

NETINERA Deutschland GmbH | Märkisches Ufer 34 | 10179 Berlin

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Beschlusskammer 6

Per E-Mail an: poststelle.BK6@bnetza.de

Bearbeiter: Dr. Heiko Piesbergen
Telefon: +49 30 684 084 566
E-Mail: heiko.piesbergen@netinera.de
Datum: 07.05.2021
Seite: 1 / 4

BK6-19-016 / Festlegungsverfahren zur Regelung des Zuganges zum Bahnstromnetz der DB Energie GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem o.g. Verfahren bedanken wir uns für die Möglichkeit der Stellungnahme und möchten folgende Anmerkungen zu den jeweils bezeichneten Punkten des Konsultationsdokuments machen.

Vorab möchten wir unterstreichen, dass die derzeit im Entwurf dargestellten Prozesse aus Sicht der ANe-tEns und ANu-vEns praxisfern, aufwendig und für ein endgültiges Netzzugangsmo- del ungeeignet sind. Sie mögen daher lediglich ein weiteres Interimsmodell beschreiben.

Unsere Stellungnahme im Einzelnen:

1. Punkt 1.3.1 – Nutzung und Belieferung virtueller Entnahmestellen

„... Jeder Kunde betreibt grundsätzlich eine virtuelle Entnahmestelle im Bahnstromnetz. Weitere virtuelle Entnahmestellen können bei begründetem Bedarf auf Anforderung des Kunden eingerichtet werden. Ein begründeter Bedarf liegt vor, wenn ein EIVU gleichzeitig von unterschiedlichen Stromlieferanten beliefert wird...“

Wir empfehlen, die Bezugnahme auf eine Bedarfsprüfung umfassend zu streichen:

*„... Jeder Kunde betreibt grundsätzlich eine virtuelle Entnahmestelle im Bahnstromnetz. Weitere virtuelle Entnahmestellen können **bei begründetem Bedarf** auf Anforderung des Kunden eingerichtet werden. **Ein begründeter Bedarf liegt vor, wenn ein EIVU gleichzeitig von unterschiedlichen Stromlieferanten beliefert wird...**“*

Seite 2

Wie auch heute schon existieren aus verschiedensten guten Gründen mehrere virtuelle Entnahmestellen für ein EiVU. Zum Beispiel müssen besonders im SPNV Energiemengen für verschiedene Aufgabenträger ausgewiesen werden. Es besteht daher die Gefahr, dass Energiemengen nicht mehr vertragsgemäß ausgewiesen oder abgerechnet werden können. Die gleiche Problematik tritt selbstverständlich auch bei der Übernahme/Überlassung von Leihfahrzeugen oder Zufahrleistungen auf.

Die Zuordnung mehrerer virtueller Entnahmestellen darf dabei keine Ermessensentscheidung des Bahnstromnetzbetreibers sein. Hierauf muss ein Rechtsanspruch des EiVU bestehen.

2. Punkt 2.1.1.2 – Vergabe/Stilllegung virtueller Entnahmestellen

„... Eisenbahnverkehrsunternehmen können bei Vorlage besonderer Gründe mehrere virtuelle Entnahmestellen nutzen. Der Wegfall der Gründe ist dem BNB unverzüglich mitzuteilen und die virtuelle Entnahmestelle stillzulegen...“

Wir empfehlen den Satz zur Mitteilungspflicht wie folgt anzupassen: „Der **dauerhafte** Wegfall der Gründe ist dem BNB unverzüglich mitzuteilen und die virtuelle Entnahmestelle stillzulegen.“

Die Formulierung des „dauerhaften“ Wegfalls der Gründe verhindert, dass bei temporären Änderungen virtuelle Entnahmestellen an- und abgemeldet werden müssen. Dies würde andernfalls zu einem hohen und nicht zu vertretenden Verwaltungsaufwand für alle Beteiligten (BNB und ANu-vEns) führen.

3. Punkt 1.3.3.1 – Anschluss und Anmeldung von Triebfahrzeugeinheiten

Um ein unrechtmäßiges Bestehen der Halterschaft von Fahrzeugen beim BNB zu verhindern, sollte es nicht möglich sein, Anzeigen zum Halterwechsel beim EBA und BNB unabhängig voneinander zu tätigen.

Ist der ehemalige Halter nicht mehr Halter, ist es schwerer gegenüber dem neuen Halter eine Ummeldung der Halterschaft gegenüber dem BNB zu erwirken. Dies könnte aufwendige rechtliche Verfahren gegenüber BNB, altem Halter und neuem Halter verursachen.

4. Punkt 1.3.3.2 – TfzE-Zuordnungsmeldungen durch den Anschlussnehmer der technischen Entnahmestelle

„... Der Anschlussnehmer der technischen Entnahmestelle (ANe-tEns) übermittelt dem BNB für jede seiner Triebfahrzeugeinheiten eine lückenlose und zeitlich überschneidungsfreie Liste von TfzE- Zuordnungsdatensätzen je Kalendertag (nachfolgend „TfzE-Zuordnungsdatensatzliste“). Die Liste enthält Informationen darüber, welcher ANu-vEns in

Seite 3

welchem Zeitraum die jeweilige Triebfahrzeugeinheit genutzt hat und welcher vEns sie zugeordnet werden soll..."

Wir empfehlen, die zitierten Sätze ersatzlos zu streichen.

Der Nutzen dieser Liste steht in keinem Verhältnis zum Aufwand. Der ANe-tEns kann niemals realistisch abbilden, wann Fahrzeuge an/von einen ANu-vEns übergeben/übernommen werden. Um Tage verspätete Übergaben/Übernahmen sind nicht ungewöhnlich. Aufgrund des außergewöhnlich komplexen Energierechts kann gelegentlich nicht einmal am Stromentnahmetag eindeutig geklärt werden, wer als Letztverbraucher eines FZ zugeordnet werden muss. (z.B. bei Werkstattaufenthalten)

Punkt 1.3.3.2 widerspricht unserer Meinung nach der EnergierechtKomplexität und der Praxistauglichkeit.

5. Punkt 1.3.3.4 – Meldung von Nutzungsdatensätzen

„... Tfz-Nutzer (ANu-vEns) sind verpflichtet, Nutzungsdatensätze (Aufenthaltsdatensätze und Fahrzeugeinsatzdatensätze) für die Plausibilisierung und Validierung von Messwerten, die Bildung von Ersatzwerten sowie zur Feststellung des Netzstatus an den BNB zu melden bzw. bereitzustellen ...“

Wir empfehlen, den zitierten Satz wie folgt zu ergänzen:

*„Tfz-Nutzer (ANu-vEns) sind **auf Anfrage des BNB** verpflichtet, ...“*

Ansonsten entsteht der Eindruck, dass Nutzungsdatensätze durchgehend gemeldet werden müssen. Bei funktionierenden Energiezählern steht der Aufwand gegenüber dem Nutzen in keinem Verhältnis.

6. Punkt 1.3.6 – Ersatzwertbildung

„... Um einen durchgängigen Lastgang zu gewährleisten, orientiert sich der Verbrauch an der für die Bauart des Fahrzeugs typischen Energieaufnahme im arbeitenden Zustand. Dies führt bei der Bildung von Ersatzwerten über einen längeren Zeitraum zu tendenziell zu hohen Werten. Um eine Abrechnung von Ersatzwerten auf dieser Grundlage zu vermeiden, kann der ANu-vEns nach LT Fahrzeugeinsatzdatensätze an den BNB übermitteln...“

Wir empfehlen, die zitierten Satz wie folgt zu ergänzen:

Seite 4

*„Um einen durchgängigen Lastgang zu gewährleisten, orientiert sich der Verbrauch an der für die Bauart des Fahrzeugs typischen Energieaufnahme **und Rückspeisung** im arbeitenden Zustand.“*

Eine fehlende Berücksichtigung der Rückspeisewerte ist nicht zeitgemäß. Da die fehlende Berücksichtigung (wie sie auch schreiben) zu tendenziell zu hohen Verbräuchen führt, ist es sicher auch fraglich, ob die dadurch erzielten Gewinne beim BNB verbleiben dürfen. Übermittelte LT Fahrzeugeinsatzdatensätze weisen im Übrigen auch keine Rückspeisewerte aus, was abrechnungstechnisch ebenfalls fraglich ist.

Eine Schlechterbehandlung (durch fehlende Rückspeisewerte) ist aus unserer Sicht nicht gerechtfertigt, da der ANu-vEns nicht zwingend der ANe-tEns (Halter) des Fahrzeuges ist und z.B. auf eine schnelle Reparatur eines defekten Energiezählers wenig Einfluss nehmen kann.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Heiko Piesbergen
Leiter der Rechtsabteilung
NETINERA Deutschland GmbH