

Stellungnahme mofair im
**Festlegungsverfahren zur Regelung des Zugangs
zum Bahnstromnetz der DB Energie GmbH –
Konsultation eines überarbeiteten Prozessdokuments**
BK6-19-016

Das übermittelte Konsultationsdokument soll die künftig umzusetzenden Abrechnungsprozesse beschreiben. Es soll zu kürzeren Bearbeitungszeiten, stabileren Lösungen und höherer Qualität führen. Vor allem sollen Verantwortlichkeiten klarer als bisher zugewiesen werden.

Diese Ziele werden jedoch nicht erreicht. Der Bahnstromnetzbetreiber (BNB) verlagert vielmehr einseitig Aufgaben an die Leistungsbezieher. Bürokratie wird nicht weniger, sondern bestenfalls verlagert. Fristen einseitig zu Lasten der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu kürzen, ist nicht akzeptabel. Hinzu kommt, dass die dafür auf Seiten der EiVU notwendigen IT-Lösungen, die allein die automatisierte Prüfung ermöglichen würden, noch nicht auf dem Markt verfügbar sind. Und das obwohl noch bis Ende 2020 fehlerhafte Rechnungen der Jahre 2017-19 korrigiert werden mussten.

Zu einzelnen Aspekten:

1. Tagesgenaue Zuordnungsdatensatzliste

Alle Triebfahrzeuge (Tfz) sollen einer virtuellen Entnahmestelle (vEns) zugeordnet werden; das entspricht dem bisherigen Verfahren. Nun soll jedoch zusätzlich eine tagesgenaue Zuordnungsdatensatzliste eingereicht werden, aus der sich TzfE, Nutzer und Entnahmestelle ergibt. Die tEns und vEns ändern sich aber nur bei Fahrzeugummeldungen.

Hier entstünde neuer administrativer Aufwand, der keinerlei zusätzlichen Nutzen bringt. Die meisten Fahrzeuge werden von ein und demselben EVU regelmäßig eingesetzt. Im SPNV können Fahrzeuge eines EVU zwar auch kurzfristig in anderen bestellten Verkehren eingesetzt werden, also über eine weitere Entnahmestelle, weil dort der jeweilige Stromverbrauch abgerechnet werden muss. Gleichwohl bringen Meldelisten keinerlei Entlastung.

Besser wäre es, wenn der BNB ein kundenoffenes Portal anlegt und betreibt, in das jedes Bahnstrom beziehende EiVU aufgenommen wird, dazu die eine oder mehrere virtuelle Entnahmestellen und alle Tfz. Zusätzlich kann dort hinterlegt werden, wenn Fahrzeuge längere Zeit abgestellt oder in der Werkstatt sind (mehr als drei Kalendermonate), oder wenn ein Fahrzeug längere Zeit an ein anderes EVU abgegeben wird. In diesem Fall müssten Tfz und Datum sowie annehmendes EVU/ Nutzer eingetragen werden.

In dem Portal wäre auch die Möglichkeit zu geben, im grenzüberschreitenden Verkehr die entsprechenden Tfz und Strecken anzugeben. Das Ein- und Ausbuchen in die virtuelle Entnahmestelle muss dabei jederzeit und täglich mehrmals möglich sein, wenn beispielsweise über die Grenze des deutschen Bahnstromnetzes hinaus in ein ausländisches Bahnstromnetz gewechselt wird. Dies bedingt eine automatische An- und Abmeldung der TEMA-Box in den Tfz.

Ein solches Portal würde auch die Möglichkeit eröffnen, dass der Fahrzeughersteller als Nutzer zugeordnet wird. Diese Konstellation gewinnt immer mehr an Bedeutung, wenn etwa in SPNV-Fahrzeugpool der Hersteller oder ein anderer Dritter dauerhaft mit der Wartung betraut wird und daher immer wieder einmal auch als Betreiber des Fahrzeugs in Erscheinung tritt.

2. Mehrere virtuelle Entnahmestellen

Es kann erforderlich sein, mehrere virtuelle Entnahmestellen zu betreiben, beispielsweise wenn ein EiVU ein Tzf in unterschiedlichen Verkehrsarten (Personen- oder Güterverkehr) einsetzt, oder in verschiedenen Netzen bzw. für verschiedene Verkehrsverträge des bestellten SPNV. Das verlangt die verkehrsleistungsbezogene Abrechnung. Der Fall tritt auch bei der Übernahme oder Überlassung von Leihfahrzeugen auf. Gleiches gilt, wenn ein EiVU mehrere und/oder wechselnde Stromlieferanten hat. Das ist die legitime Entscheidung der EiVU. Die Zuordnung mehrerer virtueller Entnahmestellen darf dabei keine Ermessensentscheidung des Bahnstromnetzbetreibers sein. Hierauf muss ein Rechtsanspruch bestehen.

Insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, bei dem verschiedene BNB beteiligt sind, sind praktikable und kundenfreundliche Lösungen festzuschreiben. Bei Langläufen von Güterzügen kommt es im Übrigen vor, dass ein Tzf den Zug durch mehrere Staaten spannt und innerhalb eines Landes auf verschiedenen Streckenabschnitten von verschiedenen EVU gefahren wird, jeweils auf einer neuen Fahrplantrasse. Dafür müssen nutzerfreundliche, automatisierte Lösungen gefunden werden, die über eine Schnittstelle mit dem Abmelden einer Zugnummer und dem Anmelden einer neuen Zugnummer, die das EiVU eindeutig identifiziert, auch die entsprechenden Zählerstandsmeldungen durch die TEMA-Box erfolgen und damit ebenso automatisiert eine Zuweisung zur virtuellen Entnahmestelle erfolgt. Mit „nur“ tagesaktuellen Tabellen ist das gar nicht möglich. Hier bedarf es moderner IT-Lösungen, für die die technische Voraussetzung mit dem GSMR-Funk längst existiert. Aber auch diese Lösung sollte nur dann angestrebt werden, wenn sie objektiv nötig ist. Bei Fahrzeugen, die weder den Halter wechseln noch das Versorgungsgebiet eines BNB wechseln, muss dieser Aufwand nicht getrieben werden und darf auch nicht vorgegeben werden. Das unter 1. Vorgeschlagene Portal wäre ausreichend.

Für den Entfall virtueller Entnahmestellen muss klargestellt werden, dass nur der dauerhafte Entfall einer vEns anzuzeigen ist. Eine vorübergehende Nichtnutzung muss möglich sein.

3. Traktionsleistungsparameter, Schätzungen und Ersatzwerte

Das neue Modell fordert unter 1.2.3. „Nutzungsinformationen zur Plausibilisierung und Validierung von Messwerten bzw. zur Bildung von Ersatzwerten“. Das würde bedeuten, dass alle Nutzer grundsätzlich Traktionsleistungsparameter für alle Zugfahrten melden müssen. Heute werden diese nur dann vom BNB angefordert, wenn kein Zähler vorhanden bzw. dieser defekt ist oder nicht plausible Daten festgestellt wurden. Das neue Verfahren würde großen Mehraufwänden bei den Nutzern führen.

Insgesamt darf nur der über die TEMA- bzw. andere Meldeboxen gemeldete Verbrauch zu einer virtuellen Entnahmestelle maßgeblich sein. Die TEMA-Box zum jeweiligen Stromzähler misst den tatsächlichen Verbrauch, Entnahme und Rückspeisung, also auch eine Null-

Verbrauchsmeldung. Wenn die TEMA-Box keinerlei Daten überträgt, weist das nicht automatisch auf einen technischen Defekt hin. Beispielsweise kann die TEMA-Box beim Werkstattaufenthalt stromlos sein.

Dies muss als Information für die verbrauchsabhängige Abrechnung durch den BNB ausreichen. Eine Nullmeldung der TEMA-Box ist jedenfalls kein legitimer Grund für den BNB, von einer fehlerhaften Übermittlung der Verbrauchsdaten oder ähnlichen Überlegungen auszugehen. Allein daher soll kein fiktiver Verbrauch geschätzt werden. In der heutigen Praxis erfolgt dies jedoch sogar auch dann, wenn ein Tzf als abgestellt an DB Energie gemeldet wird; eine Verarbeitung der übermittelten Daten ist nicht sichergestellt, gleichwohl wird geschätzt und berechnet.

Schätzungen und Ersatzwerte sind also, wenn überhaupt, äußerst zurückhaltend zu verwenden. In jedem Falle darf nicht nur der durchschnittliche Verbrauch zugrunde gelegt werden, sondern müssten dann konsequenterweise auch durchschnittliche Rückspeisungen berücksichtigt werden.

4. Stabile technische Lösung

Nachdem die derzeitige TEMA-Box, die oft gerade als Austauschgerät neu eingebaut wurde und gut funktioniert, soll es nach dem Willen des BNB wieder einen Austausch gegen eine neue Box „4plus“ geben.

Dabei ist nicht klar, worin der technische und wirtschaftliche Gewinn liegen soll. Dort, wo diese neue Box bereits verwendet wird, funktioniert sie schlechter als die alte: Die Datenübertragung funktioniert oft nicht, es kommt regelmäßig zu Abbrüchen. Die Folge ist dann die nicht sachgerechte Schätzung.

Wenn also erneut ein technischer Systemwechsel erfolgen soll, dann auf ein System, welches

- sicher funktioniert
- geeignet ist, den Wechsel einer virtuellen Entnahmestelle über die Zugnummer oder wenigstens vom Führerstand aus durch den Tf einzugeben,
- die Grenzüberschreitungen und damit den BNB-Systemwechsel erkennt,
- und die technisch in allen Mitgliedstaaten der EU funktioniert (es darf keine deutsche Insellösung geben).

Alle technischen Schnittstellen müssen einheitlich vorhanden sein und genutzt werden. Dies gilt für die Verbrauchsübermittlung, eine automatische Erkennung der jeweiligen Entnahmestelle und der Kommunikation zwischen den technischen Ausrüstungen der Fahrzeuge.

5. Rückfallhaftung des Halters

Eine Rückfallhaftung des Halters für den Stromverbrauch eines Tzf lehnen wir ab. Jeder Verbrauch kann technisch eindeutig einer bestimmten Entnahmestelle zugeordnet werden. Hinter der Entnahmestelle steht das Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches das

Tfz in seiner Fahrplantrasse eingesetzt hat. Dies ist durch eine – möglichst automatisierte – Ummeldung auf eine andere Entnahmestelle zu gewährleisten, sofern ein Tfz durch einen Dritten eingesetzt wird.

Dagegen muss der Halter nicht einmal Kunde des BNB sein, beispielsweise wenn es sich um eine Mietlok- oder Leasinggesellschaft handelt, die das Tfz nie selbst einsetzt und deshalb weder eine Entnahmestelle hat noch braucht. Der Halter muss nicht wissen, wie sein Mieter oder Leasingnehmer das Tfz gerade einsetzt, selbst oder bei einem Dritten, und er kann es auch nicht. Wenn eine Ummeldung auf eine andere Entnahmestelle nicht erfolgt, dann bleibt die Haftung so lange beim bisherigen Anmelder, bis er das Tfz abgemeldet und den neuen Anmelder genannt hat, der dann seine Anmeldung bestätigen muss.

6. Umgang mit Reklamationen

Das Monierungsverfahren mit Lieferscheinen, Quittungen und unterschiedlichen Fristen (lang für DB Energie, auffällig kurz für die EVU) ist unbrauchbar, um eine praxisgerechte Verbrauchsabrechnung und Prüfung vorzunehmen. Die neue Formulierung „als Reklamationsgründe kommen nur offensichtliche 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, zugeordnet 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 Erstellung einer Abrechnung einen neutralen Ombudsmann hinzuzuziehen. Dies ist allein schon wegen der Informationsasymmetrie notwendig: Der Nutzer weiß immer weniger als der BNB.

7. Erfordernis eines Energiefahrplans des EiVU

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

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.