagen müssen zur Sammlung bzw. Verteilung auf mehrere Güterverkehrsstellen vorgesehen sein. Ein schlüssiges Bedienkonzept für die betreffende Region muss vorgelegt werden.

Trassenprodukte und Faktoren

Personenverkehrs-Trassen	Faktor
Personenverkehrs-Express-Trasse	1,80
Personennahverkehrs-Takt-Trasse	1,65
Personenfernverkehrs-Takt-Trasse	1,65
Personenverkehrs-Economy-Trasse	1,00

Güterverkehrs-Trassen	Faktor
Güterverkehrs-Express-Trasse	1,65
Güterverkehrs-Standard-Trasse	1,00
Güterverkehrs-LZ-Trasse	0,65
Güterverkehrs-Zubringer-Trasse	0,50

Die leistungsabhängige Entgeltkomponente bietet Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes.



Anreizsystem zur Verringerung von Störungen

Um Störungen auf dem Schienennetz zu verringern, wird eine monetäre Anreizsetzung dann in Kraft gesetzt, wenn die vereinbarten Jahrespünktlichkeitszielwerte abzüglich der Bandbreite für das betreffende Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht erreicht wurden. In diesem Fall wird ein Anreizentgelt (Incentivierung) in Höhe von 10 Cent pro anrechenbare Zusatzverspätungsminute in Ansatz gebracht. Informationen zum Anreizsystem zur Verringerung von Störungen stehen in den aktuell gültigen Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) unter Ziffer 6.2.2.1. Eine detaillierte Darstellung bietet Ihnen die Broschüre „Das Anreizsystem Trasse der DB Netz AG“. Diese Broschüre steht für Sie im Internet unter www.dbnetze.com/anreizsystem zur Verfügung.

Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Auslastungsfaktor
Zur Schaffung von Anreizen zur effizienten Nutzung der Schienenwege wird ein Auslastungsfaktor auf besonders stark ausgelasteten Streckenabschnitten erhoben. Die Höhe des Auslastungsfaktors beträgt 1,20. Eine Übersicht der besonders stark ausgelasteten Streckenabschnitte enthält die „Liste der Entgelte der DB Netz AG 2012 für Trassen“. Diese steht im Internet unter www.dbnetze.com/tps2012 zur Verfügung.

Zugbedingte Abweichung von der Mindestgeschwindigkeit
Zur Schaffung von Anreizen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes wird ein multiplikativer Zuschlag auf das Trassenentgelt in Höhe von 1,50 erhoben, wenn zugbedingt eine Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h nicht erreicht wird und somit ein deutlich erhöhter Kapazitätsbedarf entsteht. Diese Regelung gilt für alle Streckenkategorien der Fernstrecken und Strecken des Stadtschnellverkehrs.



Regionalfaktoren

Mit Bescheid vom 05. 03. 2010 hat die Bundesnetzagentur die Anwendung der Regionalfaktoren mit Wirkung zum 12. 12. 2010 untersagt. Durch den am 17. 08. 2010 zwischen Bundesnetzagentur und DB Netz AG abgeschlossenen öffentlich-rechtlichen Vertrag konnte das Verfahren einvernehmlich beendet werden: Die DB Netz AG verpflichtet sich, ab 11. 12. 2011 den Regionalfaktor nicht mehr zu erheben. Zur Kompensation der ab Fahrplanjahr 2011/2012 entfallenden Regionalfaktoren hat die DB Netz AG folgendes Vorgehen beschlossen:

Zur Kompensation der ab 11. 12. 2011 entfallenden Regionalfaktoren wird eine Entgeltanpassung durchgeführt. Die Kategoriegrundpreise enthalten für die Streckenkategorien F6, Z1 und Z2 eine anteilige Erhöhung als Kompensation für den ab 11. 12. 2011 entfallenden Regionalfaktor. Bei der Streckenkategorie F6 beträgt diese 0,22 EUR/Trkm und bei den Streckenkategorien Z1 und Z2 je 0,23 EUR/Trkm.

Gelingt bis zum 30. 06. 2011 eine vertragliche Vereinbarung mit allen Bundesländern zur Kompensation der entfallenden Regionalfaktoren, würde dieser Teil der Erhöhung der Grundpreise nicht zum 11. 12. 2011 wirksam werden.

In diesem Fall würden sich die Kategoriegrundpreise wie folgt reduzieren:

F6: 2,42 EUR/Trkm (anstatt 2,64 EUR/Trkm)

Z1: 2,51 EUR/Trkm (anstatt 2,74 EUR/Trkm)

Z2: 2,59 EUR/Trkm (anstatt 2,82 EUR/Trkm)

Andernfalls werden die veröffentlichten erhöhten Grundpreise, d. h.

F6: 2,64 EUR/Trkm

Z1: 2,74 EUR/Trkm

Z2: 2,82 EUR/Trkm

ab dem 11. 12. 2011 wirksam werden.

Die DB Netz AG wird am 01. 07. 2011 mitteilen, ob die reduzierte oder die erhöhte Variante der Grundpreise zum Tragen kommt. Einen entsprechenden Vermerk enthält die Liste der Entgelte für Trassen, Zusatz- und Nebenleistungen 2012 in Ziffer 3.1.1. Aktuelle Informationen stehen im Internet unter www.dbnetze.com/tps2012 zur Verfügung.



Lastkomponente

Die gewichtsabhängige Lastkomponente spiegelt den zusätzlichen Aufwand wider, den schwere Züge durch erhöhten Verschleiß und Kapazitätsverbrauch verursachen. Der Trassenpreis der Verkehrsleistung Schienengüterverkehr enthält eine vom Bruttogewicht des Wagenzuges abhängige Entgeltkomponente. Für Zuggewichte ab 3.000 t wird ein additiver Zuschlag erhoben.

> 3.000 t	0,96 Euro/Trkm
-----------	----------------

Bedarfs-Trasse

Die Kunden der DB Netz AG erhalten die Möglichkeit, maximal 15% (gemessen an den Trassenkilometern) ihrer insgesamt angemeldeten Trassen in Form von Bedarfs-Trassen anzumelden. Werden mehr als 15% der angemeldeten Trassen als Bedarfs-Trassen angemeldet, so werden die zu viel angemeldeten Trassen wie Trassen im Gelegenheitsverkehr behandelt. Wird die Bedarfs-Trasse genutzt, ist der entsprechende Trassenpreis zu entrichten. Wird die Bedarfs-Trasse nicht oder nur teilweise genutzt, wird ein Reservierungsentgelt für den nicht genutzten Teil der Trasse erhoben. Das Reservierungsentgelt beträgt 10% des Entgeltes der nicht genutzten Bedarfs-Trasse. Der nicht genutzte Teil der Bedarfs-Trasse kann von der DB Netz AG kurzfristig anderweitig vermarktet werden. Stellt ein Dritter einen Antrag auf die Benutzung einer noch nicht aktivierten Bedarfs-Trasse oder ihres überwiegenden Teils (gemessen in Trassenkilometern), so behält der Besteller der Bedarfs-Trasse das Nutzungsrecht nur bei verbindlicher Abnahme dieser Trasse. Wird in diesem Fall nicht innerhalb von zwei Arbeitstagen eine verbindliche Zusage getroffen, so erhält der Dritte das entsprechende Angebot. In diesem Fall entfällt für den Besteller der Bedarfs-Trasse das Reservierungsentgelt. Sowohl im Fall der verbindlichen Zusage durch den Besteller der Bedarfs-Trasse als auch bei Abgabe der Bedarfs-Trasse an den Dritten ist eine nachträgliche Stornierung ausgeschlossen.

Entgelt für Angebotserstellung

Die Aufwendungen für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen sind im Trassenentgelt enthalten. Aus diesem Grund wird bei Nichtannahme einer bestellten Trasse ein Bearbeitungsentgelt von 80 Euro pro Trasse erhoben. Diese Regelung findet keine Anwendung bei berechtigten Beanstandungen des Kunden. Das Entgelt für die Angebotserstellung entspricht maximal dem Nutzungsentgelt der nicht angenommenen Trassen.

Entgelt für die Offenlegung von Rahmenverträgen

Auf Anfrage legt die DB Netz AG in anonymisierter Form die wesentlichen Merkmale der auf der angefragten Strecke bzw. den angefragten Strecken abgeschlossenen Rahmenverträge gemäß § 13 Abs. 6 EIBV offen. Zu den wesentlichen Merkmalen eines Rahmenvertrages gehören die vereinbarte Relation, die vereinbarte Bandbreite, die zeitliche Lage der Rahmenvertragskapazität, die vereinbarte Laufzeit sowie der Beendigungszeitpunkt des Rahmenvertrages. Für jeden Offenlegungsantrag wird ein aufwandsbezogenes Entgelt erhoben. Die Berechnung erfolgt individuell auf Basis des Offenlegungsverlangens in Abhängigkeit vom Zeitaufwand zu einem Stundensatz von 80 Euro pro Stunde.

Reduzierungsentgelte bei Rahmenverträgen

Das mit einem Rahmenvertrag gebundene jährliche Trassenkilometervolumen kann um maximal 1,5% je Netzfahrplanperiode reduziert werden. Bei einer darüber hinausgehenden Reduzierung ist ein Reduzierungsentgelt zu entrichten. Bei Rahmenverträgen mit einer Laufzeit von mehr als einer Rahmenfahrplanperiode kann ab Beginn der zweiten Rahmenfahrplanperiode das mit dem Rahmenvertrag gebundene jährliche Trassenkilometervolumen um maximal 0,5% je Netzfahrplanperiode reduziert werden. Bei einer darüber hinausgehenden Reduzierung ist ein Reduzierungsentgelt zu entrichten.

Das Reduzierungsentgelt wird erhoben, da die DB Netz AG ihre Kapazitätsplanung sehr stark an den rahmenvertraglich vergebenen Zugtrassen ausrichten muss und im Sinne einer effizienten Infrastrukturnutzung und gerechten Trassenvergabe auf eine zuverlässige vertragliche Basis angewiesen ist. Zugleich soll vermieden werden, dass über Rahmenverträge Kapazitäten gesichert werden, auf deren Inanspruchnahme im Rahmen der Netzfahrplanerstellung ohne Konsequenz verzichtet werden kann.

Das Reduzierungsentgelt beträgt 15% des Produktes aus dem abweichenden Trassenkilometervolumen und dem durchschnittlichen Trassenkilometerpreis, der sich für die mit einem Rahmenvertrag gebundenen Kapazitäten entsprechend der jeweils gültigen Trassenpreisliste ergibt.

Das Reduzierungsentgelt wird in dem Umfang nicht erhoben, in dem der Kunde anstatt der reduzierten eine zusätzliche Nutzung von Schienenwegkapazität innerhalb der Netzfahrplanperiode vertraglich vereinbart hat. Die Verrechnung erfolgt auf der Basis der Trassenkilometer, die innerhalb der Netzfahrplanperiode durch Netzfahrplan- und Gelegenheitsverkehrstrassen erbracht wurden.

Stornierungsentgelte

Stornierung bedeutet die Abbestellung einer Trasse oder eines Teils einer Trasse an einem oder an mehreren Verkehrstagen. Werden alle Verkehrstage storniert, so erlöschen alle Ansprüche, die gegebenenfalls mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

Für die Stornierung fällt ein Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung an. Zusätzlich wird ein prozentuales Stornoentgelt in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Stornierung und dem einfachen Entgelt für die stornierte Trasse bzw. für den stornierten Teil der Trasse erhoben. Das Stornierungsentgelt entspricht maximal dem entgangenen Entgelt für die stornierte Trassennutzung.

Für Stornierungen werden Stornierungsentgelte in folgender Höhe erhoben:

Stornierung	
Bis zum 60. Tag vor dem zu stornierenden Verkehrstag:	Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung
Bis zum 30. Tag vor dem zu stornierenden Verkehrstag:	Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung und 10% des einfachen Entgeltes für die stornierte Trasse bzw. den stornierten Teil der Trasse
Nach dem 30. Tag vor dem zu stornierenden Verkehrstag und über 24 Stunden vor der Abfahrt:	Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung und 20% des einfachen Entgeltes für die stornierte Trasse bzw. den stornierten Teil der Trasse
Unter 24 Stunden vor der Abfahrt:	Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung und 40% des einfachen Entgeltes für die stornierte Trasse bzw. den stornierten Teil der Trasse

Sonstige Komponenten

Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßem Zustand der Infrastruktur

Bei nicht vertragsgemäßem Zustand des Schienenweges, der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie der zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom mindert die DB Netz AG das Entgelt für die Trassenutzung.

Gemäß den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG (Ziffer 6.2.3.7.2) reduziert die DB Netz AG unabhängig von einem Minderungsverlangen der Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. der sonstigen Zugangsberechtigten (EVU/ZB) von sich aus das geschuldete Nutzungsentgelt im Falle der nachfolgend genannten Mängel:

Kodierungen der Verspätungsursachen (VU)

■ Mängel bezüglich der Schienenwege:

VU 22 (Bauwerke)

VU 23 (Fahrbahn)

VU 30 (Mängellangsamfahrstelle)

VU 31 (Bauarbeiten)

VU 32 (Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten)

VU 83 (Schmierfilm)

■ Mängel bezüglich der Steuerungs- und Sicherungssysteme:

VU 21 (Fernmeldeanlagen)

VU 24 (Bahnübergangssicherungsanlagen)

VU 25 (Sicherungsanlagen)

■ Mängel bezüglich der streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom:

VU 20 (Oberleitungsanlagen)

■ Personalbedingte Mängel:

VU 12 (Fehldisposition)

VU 18 (Betriebliches Personal Netz)

VU 28 (Technisches Personal Netz)

Voraussetzung für eine automatische Entgeltminderung ist eine Mindestanzahl an Zusatzverspätungsminuten, die im Personenfern- und -nahverkehr sowie bei Güterverkehrs-Express-Trassen bei sechs Minuten und bei allen anderen Güterverkehrsprodukten bei einunddreißig Minuten liegt.

Hinsichtlich der Minderung ohne Verlangen des EVU/ZB wird ein auf die Zusatzverspätungsminuten, die Verkehrsart bzw. soweit Express-Trassen betroffen sind auf das Produkt bezogener Minderungsbetrag bis zur Höhe von maximal 50% des jeweiligen Trassenutzungsentgelts gewährt.

Die nach den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (Ziff. 6.2.3.7.2) gewährte Entgeltminderung beträgt

■ im SPFV 3,00 € je Zusatzverspätungsminute,

■ im SPNV 2,00 € je Zusatzverspätungsminute,

■ im SGV 1,00 € je Zusatzverspätungsminute.

Bei Express-Trassen erhöht sich der Minderungsbetrag unabhängig von der Verkehrsart um jeweils 1,00 € je Zusatzverspätungsminute.

Für andere als die in Ziffer 6.2.3.7.2 der SNB genannten Mängel wird aufgrund einer konkreten Mängelanzeige durch das EVU/den ZB eine Minderung gemäß der Analogie zur automatischen Entgeltminderung vorgenommen. In Fällen, in denen eine Bemessung nach Zusatzverspätungsminuten nicht möglich ist, wird die Minderungshöhe unter Berücksichtigung des Ausmaßes des Mangels für die Tauglichkeit zum vertragsgemäßen Gebrauch im Einzelfall ermittelt.

Entgeltregelung bei kurzfristiger Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen

Ergibt sich für eine bestellte Trasse aufgrund von Baumaßnahmen, die nicht im Trassenangebot für die betreffende Trasse berücksichtigt wurden, ein vom ursprünglichen Trassenangebot abweichender Laufweg (Umleitung), so wird nur das Trassenentgelt für den Laufweg in Rechnung gestellt, der dem ursprünglichen Angebot zugrunde liegt.

Diese Regelung gilt nicht für Trassen, bei denen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zum Zeitpunkt der Annahme des Trassenangebots der veränderte Laufweg bereits bekannt war. In diesem Fall wird das Trassenentgelt für den tatsächlich genutzten Laufweg berechnet.

Entgeltregelungen bei Schienenersatz- bzw. Busnotverkehr im Personenverkehr

Ist die Infrastruktur aufgrund geplanter Maßnahmen (z. B. Bauarbeiten), unvorhergesehener Störungen (Unregelmäßigkeiten und Störungen im Betrieb) oder aus Gründen, die das EVU fahrzeug- und/oder personalbedingt zu vertreten hat, für einen vorübergehenden Zeitraum nicht verfügbar, greifen die Regelungen zum Schienenersatzverkehr (vgl. SNB Ziffer 3.4.1) bzw. Busnotverkehr (vgl. SNB Ziffer 4.3.4).

Ist aufgrund geplanter Maßnahmen die Einrichtung von Schienenersatzverkehr (SEV) notwendig, so obliegt die Organisation des SEV dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die Kosten für den SEV werden vollständig vom EVU getragen, Nutzungsentgelte für die Trasse entfallen während der Dauer der Maßnahme.

Die Einrichtung und Organisation von Busnotverkehr obliegt dem jeweiligen EVU. Die Kosten des Busnotverkehrs werden von der Partei getragen, deren Verantwortungsbereich die vorübergehende Nichtverfügbarkeit zuzurechnen ist. Die Verantwortlichkeit ergibt sich in Analogie zu den Regelungen des Anreizsystems zur Reduzierung von Störungen.

Nur in dem Fall, in dem die Ursache der vorübergehenden Nichtverfügbarkeit dem Verantwortungsbereich der DB Netz AG zuzurechnen ist, erfolgt eine Übernahme der Kosten des Busnotverkehrs durch die DB Netz AG, jedoch ausschließlich auf Basis marktüblicher Verrechnungssätze.



Ist die Ursache der vorübergehenden Nichtverfügbarkeit dem Verantwortungsbereich des EVU zuzurechnen, hat dieses die Kosten des Busnotverkehrs zu tragen.

Gleiches gilt für den Fall, dass die Ursache der Nichtverfügbarkeit weder dem Verantwortungsbereich der DB Netz AG noch dem eines EVU zugeordnet werden kann.

Zeitlich begrenzte Entgeltnachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit niedrigem Auslastungsgrad

Auf Strecken mit niedrigem Auslastungsgrad gewährt die DB Netz AG zeitlich begrenzte Nachlässe gemäß § 23 Abs. 2 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV). Durch diese Nachlässe soll ein Anreiz zur Nutzung alternativer Laufwege mit niedrigem Auslastungsgrad gesetzt werden. Die Übersicht der entsprechenden Schienenwegabschnitte (Start- und Zielpunkt), die Höhe der entsprechenden Entgelte sowie die jeweiligen zeitlichen Begrenzungen finden sich in der „Liste der Entgelte der DB Netz AG 2012 für Trassen“ (Ziffer 3.3.8).

Entgeltregelung bei Angebotstrassen

Zur Förderung der Benutzung von Strecken mit niedrigem Auslastungsgrad kann die DB Netz AG auf solchen Strecken nach Fertigstellung des Netzfahrplans freie Kapazitäten gezielt in Form von vorkonstruierten Angebotstrassen vermarkten. Vorkonstruierte Angebotstrassen erhalten einen Nachlass von 10% auf den regulären Trassenpreis. Der Nachlass wird nur gewährt, wenn die Trassen unverändert und vollständig bestellt werden. Es besteht kein Anspruch auf die Bereitstellung von Angebotstrassen.

Entgeltnachlass zur Förderung von Neuverkehren

Zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre gewährt die DB Netz AG allen Zugangsberechtigten zeitlich begrenzte Nachlässe in Form eines prozentualen Abschlags auf das reguläre Nutzungsentgelt auf bestimmten Streckenabschnitten nach § 23 Abs. 2 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV).

Neue Eisenbahnverkehre müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:

■ Es handelt sich um einen im intermodalen Wettbewerb für die Schiene neu gewonnenen oder einen grundsätzlichen neuen Verkehrsdienst.

■ Es handelt sich um einen Regelverkehr oder einen Gelegenheitsverkehr, der mit einer Mindestanzahl von zehn Trassen je Fahrplanperiode verkehrt.

Die Voraussetzungen sind vom Zugangsberechtigten schriftlich bei der Trassenbestellung nachzuweisen.

Von den Nachlässen zur Förderung neuer Eisenbahnverkehre sind folgende Schienenwege ausgenommen:

■ Schienenwege mit einem Auslastungsfaktor für besonders stark ausgelastete Strecken

■ Schienenwege, auf denen zeitlich begrenzte Entgeltnachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit niedrigem Auslastungsgrad gemäß § 23 Abs. 2 EIBV gewährt werden

■ Rein umlaufbedingte Leer- und Lokzugfahrten

Der Nachlass für Neuverkehre in Höhe von 10% des regulären Nutzungsentgelts ist zeitlich begrenzt auf die Dauer der Gültigkeit der „Liste der Entgelte der DB Netz AG 2012 für Trassen“.

Sonstiges

■ Die „Liste der Entgelte der DB Netz AG für Trassen“ wird gemäß der Fristenregelung nach EIBV in der Rubrik Trassen unter der Internetadresse www.dbnetze.com/tps2012 veröffentlicht oder auf Wunsch in Papierform versendet.

■ Zukünftig können auch streckenbezogene Aufwendungen und spezifische Investitionsvorhaben bei der Berechnung der Entgelte besonders berücksichtigt werden.

■ Bei der Festlegung der Entgelthöhen wird stets auch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs angemessen berücksichtigt.

Aufbaustruktur des Trassenpreissystems

Nutzungsabhängige Komponente		Leistungsabhängige Komponente	Sonstige Komponenten
Streckenategorie		Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit	+ Lastkomponente (Schiengüterverkehr)
Grundpreis		* Auslastungsfaktor Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes wird auf besonders stark ausgelasteten Streckenabschnitten ein Auslastungsfaktor von 1,2 erhoben.	Bruttouzuggewichte ab 3.000 t: Zuschlag 0,96 Euro / Trkm
Fplus → 8,76 Euro / Trkm F1 → 4,48 Euro / Trkm F2 → 3,11 Euro / Trkm F3 → 2,80 Euro / Trkm F4 → 2,68 Euro / Trkm F5 → 1,99 Euro / Trkm F6 → 2,64 Euro / Trkm Z1 → 2,74 Euro / Trkm Z2 → 2,82 Euro / Trkm S1 → 1,77 Euro / Trkm S2 → 2,37 Euro / Trkm S3 → 2,82 Euro / Trkm			+ Angebotsentgelt Entgelt bei Nichtannahme einer bestellten Trasse: 80 Euro
* Trassenproduktfaktor		* Zugbedingte Abweichung von der Mindestgeschwindigkeit Zur effizienteren Nutzung der Schienenwege wird ein Zuschlagsfaktor von 1,5 erhoben, wenn auf Fernstrecken und Strecken des Stadtschnellverkehrs eine Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h bauartbedingt nicht erreicht wird.	+ Stornierungsentgelt > 60 Tage: Entgelt für Angebots-erstellung > 30 Tage: Entgelt für Angebots-erstellung + 10 % < 30 Tage: Entgelt für Angebots-erstellung + 20 % < 24 Stunden: Entgelt für Angebots-erstellung + 40 %
Personenverkehr	Güterverkehr		Weitere Komponenten Weitere „Sonstige Komponenten“ sind auf den Seiten 9–12 beschrieben.
Express-Trasse 1,80	Express-Trasse 1,65		
Takt-Trasse 1,65	Standard-Trasse 1,00		
Economy-Trasse 1,00	LZ-Trasse 0,65 Zubringer-Trasse 0,50		
		+/- Anreizsystem zur Verringerung von Störungen Zur Verringerung von Störungen auf dem Schienennetz wird bei vordefinierten Zügen ein Betrag in Höhe von 10 Cent pro Zusatzverspätungsminute für die beeinflussbaren Verspätungsursachen erhoben.	

So werden die drei den Trassenpreis bestimmenden Komponenten miteinander verrechnet und der Trassenpreis gebildet:

Der entfernungsabhängige Grundpreis der Streckenategorie wird mit dem Produktfaktor des gewählten Trassenproduktes multipliziert. Der sich daraus ergebende Preis wird ggf. durch leistungsabhängige Komponenten ergänzt. Als Letztes finden mögliche sonstige Preiskomponenten Berücksichtigung bei der Berechnung des Trassenpreises. Diese können additiv verknüpft sein. Bei weiteren Detailfragen zum Trassenpreissystem stehen die auf den Seiten 18 und 19 genannten Ansprechpartner im Kundenmanagement gerne zur Verfügung.

Die DB Netz AG bietet folgende Neben- und Zusatzleistungen an:

Nebenleistungen

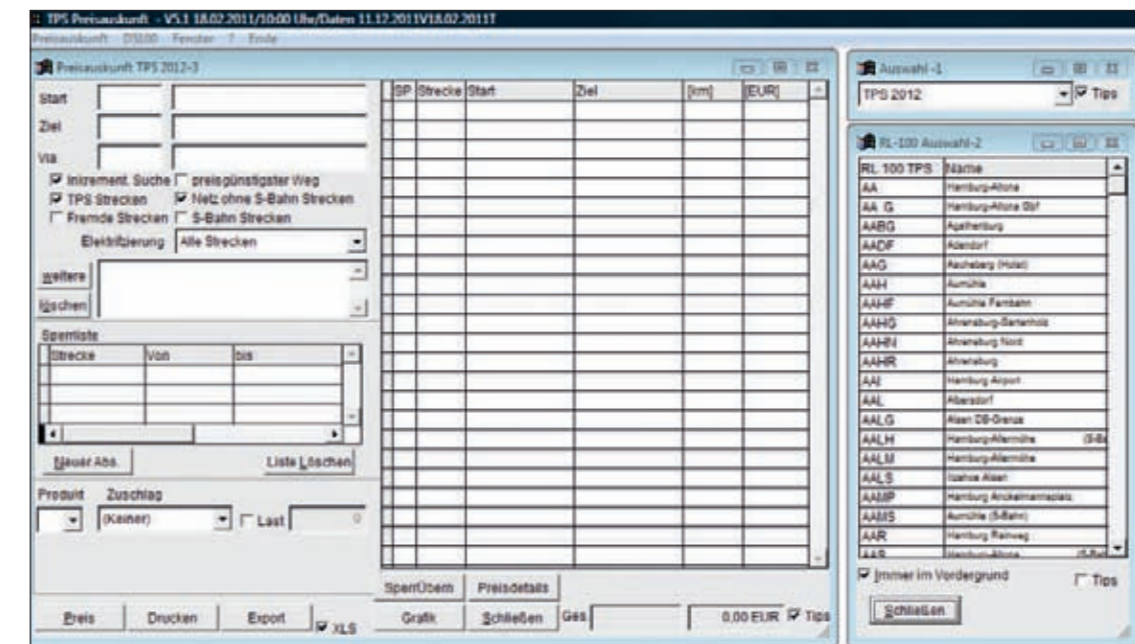
- Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R)
- Betriebsprogrammstudien
- Dispositionsarbeitsplätze in Betriebszentralen
- Eisenbahnkarten
- Fahrplanstudien
- Fahrzeitberechnungen
- Gedruckte Buchfahrpläne und La-Hefte
- Leitsystem zur Netzdisposition Kunde (LeiDis-NK)
 - Basisversion (browserbasierte Anwendung)
 - Premiumversion (Desktopanwendung)
- Lizenz zur Datenabnahme
- Statistiken
- Trassengrafiken
- Trassenstudien

Zusatzleistungen

- Nutzung von Trassengleisen außerhalb eines Trassenangebotes
- Erstellung von Genehmigungen für außergewöhnliche Transporte
- Änderung von Trassen nach Erhalt des Trassenangebotes
- Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten

Nähere Informationen zu den Neben- und Zusatzleistungen als auch deren Entgeltlisten stehen im Internet unter www.dbnetze.com/fahrweg zur Verfügung.

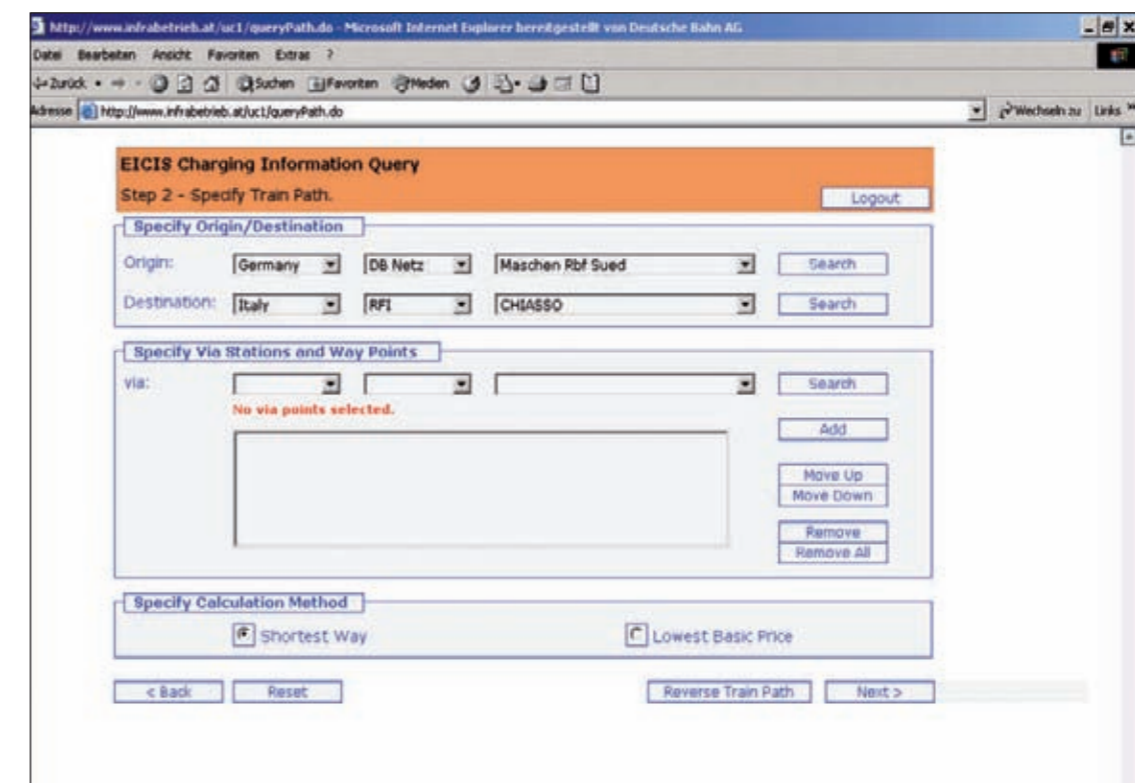
Trassenpreissoftware



Trassenpreisauskunftssoftware der DB Netz AG

Die DB Netz AG bietet ihren Kunden die Möglichkeit, die Trassenpreise auf ihrem Streckennetz unverbindlich selbst zu kalkulieren. Dafür steht eine Trassenpreisauskunftssoftware zum Download im Internet unter www.dbnetze.com/trassenpreisauskunft zur Verfügung.

Mit dem European Infrastructure Charging Information System (EICIS) von RailNetEurope (RNE) können europaweit grenzüberschreitende Trassen online selbst kalkuliert werden. Die Trassenpreisauskunft ist auch hier unverbindlich. Zur EICIS-Trassenpreissoftware im Internet gelangen Sie über www.eicis.com.



European Infrastructure Charging Information System (EICIS)

Trassenportal DB Netz AG – Einfach online aufs Netz

Das Trassenportal (TPN) ist das Trassenbestell- und Angebotsmedium der DB Netz AG, über das die Kunden online ihre Trassenanmeldungen, -änderungen und -abmeldungen abgeben und verwalten können.

Die Kunden können das Trassenportal (TPN) über einen Internetclient ansteuern, den die DB Netz AG zur Verfügung stellt. Die Trassenbestellung erfolgt dabei manuell über ein elektronisches Formular durch die Kunden. Anschließend wird die Bestellung über das Internet online an die DB Netz AG abgesendet.

Für Kunden mit einem hohen Trassenbestellaufkommen und einem eigenen EDV-Verfahren bietet sich zur Erzeugung von Trassenanmeldungen an, die Bestelldaten

online über eine definierte XML-Schnittstelle ans Trassenportal (TPN) zu übertragen und im Gegenzug Trassenangebote zu empfangen. Die manuelle Dateneingabe in das elektronische Formular ist hier nicht erforderlich.

Kosten

Die elektronische Bestellmöglichkeit über das Trassenportal ist ein kostenloser Service, den die DB Netz AG allen Zugangsberechtigten anbietet.

Weitere Informationen zum Trassenportal DB Netz AG (TPN) sind unter www.dbnetze.com/tpn verfügbar.

The screenshot shows the 'Trassenportal - Detail' web interface. It features a complex form with various input fields and dropdown menus. Key sections include: 'Auftragstyp' (Order type) with a dropdown set to 'Anmeldung'; 'Daten am ersten Zuglaufpunkt' (Data at first train stop) with fields for 'Zugnr./Jahr./Sperr.' and 'KV-Profil'; 'Gewünschte Kundenort' (Desired customer location) and 'Zuständigkeit' (Responsibility) dropdowns; 'Abfertigung Bedarfszug / Auslösung' (Processing of demand train / Release) section with 'Beginn' and 'Ende' dropdowns; 'Zugnummer' (Train number) and 'Ausgangs-Niederlassung' (Origin station) fields; 'Verkehrstag in Gesamtauftrag' (Working day in overall order) section; 'Verweise auf andere Bedarfszüge' (References to other demand trains) section with fields for 'Identif. von Zug, Zugnr. / Verkehrsvertrag' and 'Ersatz für Zugnr.'; and a bottom section for 'Bemerkungen' (Remarks) with four columns: 'Bemerkungen Kunde an Netz', 'Bemerkungen Netz an Kunde', and 'Bemerkungen Netz intern'. The interface includes a top navigation bar with 'Daten bearbeiten', 'Benutzer', 'Sichtreife', and 'Hilfe'. A status bar at the bottom shows 'Benutzername', 'HL', 'EVU-Sachbearbeiter', and 'Jahresfahrplan'.

Elektronisches Formular für Trassenbestellung (Internetclient)

Häufig gestellte Fragen



Wie können Trassenpreise einer bestimmten Relation eigenständig ermittelt werden?

Die DB Netz AG stellt Ihnen die Software „TPS-Preisauskunft“ zur Verfügung, mit der Sie die Preise für Ihre Trassennutzung auf dem Streckennetz der DB Netz AG unverbindlich selbst kalkulieren können. Die aktuelle Version dieses Programms können Sie bei Bedarf im Internet herunterladen und haben es somit jederzeit auf Ihrem Rechner zur Verfügung, auch wenn Sie nicht online sind. Unter www.dbnetze.com/trassenpreisauskunft finden Sie die Trassenpreisauskunft.

Die Software wird jedes Jahr aktualisiert und kennt daher sowohl die Infrastruktur des aktuellen Fahrplanjahres als auch die aktuell gültigen Trassenpreise. Gerne können Sie die Software auch auf CD-ROM kostenlos anfordern. Die Bestelladresse sowie eine Bedienungsanleitung finden Sie ebenfalls auf der Internetseite oder Sie fragen bei Ihrem Kundenmanagement nach.



Wie kann herausgefunden werden, ob eine geplante Trasse die Ausweitung der regulären Öffnungszeit einer Strecke erfordert?

Auf besonderen Kundenwunsch können Strecken nach Absprache auch über bestehende Öffnungszeiten hinaus genutzt werden. Die regulären Öffnungszeiten unserer Strecken finden Sie nach Betriebsstellen sortiert auf unserer Homepage unter www.dbnetze.com/oeffnungszeiten.

Über die Suchfunktion im PDF gelangen Sie schnell zur gewünschten Betriebsstelle.



Wer trägt für eine Ausweitung der Besetzungszeiten einer Betriebsstelle die Kosten und wo finde ich die dafür gültigen Kostensätze?

Grundsätzlich ist zwischen Trassen, die fristgerecht zum Netzfahrplan angemeldet wurden, und Trassen des Gelegenheitsverkehrs zu unterscheiden.

Für Erstere stellt die DB Netz AG die nötige Stellwerksbesetzung für Sie kostenfrei sicher. Bei Trassen des Gelegenheitsverkehrs sorgt die DB Netz AG für die benötigte Besetzung der Betriebsstellen, vorbehaltlich der personellen Verfügbarkeit. Die Regelungen hierzu finden Sie in unseren aktuellen SNB. Die Kostensätze entnehmen Sie bitte der aktuellen Liste der Entgelte.



Wo finde ich die jeweils aktuellen Trassenbestellvordrucke?

Auf der Homepage der DB Netz AG sind für Sie die Bestellvordrucke für den Netzfahrplan, den Gelegenheitsverkehr sowie für Baumaschinen und sonstige Nebenfahrzeuge zusammengestellt. Zu den jeweiligen Formularen findet sich auch eine Anleitung mit nützlichen Erläuterungen, die Ihnen das Ausfüllen erleichtert und uns die zügige Bearbeitung Ihrer Bestellung ohne Rückfragen erlaubt.

Unter www.dbnetze.com/trassenanmeldefomulare finden Sie die genannten Formulare.



Wer nimmt meine Trassenbestellungen entgegen?

Bei Fragen zur Trassenbestellung hilft Ihnen gerne der Sie betreuende Regionalbereich weiter. Betreut werden Sie vom Regionalbereich, mit dem Sie den Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrag (Grundsatz-INV) geschlossen haben. Die regionalen Ansprechpartner der DB Netz AG finden Sie am Ende der Broschüre.



Wie lange wird es noch möglich sein, Trassen auf herkömmlichem Weg (per Fax, Mail) zu bestellen?

Das Trassenportal DB Netz AG (TPN) ist der Einstieg in die elektronische Trassenbestellung der Zukunft. Die neue Kommunikationstechnik ermöglicht einen schnelleren Informationsaustausch zwischen Ihrem Unternehmen und der DB Netz AG.

Die DB Netz AG strebt an, das Trassenportal zukünftig als alleiniges Anmeldemedium anzubieten. Direkt zum Trassenportal über: www.dbnetze.com/tpn.



Wo finde ich Informationen zur/zum elektronischen Trassenbestellung/Trassenportal?

Auf der Homepage der DB Netz AG werden Ihnen die vielfältigen Vorteile, die Ihnen die elektronische Abgabe von Trassenanmeldungen bietet, erläutert.

Sie können nicht nur Ihre Anmeldungen für den Netzfahrplan über TPN abgeben, sondern auch Ihre sämtlichen Gelegenheitsverkehre über unser modernes Bestellmedium tätigen.

Ferner zeigen wir Ihnen die technischen Möglichkeiten der Verknüpfung zu bereits bei Ihnen vorhandenen Systemen auf. Sie finden dort auch das Anmeldeformular – Ihre Eintrittskarte für die moderne Trassenbestellung. Natürlich können Sie dort auch das Benutzerhandbuch einsehen und herunterladen. Direkt zum Trassenportal über: www.dbnetze.com/tpn.



Ich beabsichtige in Zukunft meine Trassen über TPN zu bestellen. Gibt es Schulungen für den Umgang mit dem System?

Die DB Netz AG bietet kostenfreie Einführungen zum Trassenportal TPN an. Wenden Sie sich bitte an Ihr jeweiliges Kundenmanagement.



Wie unterscheidet sich das Anreizsystem zur Entgeltminderung?

Das Anreizsystem hat das Ziel, für die Zukunft Anreize zu setzen, Störungen zu verringern und die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes zu erhöhen. Es erfolgt eine Jahresabrechnung, in welcher sowohl netz- als auch EVU- verursachte Verspätungsminuten gegeneinander aufgerechnet werden. Bei der Entgeltminderung findet eine monatliche Abrechnung statt. Das Trassenentgelt der DB Netz AG wird bei Verspätungen aufgrund zurückliegender Infrastrukturmängel auf dem Schienennetz gemindert, unabhängig von einem Verschulden der DB Netz AG.

Ansprechpartner

Zentrale
Mainzer Landstraße 201–203
D-60326 Frankfurt am Main

Kundenmanagement Personenverkehr
Ralph Grassel
Tel.: +49 (0)69 265-30530
Fax: +49 (0)69 265-30503
ralph.grassel@deutschebahn.com

Kundenmanagement Güterverkehr
Monika Roth
Tel.: +49 (0)69 265-30540
Fax: +49 (0)69 265-30503
monika.roth@deutschebahn.com

Theodor-Heuss-Allee 7
D-60486 Frankfurt am Main

Kundencenter Netzfahrplan
Claus Kandels
Tel.: +49 (0)69 265-31980
Fax: +49 (0)69 265-21052
claus.kandels@deutschebahn.com

Regionalbereich Nord
Lindemannallee 3
D-30173 Hannover

Leiter Kundenmanagement und Fahrplan
Michael Körber
Tel.: +49 (0)511 286-49002
Fax: +49 (0)511 286-49120
michael.m.koerber@deutschebahn.com

Regionales Kundenmanagement
Jürgen Motzkau
Tel.: +49 (0)511 286-49112
Fax: +49 (0)511 286-49110
juergen.motzkau@deutschebahn.com

Fahrplan
Gert Janz
Tel.: +49 (0)511 286-49272
Fax: +49 (0)511 286-49210
gert.janz@deutschebahn.com

Regionalbereich Ost
Granitzstraße 55–56
D-13189 Berlin

Leiter Kundenmanagement und Fahrplan
Arvid Kämmerer
Tel.: +49 (0)30 297-41000
Fax: +49 (0)30 297-40910
arvid.kaemmerer@deutschebahn.com

Regionales Kundenmanagement
Bernhard Buchhagen
Tel.: +49 (0)30 297-40150
Fax: +49 (0)30 297-40197
bernhard.buchhagen@deutschebahn.com

Fahrplan
Jens Pönitz
Tel.: +49 (0)30 297-40249
Fax: +49 (0)30 297-40920
jens.poenitz@deutschebahn.com

Regionalbereich Südost
Brandenburger Straße 1
D-04103 Leipzig

Leiter Kundenmanagement und Fahrplan
Michael Wuth
Tel.: +49 (0)341 968-7600
Fax: +49 (0)341 968-7609
michael.wuth@deutschebahn.com

Regionales Kundenmanagement
Thomas Kleinsteuber
Tel.: +49 (0)341 968-7007
Fax: +49 (0)341 968-7609
thomas.kleinsteuber@deutschebahn.com

Fahrplan
René Neuhäuser
Tel.: +49 (0)341 968-7060
Fax: +49 (0)341 968-7609
rene.neuhaeuser@deutschebahn.com

Ansprechpartner

Regionalbereich West
Hansastraße 15
D-47058 Duisburg

Leiter Kundenmanagement und Fahrplan
Bringfried Belter
Tel.: +49 (0)203 3017-4001
Fax: +49 (0)203 3017-4031
bringfried.belter@deutschebahn.com

Regionales Kundenmanagement
Frank Rossi
Tel.: +49 (0)203 3017-4101
Fax: +49 (0)203 3017-4110
frank.rossi@deutschebahn.com

Fahrplan
Herbert Dopstadt
Tel.: +49 (0)203 3017-4201
Fax: +49 (0)203 3017-4275
herbert.dopstadt@deutschebahn.com

Regionalbereich Mitte
Pfarrer-Perabo-Platz 4
D-60326 Frankfurt am Main

Leiter Kundenmanagement und Fahrplan
Gisbert Brauner
Tel.: +49 (0)69 265-19200
Fax: +49 (0)69 265-19050
gisbert.brauner@deutschebahn.com

Regionales Kundenmanagement
Harald Hartmann
Tel.: +49 (0)69 265-19171
Fax: +49 (0)69 265-19045
harald.hartmann@deutschebahn.com

Fahrplan
Rainer Hennings
Tel.: +49 (0)69 265-19230
Fax: +49 (0)69 265-19070
rainer.hennings@deutschebahn.com

Regionalbereich Südwest
Schwarzwaldstraße 86
D-76137 Karlsruhe

Leiter Kundenmanagement und Fahrplan
Christian Becker
Tel.: +49 (0)721 938-7200
Fax: +49 (0)721 938-7209
christian.becker@deutschebahn.com

Regionales Kundenmanagement
Rüdiger Scherer
Tel.: +49 (0)721 938-7110
Fax: +49 (0)721 938-7119
ruediger.scherer@deutschebahn.com

Fahrplan
Thomas Lutz
Tel.: +49 (0)721 938-7330
Fax: +49 (0)721 938-7209
thomas.t.lutz@deutschebahn.com

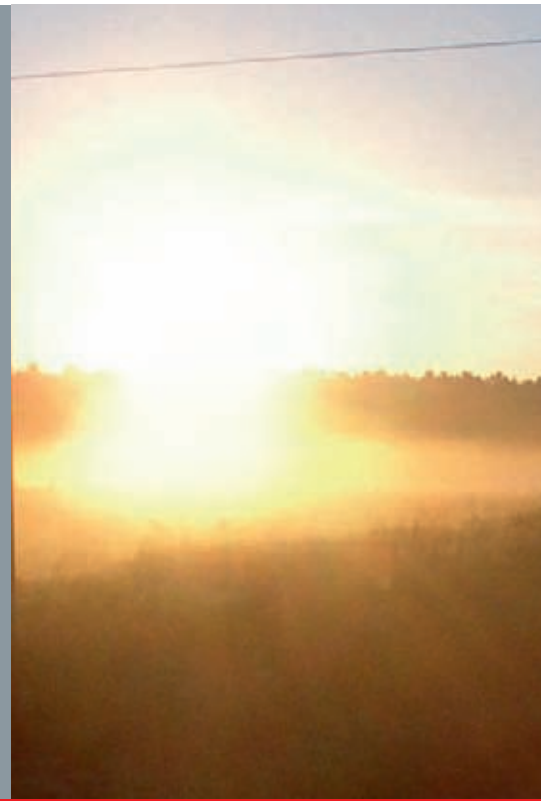
Regionalbereich Süd
Richelstraße 3
D-80634 München

Leiter Kundenmanagement und Fahrplan
Stefan Kühn
Tel.: +49 (0)89 1308-72100
Fax: +49 (0)89 1308-72102
stefan.kuehn@deutschebahn.com

Regionales Kundenmanagement
Dirk Rothe
Tel.: +49 (0)89 1308-72110
Fax: +49 (0)89 1308-72102
dirk.rothe@deutschebahn.com

Fahrplan
Dietmar Karg
Tel.: +49 (0)89 1308-72120
Fax: +49 (0)89 1308-72815
dietmar.karg@deutschebahn.com

Die aktuellen Ansprechpartner
sind auch im Internet unter
www.dbnetze.com/kontakte
zu finden.



Impressum

DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
D-60486 Frankfurt am Main

Herausgeber

DB Netz AG
Preise und Produkte
Mainzer Landstraße 201–203
D-60326 Frankfurt am Main

Titel li, DB AG, re. Fotolia
Seite: 2/3, 4/5, 8, 10/11 DB AG
Seite: 6/7, 9, 13 R. Braum

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: März 2011

www.dbnetze.com/fahrweg