

Übermittlung per Email

11.05.2021

Stellungnahme zum überarbeiteten Prozessdokument zur Regelung des Zugangs zum Bahnstromnetz der DB Energie GmbH (Az.: BK6-19-016)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, im Rahmen des aktuellen Konsultationsverfahrens zu den „Regelungen für den Zugang zum Bahnstromnetz der DB Energie GmbH“ (Konsultationsfassung 2021) vom April 2021 **in der Rolle als Energielieferant und Kommunikationsdienstleister** Stellung nehmen zu können und nehmen dies hiermit gerne wahr.

Allgemeine Fragen und Stellungnahmen zum Gesamtdokument

Entscheidend für die konkrete Ausgestaltung der IT-Anforderungen werden die konkreten Datenaustausch-Formate und -Mechanismen sein. Diese sind jedoch im Rahmen dieser Konsultation nicht veröffentlicht. Wird das in einer weiteren, vertiefenden Runde den Marktteilnehmern konsultiert?

Fehler bei Zuordnungsmeldungen durch ANu-vEns bzw. ANe-tEns sind weder im aktuellen Netzzugangsmodell noch im konsultierten Modell ausgeschlossen. Aktuell besteht die Möglichkeit, dass Energiemengen nach Ablauf der Zuordnungsfrist auf Antrag der beteiligten ANu-vEns beim Bahnstromnetzbetreiber noch korrigiert werden können. Wird das im Rahmen der neuen Regelungen für den Zugang zum Bahnstromnetz auch möglich sein? Wie ist der Prozess dazu im Detail gestaltet?

Zu Abschnitt 1.1 Allgemeiner Anwendungsbereich von energiewirtschaftlichen Regelungen

Gehen wir recht in der Annahme, dass – wenn nichts anders festgehalten – hier die besonderen Regelungen für die Belieferung von Triebfahrzeugeinheiten im 16,7-Hz Bahnstromnetz beschrieben sind?

...

Zu Abschnitt 1.2.4 TfzE-Zuordnungsstatus

Warum ist es im Prozess nicht vorgesehen, dass der Bahnstromnetzbetreiber die Statusbelege an den ANe-tEns sendet?

Zu Abschnitt 1.3 Besonderheiten bei der Anwendbarkeit von Geschäftsprozessen

Gehen wir recht in der Annahme, dass DB Energie in der Rolle des VNB für die Ausregelung etc. verantwortlich ist? Eine genaue Definition der im Bahnstromnetz verwendeten energiewirtschaftlichen Rollen wäre hier hilfreich.

Zu Abschnitt 1.3.1 Nutzung und Belieferung virtueller Entnahmestellen

Die Prozesse rund um die Nutzung der Auffang-vEns sind noch zu präzisieren. Insbesondere die Szenarien und die Fristen sind zu erläutern.

Zu Abschnitt 1.3.2.1 Systematik der Energietransporte aus vorgelagerten Regelzonen

Wie sollen BKV das Bahnstromnetz zum Energietransport zwischen vorgelagerten Regelzonen nutzen können, wenn die Übergabe ausschließlich über die Amprion-Regelzone erfolgt? Ist dieser Hinweis hier notwendig? Wie sieht der Bilanzkreisvertrag aus? Ist der Verweis darauf notwendig?

Die Vorgehensweise für den Energietransport für einen BKV ist nicht eindeutig geregelt. Ist damit gemeint, dass der BKV zwei Energiefahrpläne anmelden muss, einen in der Amprion-Regelzone und einen beim BNB und der BNB nur die beim BNB angemeldete Menge für den Übergabe-Bilanzkreis in der Amprion-Regelzone gegenbestätigt?

Was bedeutet, dass jeder Bilanzkreis im Bahnstromnetz der vorgelagerten Amprion-Regelzone zugeordnet ist? Was heißt das für Bilanzkreise, die ausschließlich im 16,7-Hz Bahnstromnetz genutzt werden, z.B. für Kraftwerkserzeugung?

Zu Abschnitt 1.3.3.1 Anschluss und Anmeldung von TfzE

Im grenzüberschreitenden Verkehr kommen kurzfristig auch TfzE ohne Netzanschlussverhältnis zum Einsatz. Warum kann ein TfzE ohne Netzanschlussverhältnis nicht auch noch einige Arbeitstage nach dem erstmaligen Einsatz beim BNB angemeldet werden? Die rückwirkende Zuordnung ist ohnehin noch möglich und die Messwerte – sofern vorhanden – können auch rückwirkend vom UIC-Partner ermittelt werden. Moderne IT sollte hier flexibel genutzt werden, um unnötige zusätzliche Aufwände und Prozesse im Eisenbahnbetrieb zu reduzieren.

Zu Abschnitt 2.1 Besondere Prozesse im Bahnstromnetz – Abbildung 3

Gemäß der aktuellen Konsultation liegen dem BNB die Zuordnungs- und Nutzungsdaten sehr zeitnah nach Liefermonat vor. Damit auch die Lieferanten ihre Rechnungen entsprechend zeitnah an die Endkunden versenden können, sollte der Bahnstromnetzbetreiber seine Rechnungslegung in einem kurzen Zeitraum vornehmen. Nur so kann der ANu-vEns von der im Vergleich zu heute wesentlich engeren Terminkette wirklich profitieren.

Zu Abschnitt 2.1.2 TfE-Zuordnungsmeldungen durch den ANe-tEns

Mit der in der Konsultation vorgesehenen Trennung der Meldung der Zuordnungsdatensätze durch den ANe-tEns von den Nutzungsdatensätzen durch die ANu-vEns stellt sich die Frage, wie der Prozess gestaltet wird, wenn ein Nutzungsdatensatz einer ANu-vEns auf einen Zuordnungszeitraum eines anderen ANu-vEns trifft. Diese Trennung der Meldewege ist im Vergleich zu den heutigen Regelungen eine deutliche Komplexitätssteigerung in der Marktkommunikation und erfordert klare Regularien gegenüber der heute bereits gut funktionierenden kombinierten

Meldung ausschließlich durch den ANu-vEns. Gerade für die ANe-tEns bedeutet dies einen erheblichen Aufwand an IT-Technik für die Abwicklung der Zuordnungsmeldungen.

In den Regelungen für die TfzE-Zuordnungsmeldung ist vermerkt, dass der ANe-tEns nur genau eine TfzE-Zuordnungsmeldung an den Bahnstromnetzbetreiber übermitteln darf. Aktuell sind Korrekturen der Zuordnungsmeldungen innerhalb der Fristen möglich. Warum sind zukünftig diese Korrekturmöglichkeiten ausgeschlossen?

Es ist heute übliche Praxis, dass Zuordnungsmeldungen vorab an den BNB gesendet werden. Zukünftig soll täglich eine nachträgliche Meldung an den BNB erfolgen. Dies bedeutet einen deutlich höheren Aufwand für den ANe-tEns gegenüber heute. Warum darf keine längerfristige Zuordnungsmeldung vor dem Liefertag an den BNB übermittelt werden?

Es ist heute übliche Praxis, dass mehrere ANu-vEns an einem Tag eine TfzE nutzen. Kann der ANe-tEns dies auch zukünftig in seinen Zuordnungsdatensätzen melden oder ist die Meldung auf eine ANu-vEns je TfzE und Tag beschränkt?

Zu Abschnitt 2.1.3 Prozess zur Meldung von Nutzungsdatensätzen

Derzeit stehen das „Aggregationsmerkmal“ und die „Zusatzreferenz“ zur Strukturierung der Tfz-Zuordnungsbelege zur Verfügung und werden von den Marktteilnehmern auch genutzt. Werden diese Strukturierungsmerkmale auch zukünftig in den Datensätzen bereitstehen?

Zu Abschnitt 2.1.5. Prozess zur Bildung von TfzE-Zuordnungsstatus und zur Durchführung der zugehörigen Netznutzungsabrechnung

Die Ortungsdaten der Triebfahrzeuge sind für die Plausibilisierung der Abrechnungsdaten relevant. Ist die Bereitstellung der Ortungsdaten seitens des Bahnstromnetzbetreibers an den ANu-vEns und Lieferanten verbindlich vorgesehen?

Zu Abschnitt 2.1.5.3 Übermittlung des Lieferscheins zur Netznutzungsabrechnung für vEns

Es wird der Begriff „Lieferschein“ aus der 50-Hz-Bereich verwendet, obwohl es dazu Unterschiede gibt. Um Verwechslungen und Fehlinterpretationen zu vermeiden, empfehlen wir eine Umbenennung etwa in „Bahnstrom-Lieferschein“.

Zu Abschnitt 2.1.5.5 Netznutzungsabrechnung

Gehen wir recht in der Annahme, dass neben nachträglich übermittelten Energiemesswerten auch nachträglich übermittelte Nutzungs- und vor allem Grenzübertrittsinformationen durch den ANu-vEns zu einer Korrekturabrechnung führen können?

Zu Abschnitt 2.1.6 Anmeldung und Änderung von Energiefahrplanlieferungen

Warum wird bei den Regelungen im 16,7-Hz Bahnstromnetz nicht auf die Regelungen der 50-Hz-Netze Bezug genommen?

Es werden die Pflichten des BNB bei der Anmeldung der Übergabefahrpläne zu den vorgelagerten Netzen erwähnt. Diese sind hierbei an die üblichen Fristen für Day-Ahead-, Intraday- und Day-After-Nominierung gebunden. Warum werden nicht diese Begrifflichkeiten und ähnliche Zeitfenster für die Nominierung verwendet?

Wieso werden die Fristen nicht in Anlehnung an den 50-Hz-Standard-Bilanzkreisvertrag gesetzt und hierbei ein Vorlauf für die Aufteilung und Nominierungen des BNB gegenüber den vorgelagerten Netzen eingerechnet? So wäre bspw. folgende Regelung denkbar: Fahrpläne für den Zeitraum des folgenden Tages bis zum nächsten Werktag sind dem BNB bis spätestens 13.35 Uhr mitzuteilen. Fahrpläne können mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens drei Viertel-

stunden zu jeder Viertelstunde eines Tages geändert werden. Nachträgliche Fahrplanänderungen regelzoneninterner Fahrpläne können bis 15 Uhr des auf den Erfüllungstag folgenden Werktags erfolgen. Ist der folgende Kalendertag kein Werktag sind nachträgliche Fahrplanmeldungen spätestens bis 15 Uhr des folgenden Werktags, längstens aber bis 15 Uhr des dritten auf den Erfüllungstag folgenden Kalendertages möglich.

Was bedeutet „Gate Closure Time, GTC“ in diesem Zusammenhang? Warum ist der Begriff notwendig?

Wieso sollen die Netznutzer Energiefahrpläne bis zum 15. WT vor dem Erfüllungstag melden? Warum ist die Regelung notwendig?

Mit freundlichen Grüßen

DB Energie GmbH