

Stellungnahme der Abellio GmbH

zur zweiten Konsultation der Regelung für den Zugang zum Bahnstromnetz der DB Energie GmbH – BK6-19-016

Das zur Konsultation veröffentlichte Dokument beschreibt die von der DB Energie für die Zukunft angedachten Abrechnungsprozesse für das Bahnstromnetz. Die Zielstellung hierbei liegt in der Verkürzung von Bearbeitungszeiten sowie der Stabilisierung und Steigerung der Qualität der Abrechnungsprozesse. Ein Schwerpunkt liegt hierbei auf der Spezifizierung und Neuverteilung der Verantwortlichkeiten.

Nach Sichtung der neuen Regelungen für den Bahnstromnetzzugang der DB Energie wird dieses Ziel nur bedingt erreicht. Im Wesentlichen werden durch die DB Energie Aufgaben einseitig an die Netznutzer mit zum Teil signifikanten Mehraufwänden verlagert. Der bürokratische Aufwand wird hierdurch nicht vermindert, sondern vielmehr auf Nutzer und Halter verlagert und erhöht.

Aus Nutzersicht ist es prinzipiell möglich die Abrechnungsprozesse zu beschleunigen und dabei die Fristen sowohl für den BNB, als auch die Nutzer und Halter zu verkürzen. Jedoch muss hierfür eine hohe und für alle Parteien gleiche Datenqualität und -verfügbarkeit hinsichtlich der Verbräuche gegeben sein. Dies betrifft sowohl, dass von den TEMA-Boxen belastbare Daten geliefert werden, als auch dass diese seitens DB Energie entsprechend aufbereitet und zur Verfügung gestellt werden. Das Konsultationsdokument lässt erkennen, dass viele Verantwortlichkeiten diesbzgl. auf den Halter abgewälzt werden sollen. Eine Verbesserung alleinig durch die Verantwortungsverschiebung ist jedoch fraglich. Im Gegenteil sind eher noch größeren Verschiebungen als heute zu erwarten, da für die neuen Prozesse seitens der Halter Softwarelösungen notwendig sind, die heute am Markt noch nicht existieren und nicht ansatzweise für den Bahnstrombereich erprobt sind.

Im weiteren Prozess der Erstellung und Gestaltung des zukünftigen Netzzugangsmodells möchten wir als Abellio uns gerne weiter mit beteiligen und bieten an dieser Stelle auch unsere Teilnahme an entsprechenden Arbeitsgruppen in unserer Rolle als Nutzer im Bereich SPNV an.

Im Folgenden werden mehrere Problemfelder des im Konsultationsdokument beschriebenen Netzzugangsmodells erläutert und hinterfragt:

1) Tagesgenaue Zuordnungsdatensatzliste

Analog zum aktuellen Netzzugangsmodell soll jede Triebfahrzeuge (Tfz) zu jedem Zeitpunkt einer virtuellen Entnahmestelle (vEns) zugeordnet werden. Bisher wurde die Zuordnung mittels einer Meldung vom Nutzer, in der er Beginn und Ende der Zuordnung waren, an die DB Energie abgewickelt.

Gemäß Ziffer 2.1.2 des Konsultationsdokuments soll der Prozess aus Nutzersicht im Wesentlichen in folgenden Punkten angepasst werden:

- a) Zuordnungsmeldungen erfolgen täglich in Form von TfzE-Zuordnungsdatensätzen
- b) Zuordnungsmeldungen erfolgen alleinig durch den Halter
- c) Die Zuordnungen werden zehn Werktage nach Abschluss des Liedertags fixiert und sind nicht mehr änderbar

Zu a):

Für jede TfzE sollen nun tagesgenaue Zuordnungsdatensatzlisten eingereicht werden, aus der sich TfzE, Nutzer und Entnahmestelle ergeben. Insbesondere bei TfzE, wie im SPNV, wo sich im Regelfall

die Zuordnung nicht ändert bedeutet dies einen deutlichen Mehraufwand. Hier waren bisher nie oder nur punktuell Meldungen notwendig.

Auch im Vergleich zum aktuellen Vorgehen, dem Melden von Zuordnungsbeginn und -ende einer TfzE bedeutet der Prozess einen erheblichen Mehraufwand, da nun zu jedem Fahrzeuge viertelstundengenau Zuordnungsdaten gebildet werden müssten, anstatt von punktuellen Meldungen.

Zu b):

Das Verschieben der Meldungshoheit allein auf den Halter ist grundsätzlich verständlich und nachvollziehbar. Für die Anwendungsbereiche, wo TfzE regelmäßig zwischen dem Halter und mehreren Nutzern wechseln, erscheint der Halter als zentrale Stelle der Zuordnungsmeldungen sinnvoll. Bei Anwendungsfällen, wo TfzE i.d.R. nur zwischen Halter und einem Nutzer wechseln, muss es die Möglichkeit geben, dass der Halter die Möglichkeit der Zuordnungsmeldung an den Nutzer abgeben bzw. delegieren kann. In diesen Fällen ist v.a. der Nutzer derjenige der die Übersicht über den Besitzzustand der Fahrzeuge besitzt.

Zudem ist aus dem vorgeschlagenen Netzzugangsmodell für den Nutzer keinerlei Handhabe ersichtlich für den Fall, dass vom Halter falsche Zuordnungen getätigt werden. Im schlimmsten Fall erhält der Nutzer erst mit dem Lieferschein oder Netznutzungsabrechnung die Mitteilung über die Abrechnung eines ihm nicht zugeordneten Fahrzeugs oder einer fehlenden Zuordnung, welche er aufgrund der Fixierung dann nicht mehr beeinflussen kann. Bei solch einem Prozessmodell sollte dem Nutzer mindestens die Möglichkeit gegeben werden eine Zuordnung zu bestätigen bevor diese abrechnungsrelevant wird.

Zu c):

Die Frist der Zuordnungsmeldung von 10 Werktagen nach Abschluss der Liefertages ist grundsätzlich verständlich und im Sinne der schnellen und fehlerfreien Abrechnung auch nachvollziehbar. Jedoch ist die fehlende Möglichkeit der nachträglichen Korrektur einer Zuordnung nicht akzeptabel und auch realitätsfern. In der Praxis ergeben sich teils erst mit Vorliegen der vollständigen Messwerte, also nach Versand der Abrechnungslastgänge, fehlerhafte Zuordnungen. Daher muss es nach der Frist von 10 Werktagen noch eine Möglichkeit der nachträglichen Korrektur geben. Diese kann gerne auch wie im aktuellen Netzzugangsmodell mit einer Pönale versehen werden. Sofern diese Möglichkeit nicht geschaffen wird, muss ein Regelprozess zur Meldung und Abrechnung von Weiterleitungen an Dritte als zusätzlicher Prozess definiert werden. Gerade hinsichtlich der regelmäßigen Wechsel zwischen einem Halter und einem Nutzer ist das Fehlerpotential im hier beschriebenen Prozess ohne eine Lösung Drittverbrauchsmeldungen ein enorm hohes Risiko

Vorschlag Bahnstromportal:

Eine Möglichkeit die Zuordnungen sicherer und transparenter abbilden zu können, wäre das Betreiben eines kundenoffenen Portals durch das BNB. In solch einem Portal könnten Halter und Nutzer Zuordnungen anlegen, einsehen und ggü. dem Verantwortlichen bestätigen oder ablehnen. Ein Halter könnte so u.a. einsehen wann welche Fahrzeuge auf ihren vEnS gemeldet sind und sich bei falschen Zuordnungen z.B. an den Halter wenden.

Zusätzlich könnten dort weitergehende Informationen hinterlegt werden, z.B. wenn Fahrzeuge längere Zeit abgestellt sind oder sich dauerhaft in der Instandhaltung befinden. In solch einem Portal sollte dann ebenfalls die Möglichkeit geschaffen werden Nutzungsdaten, wie Meldungen von Grenzübertreten oder Traktionsleistungsparameter, an den BNB zu übermitteln.

2) Rückfallhaftung des Halters

Eine Rückfallhaftung des Halters für den Stromverbrauch eines Tfz ist prinzipiell eine nachvollziehbare Regelung. Jedoch ist dies ohne das Vorliegen eines Regelprozesses zur Meldung und Abrechnung von Weiterleitungen an Dritte ebenfalls realitätsfern.

Wie in 1) b) bereits angedeutet sollten Halter und Nutzer die Möglichkeit gegeben werden die Zuordnungen miteinander abzustimmen, da letztendlich beide Parteien in der Verantwortung stehen sollten zeitnah korrekte Daten bzw. Meldungen zu übermitteln. Im dargestellten Netzzugangsmodell sollte daher der Nutzer mindestens das Recht erhalten innerhalb einer angemessenen Frist die Zeiträume der ihm zugeordneten TfzE ggü. dem Halter zu bestätigen, abzulehnen oder Vorschläge für fehlende Zuordnungen zu übermitteln.

Hinzu kommt die Problematik, dass es sich bei einem Halter bspw. auch um eine Leasinggesellschaft handeln kann, die die TfzE nie selbst einsetzen wird, deshalb auch nie Bahnstrom verbrauchen wird und infolge dessen keine Entnahmestelle benötigt. Eine Verschiebung der Haftung und Verantwortlichkeiten auf solche Unternehmen würde für alle Parteien mehr Aufwand verursachen.

3) Ersatzwerte und Messstellenbetrieb

Im aktuellen Netzzugangsmodell hat sich das Modell bewährt, dass der BNB eine Messwertlückenanalyse durchführt und die Ergebnisse an den Nutzer übermittelt, welcher daraufhin Traktionsleistungsparameter übermittelt und oder das Schätzwertverfahren anstößt.

Im Konsultationsvorschlag ist für das Ersatzwertverfahren nicht eindeutig ersichtlich welche Fristen gelten und ob der BNB zukünftig weiterhin die Lückenanalyse durchführt oder ob dies auf den Nutzer bzw. Halter verlagert wird. Im Vergleich zum aktuellen Modell ist dieses Verfahren aus unserer Sicht unzureichend beschrieben.

Ebenso fehlt für die Rolle des Messstellenbetreibers, die der Halter zukünftig einnehmen soll, eine genaue Aufstellung der tatsächlichen Pflichten, die damit einhergehen. So ist beim Prozess zur Übermittlung von Messwerten nicht eindeutig herauszulesen, ob der die ZFA (Zählerfernauslesung) des BNB weiterhin die TEMA-Boxen ausliest oder ob der Halter die Daten auslesen und an den BNB übersenden muss. Sollte der Halter diese Aufgabe bewerkstelligen müssen, die vorher auch nur durch BNB erbracht werden konnte, muss der Halter in der Praxis zwangsläufig auf Dienstleister zugreifen. Somit stellt sich die Frage ob die Dienstleistung weiterhin vom BNB angeboten wird und wenn nicht ob das derzeit erhobene Messentgelt dann entfällt.

4) Mehrere virtuelle Entnahmestellen

Es kann erforderlich sein, mehrere virtuelle Entnahmestellen zu betreiben, beispielsweise dann, wenn ein EVU ein Tfz in unterschiedlichen Verkehrsarten (Personen- oder Güterverkehr) einsetzt, oder in verschiedenen Netzen bzw. für verschiedene Verkehrsverträge des bestellten SPNV operiert. Das verlangt die verkehrsleistungsbezogene Abrechnung. Der Fall tritt auch bei der Übernahme oder Überlassung von Leihfahrzeugen auf. Gleiches gilt, wenn ein EVU mehrere und/oder wechselnde Stromlieferanten hat. Das ist die legitime Entscheidung der EVU, weshalb ein Rechtsanspruch auf die Zuteilung mehrere Entnahmestellen bestehen muss.

Die Zuordnung mehrerer virtueller Entnahmestellen darf dabei keine Ermessensentscheidung des Bahnstromnetzbetreibers sein. Hierauf muss ein Rechtsanspruch bestehen. Für den Entfall virtueller Entnahmestellen muss klargestellt werden, dass nur der dauerhafte Entfall einer vEns anzuzeigen ist. Eine vorübergehende Nichtnutzung muss möglich sein.

5) Umgang mit Reklamationen

Das Monierungsverfahren mit Lieferscheinen, Quittungen und unterschiedlichen Fristen (lang für DB Energie, auffällig kurz für die EVU) ist unbrauchbar, um eine praxiserrechte Verbrauchsabrechnung und Prüfung vorzunehmen. Die neue Formulierung „als Reklamationsgründe kommen nur offensichtli-

che Fehler in Betracht“ ist aus unserer Sicht hoch problematisch. Sie wirkt wie ein weiterer Versuch des BNB, die Verantwortung auf die Netznutzer abzuwälzen.

Wir votieren für symmetrisch lange Reaktionsfristen für beide Seiten, eine nachvollziehbare und strukturierte Abrechnung und die Kenntlichmachung von Änderungen zwischen verschiedenen Versionen. Dies sollte über ein Abrechnungsportal erfolgen, in dem alle relevanten Daten erkennbar sind. Dann lässt sich sicherlich auch vermeiden, dass einem EVU ein fremdes Tfz mit fremdem Verbrauch, der zu einer anderen Entnahmestelle gehört, zu-geordnet wird. Dies bedeutet nicht, dass sich die Prüfzeiträume von 40 Tagen verdoppeln, sondern dass DB Energie mit ihrem Programm lediglich 50 % der gesamt angesetzten 45 Tage zur Prüfung erhält, wie nach Datenübermittlung auch die Leistungsempfänger.

Das geplante Clearingverfahren ist nicht geeignet, zeitnahe und nachvollziehbare Klärungen vorzunehmen. Es muss eine Möglichkeit geben, nach maximal zwei Versuchen der Er-stellung einer Abrechnung einen neutralen Ombudsmann hinzuzuziehen. Dies ist allein schon wegen der Informationsasymmetrie notwendig: Der Nutzer weiß immer weniger als der BNB.

Die rollierende Ausgestaltung des im Konsultationsdokuments beschriebene Clearingverfahren birgt die Gefahr durch den Aufwand für die Abrechnung auf Nutzerseite deutlich zu erhöhen. Das bisherige Verfahren mit einer monatlichen Abfrage zu Messwertlücken und der Kontrolle der korrekten Zuordnung gibt dem Nutzer eine besser Möglichkeit sich ein Gesamtbild über einen Liefermonat zu verschaffen. Durch dieses Gesamtbild lassen sich bestimmte Sachverhalte und Fehler auf Nutzerseite erst identifizieren. Da diese gesamthafte Betrachtung durch den Nutzer also zwangsläufig erfolgen muss, ist jeder Arbeitsschritt in der rollierenden Clearingphase als signifikanter Mehraufwand der Nutzer zu werten.

6) Stabile technische Lösung

Nach der Aufkündigung des Mobilfunkdienstes CSD, welchen die bisherigen TEMA-Boxen TEMA Box I und II, LEM EM4T sowie EM4TII-Zähler nutzen, zum 31.12.2023 müssen alle TEMA-Boxen gegen das aktuelle Modell TEMA4TPlus aus dem Jahr 2016 oder das schon vom Hersteller angekündigte Folgeprodukt ausgetauscht werden.

In einigen Flotten wird die TEMA4TPlus bereits bei uns eingesetzt. Insgesamt ist zu beobachten, dass diese nicht so stabil laufen wie die älteren Modelle. Die Datenübertragung funktioniert oft nicht, es kommt regelmäßig zu Abbrüchen und gerade zu Beginn des Einsatzes kam es oftmals zu großflächigen Datenlücken, die mittels Ersatzwertverfahren geschlossen werden mussten. In den letzten 12 Monaten hat sich der Einsatz dieser TEMA-Boxen weitestgehend stabilisiert. Da kurzfristig jedoch ein neues Produkt auf den Markt kommen soll, muss hier gewährleistet werden, dass diese ebenso zuverlässig funktionieren wie die bisherigen Systeme. Da die TEMA4TPlus und vermutlich auch das Nachfolgeprodukt eine Blackbox darstellen, wo weder Nutzer oder Halter tatsächliche Handhabe haben außer diese im Zweifelsfall auszutauschen, ist es nicht akzeptabel wenn Mehrkosten bzw. entstandene Schäden (i.S.v. Mehrkosten und Aufwände durch etwaige Ersatzwertverfahren) auf den Nutzer bzw. Halter entfallen. Verursacher sind hier Netzbetreiber und Hersteller der TEMA-Boxen, denen gegenüber Nutzer und Halter jedoch keine Handhabe haben.

7) Erfordernis eines Energiefahrplans des Eisenbahnverkehrsunternehmens

Die einspeisenden Stromerzeuger als Bilanzkreisverantwortliche melden dem BNB einen Energiefahrplan. Einen Energiefahrplan zusätzlich auch vom einzelnen EVU zu fordern, ist nicht sinnvoll, praktisch oft nicht durchführbar und würde oft eher zu Inkonsistenzen führen.

Jegliche Verschärfung zu Lasten der EVU ist abzulehnen. Sie diene nicht der Klärung von Verantwortlichkeiten, sondern wird als Hindernis für den Marktzugang führen. Es kann und darf nicht der Sinn solcher Regelungen sein, dritte Stromeinspeiser abzuwehren.

Die Netzstabilität zu gewährleisten, ist Sache des BNB. Er hat die entsprechenden volatilen Einspeise- und Pufferkapazitäten vorzuhalten. Dies wird in den Ausgleichsenergiekosten abgebildet. Die Logik gibt vor, dass diese Kosten schwanken müssen, da täglich andere Strommengen zur Erhaltung der Netzstabilität bezogen werden. Also müssten in jeder Abrechnungsperiode die Kosten der Ausgleichsenergie differieren. Tatsächlich ändern sich die Ausgleichskosten erstaunlicherweise nicht.

Eine präzise Abrechnung ist aber vorgegeben, eine interpolierte und pauschalierte Abrechnung durch den BNB unzulässig. Es darf nicht sein, dass Lieferschwankungen von DB Energie als Stromerzeuger generell in die Ausgleichskosten von DB Energie als Netzbetreiber einfließen. Das Abrechnungsverfahren setzt voraus, dass auch die Verbräuche von DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo präzise erfasst und abgerechnet werden und Schätzungen der Ausnahmefall bleiben. Nur so kann sichergestellt werden, dass Verluste, die nicht ausschließlich aus der Netzstabilisierung stammen, auf alle BNB-Nutzer umgelegt werden. Wir halten insoweit eine Überprüfung der Verbrauchsdaten und der Kosten der Netzstabilisierung für dringend erforderlich.

8) Bezug und Rückspeisung

Aus dem Konsultationsdokument wird nicht ersichtlich ob den Marktpartnern bei den triebfahrzeug- und 15-Minuten-scharfen Lastgängen sowie bei der Abrechnung Bezug und Rückspeisung zur Verfügung gestellt werden. Aus unserer Sicht ist die Darstellung und Aufschlüsselung beider Messpunkte im gesamten Verfahren der Bahnstromabrechnung essentiell. Eine Reduzierung der Daten auf den aggregierten Verbrauch kann seitens Nutzer nicht akzeptiert werden und ist eine deutliche Verschlechterung der Datenlage im Vergleich zum Ist-Zustand.

Wir verweisen hier auf 4. Abkürzungen und Definitionen auf die Definition zur MeLo: „Messlokation; entspricht in weiterem Sinne der technischen Entnahmestelle (tEnS) Verbrauch und Rückspeisung werden im Bahnstrom an der MeLo aggregiert erfasst.“, wo diese Aggregation beschrieben wird.