

Orth Kluth Rechtsanwälte PartG mbB, Heidestraße 9, 10557 Berlin

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation,  
Post und Eisenbahnen  
Beschlusskammer 6  
Tulpenfeld 4  
53113 Bonn

Dr. Anselm Grün  
Dr. Dominika Stachurski, LL.M.  
Tel.: +49 (0)30 206 09 70- 0  
Fax: +49 (0)30 206 09 70- 29  
E-Mail:  
anselm.gruen@orthkluth.com  
dominika.stachurski@orthkluth.com

Berlin, den 14. Mai 2021  
Az. 000521-21/grü/sta/hga

**Per E-Mail: [poststelle.bk6@bnetza.de](mailto:poststelle.bk6@bnetza.de)**

**Festlegungsverfahren zur Regelung des Zugangs zum Bahnstromnetz der DB Energie  
GmbH (BK6-19-016)  
Stellungnahme zur Konsultationsfassung 2021**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbenannter Sache zeigen wir die Vertretung der folgenden Unternehmen an:

1. ITL Eisenbahngesellschaft mbH, Magdeburger Str. 58, 01067 Dresden,
2. BoxXpress.de GmbH, Harburger Schloßstraße 26, 21079 Hamburg,
3. VIAS GmbH, Stroofstr. 27, 65933 Frankfurt am Main,
4. TX Logistik AG, Junkersring 33, 53844 Troisdorf,
5. LTE Netherlands B.V., Moezelweg 180, 3198 LS Rotterdam Europoort, Haven 5614,  
Niederlande,
6. METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Grimmaische Str. 13-15, 04109 Leipzig,
7. SBB Cargo Deutschland GmbH, Mercatorstr. 1 a+b, 47051 Duisburg,
8. SBB GmbH, Hafenstraße 10, 78462 Konstanz,
9. SBB Cargo International AG, Riggenbachstraße 6, 4600 Olten, Schweiz,
10. SBB Cargo AG, Bahnhofstraße 12, 4600, Olten, Schweiz,
11. Railpool GmbH, Seidlstraße 23, 80335 München,
12. Mitsui Rail Capital Europe GmbH, Landsberger Str. 312, 80687 München,
13. Akiem SAS, 151-161, boulevard Victor Hugo, FR-93452 Saint-Ouen Cedex,

14. Northrail GmbH, Königstraße 28, 22767 Hamburg,
15. European Loc Pool AG, Schulstrasse 4, CH-8500 Frauenfeld,
16. Industrial Division Sp. z o.o, ul. Szkocka 5/2, PL 54-402 Wrocław, Polen,
17. Beacon Rail Leasing Limited, 4 Matthew Parker Street, GB London SW1H 9NP.

Ordnungsgemäß erteilte Vollmacht wird anwaltlich versichert und kann bei Bedarf jederzeit vorgelegt werden.

### **Beiladungsantrag**

Namens und mit Vollmacht unserer Mandanten beantragen wir die

### **Beiladung**

zu dem vorbenannten Verfahren. Unsere zu 1. -7. genannten Mandanten sind als Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr in Deutschland tätig und beziehen in dieser Funktion unter Durchleitung durch die Bahnstromnetze der DB Energie GmbH Bahnstrom. Unsere zu 8. genannte Mandantin ist als regional tätiges Eisenbahnverkehrsunternehmen im öffentlichen Personenverkehr tätig und bezieht ebenso Bahnstrom unter der Nutzung der Durchleitung durch diese Netze. Unsere zu 9. und zu 10. genannten Mandanten sind international tätige EiVU, die im Grenzverkehr auf den Bahnstrom aus den Netzen der DB Energie GmbH angewiesen sind, wobei Letztere auch als Vermieter und Halter von Eisenbahnfahrzeugen fungiert. Unsere zu 11 – 17. genannten Mandanten sind als Vermieter und technischer Dienstleister Halter von Eisenbahnfahrzeugen. Die Interessen unserer Mandanten sind daher von den Bedingungen des Bahnstromnetzzugangs erheblich berührt, so dass eine Beiladung nach § 66 Abs. 2 Nr. 3 EnWG geboten ist.

### **Antrag auf Akteneinsicht**

Wir beantragen die Gewährung von

### **Akteneinsicht in die Behördenakten**

gemäß § 29 VwVfG, idealerweise in elektronischer Form.

**Stellungnahme<sup>1</sup>**

Zu dem zweiten Konsultationspapier „Regelungen für den Zugang zum Bahnstromnetz der DB Energie GmbH – Konsultationsfassung 2021 – “ („Konsultationspapier“) nehmen wir im Namen unserer Mandanten wie folgt fristgerecht Stellung. Bitte beachten Sie, dass es sich lediglich um eine erste Stellungnahme handelt, die weitere Stellungnahmen nicht ausschließt. Das Konsultationspapier ist relativ umfangreich und die Frist war knapp bemessen, so dass weitere Bewertungen hinzutreten können.

Unsere Mandanten, wie viele andere Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter auch, haben seit Jahren die Etablierung von Prozessen verlangt, die fehlerfreie und zügige Netznutzungsabrechnungen ermöglichen und gleichzeitig möglichst effizient auf den bestehenden bahnspezifischen Besonderheiten aufbauen. Wir begrüßen daher im Grundsatz das Bestreben der Beschlusskammer, nunmehr entsprechende Geschäftsprozesse für den Zugang zum Bahnstromnetz der DB Energie GmbH allgemeinverbindlich festzulegen.

Zu berücksichtigen ist aber auch, dass im Laufe der letzten 12 Monate die Unternehmen ihre Prozesse auf das bislang praktizierte „weiterentwickelte Netzzugangsmodell“ der DB Energie GmbH ausgerichtet haben und diese – jedenfalls auf Seiten der Anschluss- und Netznutzer – seit einiger Zeit weitgehend stabil und störungsfrei verlaufen. Insofern sollten die nunmehr zu treffenden Festlegungen behutsam und unter Wahrung der bisherigen Erkenntnisse konzipiert werden.

Unsere wesentliche Kritik an dem Konsultationspapier richtet sich gegen die Notwendigkeit der Übermittlung der Zuordnungslisten durch die Fahrzeughalter (dazu I). Unsere weitergehenden Anmerkungen betreffen nur noch Detailkritik und Verständnisfragen (dazu unter II).

**I. TfzE-Zuordnungsmeldungen durch den ANe-tEns**

Nach Ziff. 2.1.2 Konsultationspapier erfolgt die Übermittlung von TfzE-Zuordnungsdatenlisten an den BNB ausschließlich durch den ANe-tEns. Aus Ziff. 2.1.1.1.1 Konsultationspapier lässt sich schließen, dass ANe-tEns ausschließlich die Halter der TfzE sein dürfen. Daraus folgt, dass im Ergebnis allein die Halter den Wechsel einer Triebfahrzeugeinheit von einer virtuellen Entnahmestelle zu einer anderen virtuellen Entnahmestelle veranlassen können. Dahinter steht offenbar die Vorstellung der Beschlusskammer, der Halter *„allein verfügt über Informationen darüber,*

---

<sup>1</sup> Im Folgenden verwenden wir nach Möglichkeit die im Konsultationspapier eingeführten Begrifflichkeiten und Abkürzungen.

*welcher Nutzer [Letztverbraucher i.S.d. Energiewirtschaftsrechts, s. Punkt 1.3. Abs. 3 Konsultationsdokument] mit welchem Tfz in welchem Zeitraum unterwegs ist.“ (Ziff. II.1 Begleitdokument).*

Dieser Auffassung liegt eine Fehlvorstellung von der Rolle des Halters im Bahnsystem zugrunde. Die geplante Festlegung würde daher in hohem Maße zu fehlerhaften Zuordnungen führen.

Dazu im Einzelnen:

## **1. Praxis der Loküberlassung als Branchenstandard**

Es entspricht dem marktüblichen Branchenstandard im Schienenverkehr, dass sich die EiVU ihre TfzE wechselseitig zur entgeltlichen oder unentgeltlichen Nutzung überlassen. Diese Praxis reduziert bei gemeinsamen Verkehrskonzepten (z.B. grenzüberschreitenden Zügen sowohl im Personen- als auch Güterverkehr) die Anzahl notwendiger TfzE-Wechsel bei Betreiberwechseln (Nutzerwechsel). Sie dient auch dem (ggf. wechselseitigen) Aushelfen zwischen Lokvermietern und EiVU bei Lokdefekten, Bedarfsspitzen oder einer besseren Kapazitätsauslastung der TfzE. Haben EiVU ihre Fahrzeuge gemietet oder geleast, wird eine solche kurzfristige durchgeführte Überlassung der Fahrzeuge vom Vermieter/Leasinggeber oft sogar vertraglich vorgesehen. Diese Praxis ist der Beschlusskammer bekannt.

## **2. Wechselseitige Energielieferungen sind zu vermeiden**

Bei Nutzerwechseln ist es unabdingbar, dass die TfzE der vEns des jeweilig nutzenden EiVU, welches Letztverbraucher der Strommengen ist, zugeordnet wird. Würde die TfzE bei der vEns des abgebenden EiVU oder beim ANe-tEns verbleiben (aus welchem Grund auch immer), entstünden in der Folge schwer lösbare Probleme:

- Netznutzung und Stromverbräuche lassen sich nicht dem Nutzer zuordnen.
- Der Eigenverbrauch nach § 65 EEG lässt sich nicht ermitteln.
- Das übernehmende EiVU erhält nicht die Preisstellung im Netzentgelt des BNB (und ggf. auch seines Stromlieferanten), mit dem es kalkuliert hat.
- Einordnung des überlassenden EiVU als Versorger im Sinne des Stromsteuergesetzes und des EnWG.

### 3. Rollenfunktion des Halters verbietet Einbeziehung in den Loktausch

Das Konsultationspapier sieht vor, dass (auch) bei derartigen Wechseln von TfzE künftig (allein) der Halter den Wechsel der Zuordnung des TfzE zu den vEns veranlassen kann. Dem liegt ein Fehlverständnis von der Rolle des Halters zugrunde.

#### a. Zur Rollenfunktion des Halters im Bahnsystem

Im Rollenmodell der Eisenbahn ist der Halter in erster Linie verantwortlich für die Sicherheit- und Dokumentation der TfzE. Dies ergibt sich aus den Aufgabenbereichen, die das Gesetz dem Halter zuweist:

- Nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sind (neben den EiVU) die Halter von Eisenbahnfahrzeugen verpflichtet, den Betrieb sicher zu führen. Primär obliegt dem Halter damit die Aufgabe, das Fahrzeug in betriebssicherem Zustand zu halten (während die Verantwortung für das sichere Bewegen des Fahrzeugs – und damit den Betrieb - beim EiVU liegt).<sup>2</sup>
- Nach § 4a Abs. 1 Satz AEG sind die Halter (neben den EiVU) für die Instandhaltung ihrer Eisenbahnfahrzeuge zuständig („für die Instandhaltung zuständige Stelle“, international auch „Entity in Charge of Maintenance“, kurz „ECM“).<sup>3</sup> Sie können diese Aufgabe gemäß § 4a Abs. 1 Satz AEG auf die für die Instandhaltung zuständige Stelle eines Dritten übertragen. Die ECM hat nach § 4a Abs. 3 AEG ein Instandhaltungssystem einzurichten.<sup>4</sup>
- Der Halter hat ein neues Fahrzeug vor der erstmaligen Verwendung in ein Fahrzeugeinstellungsregister einzutragen (§ 38 Abs. 2 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – EIGV), das für jedes Fahrzeug einen Kennzeichnungscode erhält und u.a. den Halter und die ECM benennt (§ 38 Abs. 1 EIGV).<sup>5</sup> Auf diese Weise kann die Eisenbahnaufsicht im Bedarfsfall schnell einen Sicherheitsverantwortlichen ermitteln und adressieren (§ 5a AEG).

---

<sup>2</sup> Hermes/Schweinsberg, in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl., 2014, § 4 Rdn. 38; OVG NRW, Beschl. v. 21.05.2008, 9 A 2725/06.

<sup>3</sup> Diese Vorschrift beruht auf Art. 14 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 (Eisenbahnsicherheitsrichtlinie), wobei dort nicht festgelegt ist, wem die Rolle als ECM obliegt.

<sup>4</sup> Dazu Art. 14 Richtlinie (EU) 2016/798.

<sup>5</sup> Die Einrichtung sog. Nationaler Fahrzeugeinstellungsregister (National Vehicle Register – NVR) beruht auf Art. 22, 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 (Interoperabilitätsrichtlinie).

**b. Grenzen der Rolle des Halters**

Der Halter hat nach dem Gesagten primär eine sicherheitsbezogene Aufgabe mit Bezug auf den Zustand der Fahrzeuge (und der zugehörigen Dokumentation). Der Halter und auch der ECM sollten zwar über die grundsätzlichen Einsatzbedingungen der TfzE im Betrieb des/der Nutzer informiert sein (z.B. Einsatzkorridore, Wartungsorte), jedoch hat der Halter nach dem Gesetz keine Aufgabe, die ihn in den laufenden Betrieb des EiVU involviert. Der Halter muss zwar zur Erfüllung seiner Aufgaben jederzeit im Bedarfsfall eine Zugriffsmöglichkeit auf das Fahrzeug haben; „Bedarfsfall“ ist insoweit aber sicherheitsbezogen zu verstehen, d.h. der Zugriff des Halters erfolgt nur im Fall eines sicherheitsrelevanten Vorfalls bzw. einer Inanspruchnahme des Halters durch die Eisenbahnaufsicht. Das bedeutet aber nicht, dass der Halter im regulären Normalbetrieb Kenntnis von der konkreten Nutzung des Fahrzeugs hat oder über die jeweilige Person des konkreten Nutzers informiert wird. *Zugriffsmöglichkeit* heißt in der Praxis, dass sich der Halter im Unternehmen des ihm bekannten primären EiVU einen Ansprechpartner nennen lässt, an den er sich im Bedarfsfall wenden kann, und der seinerseits Kenntnis von der konkreten Nutzung des Fahrzeugs hat und dem Halter einen unverzüglichen Zugriff ermöglichen kann.

**c. Zusammenspiel der Halterrolle mit anderen Rollen im Bahnsystem und Geschäftsmodelle der Halter**

Die Halterrolle ist im Zusammenspiel insbesondere mit folgenden weiteren Rollen im Bahnsystem zu sehen:

- Eigentümer der TfzE.
- EiVU.
- ECM.

In der Praxis treten alle denkbaren Kombinationen von Rollenverteilungen auf. Folgende Beispiele seien genannt:

- Eigentümer eines Fahrzeugs ist ein Vermieter, Leasinggeber, Konzerngesellschaft oder Fahrzeugpool, das EiVU wiederum ist Halter und ECM.
- Eigentümer eines Fahrzeugs ist ein Vermieter, Leasinggeber, Konzerngesellschaft oder Fahrzeugpool, das EiVU ist Mieter/Leasingnehmer, der Halter ist ein separater spezialisierter Dienstleister (zu denen auch Hersteller gehören können, z.B. Siemens), ECM ist derselbe Dienstleister oder ein weiterer separater Dienstleister.
- Eigentümer ist Halter (Vermieter, Leasinggeber) und ECM (oder ECM ist ein beauftragter Dritter), EiVU ist Mieter/Leasingnehmer.

- Eigentümer ist ein EiVU, Halter ist ein separater spezialisierter Dienstleister (zu denen auch Hersteller gehören können, z.B. Siemens), ECM ist derselbe Dienstleister oder ein weiterer separater Dienstleister.

**d. Halter ist für Zuordnungsmeldungen ungeeignet**

Vor dem Hintergrund der eng umrissenen und damit begrenzten Dienstleisterfunktion des Halters kann keinesfalls davon die Rede sein, dass gerade der Halter derjenige ist, der über besondere Informationen über die jeweilige Person des Nutzers verfügt.

Die Halter haben weder von den Zeitpunkten der Nutzerwechsel noch von temporären Nutzerwechseln auf Ebene der EiVU selbst Kenntnis und müssen diese auch nicht haben. Sie sind nicht in die Kommunikation der wechselnden Nutzer bzw. Betreiber (EiVU) untereinander eingebunden. Es entspricht auch in keiner Weise dem marktüblichen Branchenstandard im Schienenverkehr, sie in diese Kommunikation einzubinden. Die Aussage in dem Begleitdokument der Beschlusskammer (S. 2 unter II.1), der Halter allein verfüge über Informationen darüber, welcher Nutzer mit welchem Tfz in welchem Zeitraum unterwegs ist oder war, gilt nur in Bezug auf den unmittelbaren Vertragspartner des Halters, nicht aber für dritte EiVU, an welche dieser die TfzE weiterüberlässt.

Die Halter verfügen aufgrund ihrer begrenzten Rolle und ihres Geschäftsmodells über keine Ressourcen und keine Infrastruktur, um Mitteilungen der EiVU über geänderte Zuordnungen entgegenzunehmen und an den BNB weiterzugeben. Eine solche Kommunikation ist nicht Gegenstand des Geschäftsmodells der Halter, nicht Teil des aktuellen Risikoprofils und nicht in ihre Entgelte einkalkuliert.

Die Halter sind dementsprechend auch nicht gewillt, die Haftung für Fehler in der Kommunikation zu übernehmen, die auch eventuelle Schadenersatzforderungen seitens der EiVU nach sich ziehen könnte, wenn Zuordnungsmeldungen innerhalb der Sphäre des Halters fehlerhaft übermittelt werden.

Es ist auch nicht absehbar – und darf nicht erwartet werden –, dass sich hier die (auch international) verbreiteten Geschäftsmodelle und Rollenverteilungen im eingespielten und bereits hochkomplexen System Schienenverkehr wegen eines aus der Gesamtperspektive her unbedeutenden Randthemas – dem Stromnetzzugang in Deutschland – umstellen werden. Zudem würden sich mit einer solchen Umstellung auf nationaler Ebene die Verantwortungen im europäischen Umfeld weiter auseinander entwickeln.

**e. Beispiele**

Folgende Beispiele – denen reale Fallgestaltungen zugrunde liegen – sollen illustrieren, wie weit entfernt von der täglichen Loknutzung die Halter in der Praxis sein können:

- Die Holdinggesellschaft eines Verkehrsunternehmens mit Konzernsitz im Ausland erwirbt TfzE von einem international tätigen Hersteller. Die Finanzierung erfolgt über eine Leasinggesellschaft, die auch Eigentümerin der Fahrzeuge wird und die der Holdinggesellschaft des Verkehrsunternehmens die Fahrzeuge auf Grundlage eines Leasingvertrages zur Nutzung überlässt. Die Holdinggesellschaft überlässt die Fahrzeuge konzernintern an die operativ tätigen EiVU-Gesellschaften, welche diese nach Bedarf nutzen. Die Instandhaltung der Loks, die Rolle der ECM und begleitend damit auch die Haltereigenschaft, übernimmt eine im EU-Ausland ansässige Tochtergesellschaft des Herstellers.

Es ist denkbar fernliegend, dass das ausländische Tochterunternehmen des Herstellers Kenntnis davon hat, welches operative EiVU des international agierenden Verkehrsunternehmens die TfzE jeweils nutzt oder ob es dieses ggf. an Dritte zur Nutzung überlässt (sowohl in Deutschland als auch in anderen Ländern).

- Ein im EU-Ausland ansässiges EiVU hat einen in einem anderen EU-Ausland ansässigen Dienstleister mit der Übernahme der Haltereigenschaft für seine TfzE beauftragt. Das EiVU verfügt nur über eine Zulassung für sein eigenes Land, und führt grenzüberschreitende Transporte daher mit verschiedenen lokalen Subunternehmern durch, so auch in Deutschland.

Auch hier ist nicht zu erwarten, dass der Halter jeweils weiß, welcher Subunternehmer des EiVU die Fahrten durch Deutschland besorgt. Diese Frage gehört auch nicht zu seiner Sphäre.

**4. Verschärfungen des Problems durch fehlende Transparenz und Korrektur**

Die Problematik zu erwartender Fehlzuordnungen verschärft sich noch durch zwei weitere Regelungen des Konsultationspapiers, nämlich:

- Korrekturen sind, jedenfalls im Rahmen der elektronischen Marktkommunikation, ausgeschlossen (Ziff. 2.1.2)



- Der Halter wird vom BNB über das Ergebnis der Zuordnung nicht unterrichtet, da der Statusbeleg nur dem ANu-vEns übermittelt wird. Der Halter hat somit schon mangels Informationen über das Ergebnis der Zuordnung keine Möglichkeit, gegenüber dem BNB (außerhalb der Marktkommunikation) auf Korrektur zu dringen oder in irgendeiner Form gegenüber den EiVU auf eine (wie auch immer geartete) Berichtigung der Fehlzusordnung im Innenverhältnis hinzuwirken.

## **5. Umsetzung im Ausland nicht möglich**

Eine weitere Problematik besteht darin, dass nahezu alle Nutzer bzw. Betreiber im Ausland über keinen Netzzugangsvertrag mit dem BNB verfügen. Da den Nutzern keine virtuelle Entnahmestelle zugewiesen ist, sondern nur den jeweils im Eisenbahnbetrieb in Deutschland registrierten EiVU (das trifft auf nahezu alle Unternehmen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu, vor allem auf die größeren Unternehmen, die über rechtlich selbstständige Tochtergesellschaften oder konzernverbundene Unternehmen verfügen), können fast alle Nutzungen von TfzE im interoperablen Einsatz für Auslandsabschnitte nicht gemeldet werden. Wie mit diesen interoperablen TfzE umgegangen werden soll, lässt das Konsultationspapier wie auch das aktuell gültige Netzzugangsmodell völlig offen.

In der aktuellen Praxis haben entweder die Halter eines Fahrzeuges in Zusammenarbeit mit dem Eigentümer die Risiken aus den Zuordnungen bei einer vollständigen Vermietung ins Ausland übernommen oder das dem BNB bekannte EiVU in Deutschland die Zuordnung auch dann übernommen, wenn die Nutzung durch ein konzernverbundenes Unternehmen oder ein Dritt-EiVU im Ausland erfolgte.

## **6. Erwartbare Konsequenzen der beabsichtigten Festlegung**

Sollte die beabsichtigte Festlegung ohne Änderungen umgesetzt werden, stellt sich die Frage, mit welchen Konsequenzen in der Praxis zu rechnen wäre. Folgende Szenarien wären aus unserer Sicht denkbar:

- Die Halter bieten gegenüber ihren Kunden die Dienstleistung der Meldung eines Zuordnungswechsels gegenüber dem BNB schon gar nicht an. Es steht immerhin jedem Halter frei, individuell zu entscheiden, diese Leistung nicht in sein Produktportfolio aufzunehmen. In diesem Fall hätten die EiVU keine Möglichkeit, im Falle einer Loküberlassung das TfzE der vEns des Übernehmers zuzuordnen – mit all den negativen Konsequenzen, die oben unter Punkt 2 dargestellt wurden. Die Praxis der Loküberlassungen würde deshalb wahr-

scheinlich trotzdem nicht aufgegeben werden. Zu erwarten ist vielmehr, dass es zu (unfreiwilligen) Stromlieferbeziehungen zwischen den EiVU käme, die in irgendeiner Form pauschalisiert, schwer kalkulierbar und mit Verlusten für die eine oder andere Seite verbunden abgerechnet würden. Im Bereich des EEG und der Stromsteuer käme es ggf. zu Rechtsverletzungen.

- Einzelne Halter bieten ihren Kunden an, im Falle von Lokwechseln einen Zuordnungswechsel beim BNB zu erwirken. Da die Halter jedoch für diese Aufgabe nicht gerüstet sind und weder auf eine eingespielte Kommunikation mit den EiVU noch dem BNB zurückgreifen können, wird es in hohem Maße zu sachlich fehlerhaften Zuordnungen kommen. Die Folge werden auch hier Fehlzusordnungen mit schwer lösbaren Abrechnungsproblemen und ggf. Rechtsverletzungen im Bereich des EEG und der Stromsteuer sein. Ggf. könnten einzelne EiVU die Halter sogar in die Haftung nehmen.
- Einzelne Halter könnten die Entgegennahme und Weitergabe von Zuordnungsmeldungen der EiVU mittels geeigneter technischer Systeme professionalisieren. Zuordnungswechsel würden dann aber nicht mehr in den den EiVU bekannten Systemen durchgeführt werden, in denen sie aktuell ihre Zuordnungen über alle eingesetzten Fahrzeuge mit vielen verschiedenen Haltern durchführen. Aufgrund einer höheren Risikobeurteilung könnte jeder einzelne Halter ein eigenes System für die Zuordnungen schaffen, welches ggf. in das IT-System des jeweiligen Halters eingebunden wäre. Für ein solches System bestand bis jetzt noch keine Notwendigkeit und es ist auch im europäischen Umfeld in Zukunft nicht notwendig. Das Resultat wäre aber, dass die EiVU in Deutschland nicht standardisierte Schnittstellen zu den IT-Systemen verschiedener Halter schaffen und auch bedienen müssten, was dem Ziel einer effizienten Abwicklung der Geschäftsprozesse der EiVU absolut widersprechen und zu einem System-Wirrwarr führen würde. Dazwischen gäbe es zudem weiterhin Halter, die keinerlei System anbieten oder die schon gar nicht anbieten, den Zuordnungswechsel zu melden. Fast alle EiVUs, auch die im Konzernverbund des BNB befindlichen EiVU im Schienenpersonen- und -güterverkehr, nutzen TzfE diverser Halter zur Durchführung ihrer Transportleistungen.

Theoretisch denkbar wäre zwar, dass alle Halter ein gemeinschaftliches System errichten. Zu erwarten ist das freilich nicht, schon deshalb, weil die Zahl und die Art der Geschäftsmodelle der Halter zu groß und vielfältig sind. Viele Halter haben zudem ihren Sitz EU-Ausland und werden sich nicht an deutschen Sonderlösungen beteiligen. Zudem wären bei einem gemeinschaftlichen System kartellrechtliche Restriktionen zu prüfen.

## 7. Notwendigkeit der Prüfung alternativer Modelle

Vor diesem Hintergrund sind dringend alternative Modelle der Zuordnungsmeldung zu prüfen. Hier kämen insbesondere folgende Alternativen in Betracht:

- Der BNB darf einen Zuordnungswechsel nur bei identischer Zuordnungsmeldung durch den abgebenden und den übernehmenden ANu-vEns (EiVU oder in Einzelfällen Halter) durchführen (Handshake-Modell), was den rechtlichen Beziehungen zwischen den beteiligten Parteien im Rahmen eines Übergabeprozesses entspricht (Gefahrenübergang). Kommt es zu Widersprüchen oder Lücken in den Meldungen der beiden Parteien, findet keine Zuordnung auf die TfzE-Basiszuordnung des ANe-tEns statt (eine solche wäre fast immer sachlich fehlerhaft), sondern es wird die Zuordnung zum bisherigen ANu-vEns fortgeschrieben, bis sich die beiden Parteien geeinigt haben.
- Die Rolle des ANe-tEns muss nicht zwingend von dem Halter der TfZE ausgeübt werden, sondern kann auch von einem EiVU (primären Nutzer in Deutschland oder dem Eigentümer, Mieter oder Leasingnehmer einer TfzE) wahrgenommen werden. In diesem Fall könnte es bei der alleinigen Verantwortung des ANe-tEns in dessen definierter Rolle mit allen Rechten und Pflichten bleiben, da der Inhaber dieser Rolle – als maßgeblich verantwortliches EiVU – selbst über die Weitergabe der TfzE entscheiden kann und damit über alle notwendigen Informationen verfügt.
- Verantwortlich für die Übermittlung der Zuordnungen einer einzelnen TfZE ist ein vom ANe-tEns zu benennender ANu-vEns. Der Halter hätte dann zumindest bei längerfristigen Vermietungen die Möglichkeit, den primären Nutzer in Deutschland, den Mieter oder Leasingnehmer einer TfzE zu benennen, der seinerseits allein die Macht und Verantwortung hat, Zuordnungswechsel beim BNB anzumelden.
- Das aktuell bestehende Netzzugangsmodell ab 01.01.2021 bleibt in Bezug auf das Thema „Zuordnung“ im Grundsatz bestehen (d.h. eine neuere Meldung überlagert eine vorherige Meldung durch eine andere Partei). In den letzten Monaten sind sowohl die Halter als auch die EiVU durch viele Lernprozesse gegangen und haben sich auf die aktuell bestehende Situation eingestellt. Zudem besteht die Möglichkeit einer Zuordnungskorrektur, welche die Korrektur des Letztverbrauches auf die virtuelle Entnahmestelle im Sinne des EEG und StromStG bietet und durch die Pönalisierung („Umbuchungsgebühr“) für den Halter und das EiVU auch eine Form der Sanktionierung durch den BNB darstellt. Aufgrund dieser Möglichkeit könnte auch auf eine „Auffang-vEns“ je regulärer vEns der Halter und EiVU verzichtet werden.

## II. Weitere Punkte

### 1. TfzE-Zuordnungen

Über das Problem der notwendigen Zuordnung der TfzE durch die Halter hinaus sind aus unserer Sicht mit Bezug zu den Zuordnungsmeldungen folgende Punkte anzumerken.

#### a. Korrektur von Zuordnungsmeldungen

Ebenfalls kritisch ist aus unserer Sicht zu bewerten, dass das Konsultationspapier keine Korrekturmöglichkeiten von TfzE-Zuordnungsmeldungen vorsieht. Die Bedeutung der Aussage in Ziff. 2.1.2 unter Punkt 2, Korrekturmöglichkeiten seien „*im Rahmen der elektronischen Marktkommunikation ausgeschlossen. Vertragliche Regelungen bleiben unberührt*“ ist für uns nicht nachvollziehbar. Wir bitten um Erläuterung.

In jedem Fall ist eine standardmäßig vorgesehene und auch für den BNB verbindlich vorgegebene Korrekturmöglichkeit zu schaffen. Fehlzusordnungen lassen sich aus den vorbenannten Gründen (keine Abgrenzung von Verbräuchen und Netznutzungen möglich, keine Abgrenzung der Selbstverbräuche nach § 65 EEG möglich, keine Preisstellung durch den eigenen Lieferanten) ohne Zuordnung auf Ebene der vEns praktisch nicht mehr korrigieren und wiegen damit sehr schwer. Gleichzeitig kommen Fehlzusordnungen in der Praxis häufig vor. Das Problem muss daher zwingend adressiert und angemessen gelöst werden.

### 2. Transparenz für den ANe-tEns

Als kritisch ist auch zu bewerten, dass der ANe-tEns vom BNB über das Ergebnis der von ihm veranlassten Zuordnung nicht unterrichtet wird, da der Statusbeleg nur dem ANu-vEns und dem LF übermittelt wird (Ziff. 2.1.5.1 Konsultationspapier). Der ANe-tEns hat somit schon mangels Informationen über das Ergebnis der Zuordnung keine Möglichkeit, gegenüber dem BNB (außerhalb der Marktkommunikation) auf Korrektur zu dringen oder in irgendeiner Form gegenüber den EiVU auf eine (wie auch immer geartete) Berichtigung der Fehlzusordnung im Innenverhältnis hinzuwirken.

### **3. Zum Tageslastgang der virtuellen Entnahmestelle**

Mit Bezug zum Versand des Tageslastgangs der virtuellen Entnahmestelle (Ziff. 2.1.5.2 Konsultationspapier) ist aus unserer Sicht anzumerken:

#### **a. Auslösende Ereignisse für den Tageslastgang**

Wir bitten um Erläuterung, unter welchen Umständen der Tageslastgang versandt wird. Nach dem Konsultationsdokument wird der Tageslastgang bei „den Prozess auslösenden Meldungen“ versandt. Sofern dies nur der Fall ist, wenn ein Zuordnungswechsel stattfindet oder Messwerte nachgeliefert oder Ersatzwerte auf der Basis von Nutzungsdaten gebildet werden, mithin ein atypisches Ereignis stattfindet, reicht dies nicht aus. Nahe liegender ist jedoch eine Lesart, wonach der Tageslastgang auch nach einer erfolgten erstmaligen Übermittlung von Messdaten, mit einer Frist von 2 WT nach Eingang der Messdaten beim BNB zu versenden ist. Dies wäre aus unserer Sicht zu befürworten. Wir bitten insoweit um Bestätigung dieser Lesart.

#### **b. Versand auch an MSB**

Aus unserer Sicht wäre es geboten, den Tageslastgang regulär zusätzlich auch an den MSB zu senden. Denn immerhin ist der MSB zur Übermittlung von Messwerten verpflichtet (Ziff. 2.1.4 Konsultationspapier). Ohne Kenntnis des Tageslastgangs hat der MSB aber keine Information darüber, ob die Übermittlung der Messwerte ggf. fehlgeschlagen ist und er die erneute Übersendung veranlassen sollte. Es gab in der Vergangenheit viele Fälle, in denen Messdaten korrekt gesendet, vom BNB aber nicht empfangen wurden. Beispielhaft genannt sei der Fall, dass die Umstellung auf Sommerzeit über Monate dazu führte, dass der BNB für bestimmte TfzE übermittelte Messwerte nicht empfangen konnte.

### **4. Zum Lieferschein**

Mit Bezug zu den Regelungen zum Lieferschein zur Netznutzungsabrechnung (Ziff. 2.1.5.3 Konsultationspapier) ist aus unserer Sicht anzumerken:

**a. Reklamationsfrist**

Die Reklamationsfrist von 3 WT ist nach unserem Dafürhalten zu kurz bemessen. Die Prüfung der Lieferscheine wird auch in Zukunft nicht automatisiert erfolgen können, sondern muss händisch durchgeführt werden. Gleichzeitig zeigt die Erfahrung aus der Vergangenheit, dass die Lieferscheine fehlerbehaftet sein können. Angesichts der Bedeutung des Lieferscheins als Grundlage für die Netznutzungsabrechnung sollte die Reklamationsfrist moderat verlängert werden. Dabei kann auch nicht zugunsten der bisherigen kurzen Frist angeführt werden, dass eine gründlichere vorangehende Prüfung auf Basis der Tageslastgänge möglich sei. Denn diese zeigen nicht das gesamte Bild der Abrechnungsmengen. Zudem können die Lieferscheine eigenständige, nicht in den Tageslastgängen enthaltene Fehler aufweisen.

Wir regen daher eine Reklamationsfrist von mindestens 5 WT an.

**b. Reklamationsgründe**

Das Konsultationspapier beschränkt Reklamationen des Lieferscheins auf „offensichtliche Fehler“. Diese Einschränkung ist stark auslegungsbedürftig und damit streitanfällig. Zudem ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, warum die Reklamation überhaupt beschränkt werden sollte. Angesichts der Bedeutung des Lieferscheins für die Netznutzungsabrechnung und auch die darauf aufbauende Stromlieferungsabrechnung scheint es uns nicht sinnvoll, die Reklamation von erkannten Fehlern zu verhindern und damit sehenden Auges eine falsche Abrechnung zu provozieren, die im Anschluss in der 2. Clearingphase zu korrigieren ist. Wir verstehen allerdings, dass nach Ablauf des 17. WT nach Liefermonat Messwerte und Ersatzwerte einer höheren Qualität keinen Eingang mehr in den Lieferschein für die 1. Abrechnung finden können.

**5. Fristen für Lieferschein und Netznutzungsabrechnung**

Es sollten klare Fristen in die Prozessdefinition in Ziff. 2.1.5.3 und Ziff. 2.1.5.5 Konsultationspapier aufgenommen werden, bis zu deren Ablauf der BNB den Lieferschein, die 1. Abrechnung und die Korrekturabrechnung zu versenden hat. Bislang ergibt sich lediglich aus dem Schaubild in Ziff. 2.1, dass die 1. Abrechnung wohl bis zum Termin 42 WT nach Liefermonat und die Korrekturabrechnung bis 4 KM + 10 WT nach Liefermonat zu versenden ist.

Die derzeit in den Prozessdefinitionen für den Lieferschein (Ziff. 2.1.5.3 Konsultationspapier) aufgenommene Frist „mit Ablauf des 17. WT nach Liefermonat“ kann u.E. nicht richtig sein, da bis zum 17. WT nach Liefermonat noch Messwerte bzw. Ersatzwerte höherer Qualität übermittelt werden können, die noch in der ersten Clearingphase verarbeitet werden sollen.

Die weitere Frist für den Lieferschein („vor dem Versand der Netznutzungsabrechnung“) ist zu unbestimmt, insbesondere da für den Versand der Netznutzungsabrechnung in Ziff. 2.1.5.5 auch keine klare Frist definiert wird. Dort wird lediglich ein Versand „unverzüglich“ (nach Genehmigung des Lieferscheins bzw. Ablauf der Reklamationsfrist) vorgesehen. Wenn der Fristbeginn für den Versand der Netznutzungsabrechnung jedoch vom Versand des Lieferscheins abhängt, der Lieferschein jedoch lediglich „vor der Netznutzungsrechnung“ zu versenden ist, liegt ein zirkulärer Verweis vor, der im Ergebnis zu keiner harten Frist führt.

Auch für den Versand der Korrekturabrechnung wäre eine harte Frist in die Prozessdefinition in Ziff. 2.1.5.5 aufzunehmen.

## **6. Verankerung der Clearingphasen im Konsultationspapier**

Wir regen an, die Clearingphasen deutlicher im Konsultationspapier zu verankern. Nach unserem Verständnis können Messwerte und Ersatzwerte höherer Qualität für die 1. Abrechnung noch bis zum 17. WT nach Liefermonat und für die Korrekturabrechnung bis zum 3. KM + 7 WT nach Liefermonat an den BNB übermittelt werden (Ziff. 2.1.4 Konsultationspapier).

Wir regen an, dass in der Prozessdarstellung für die Übermittlung des Lieferscheins (Ziff. 2.1.5.3 Konsultationspapier) klargestellt wird, dass alle Messwerte und Ersatzwerte höherer Qualität, die innerhalb der Frist (bis zum 17. WT nach Liefermonat) dem BNB übermittelt werden, Eingang in den Lieferschein finden

Zudem regen wir an, dass die 2. Clearingphase als eigener Prozess definiert wird. Bislang wird dazu im Kapitel 2 kein eigener Prozess definiert. Die Prozessdefinition zur Netznutzungsabrechnung (Ziff. 2.1.5.5) lässt nicht erkennen, dass die Netznutzungsabrechnung auch aufgrund von fristgemäß (3. KM + 7 WT) nachgelieferten Messwerten bzw. Ersatzwerte höherer Qualität zu korrigieren ist.

## **7. Meldung von Nutzungsdatensätzen**

### **a. Anlass der Übermittlung und Klärung unplausibler Werte**

Bezüglich des Prozesses der Übermittlung von Aufenthaltsdatensätzen und Fahrzeugeinsatzdatensätzen durch den ANu-vEns (Ziff. 2.1.3.1.2 und Ziff. 2.1.3.2 Konsultationspapier) ist uns nicht ganz klar, ob diese standardmäßig zu übermitteln sind, wenn das definierte Nutzerverhalten vorliegt (grenzüberschreitende Verkehre, Ein-/Ausfahrt Netzgebiet etc. bzw. Werkstattaufent-

halt etc.) oder nur dann, wenn die Messwerte und die vom MSB nach Ziff. 2.1.3.1.1 zu übermittelnden Aufenthaltsdatensätze aus den Messeinrichtungen nicht (rechtzeitig) vorliegen. Letzteres wäre im Sinne der Effizienz zu bevorzugen und sollte klargestellt werden.

Zudem ist uns nicht verständlich, auf welcher Basis der BNB die Klärung fehlender, unvollständiger oder unplausibler Energiemesswerte herbeiführen wird. Es ist offen, ob der BNB auf der Ebene von 5-Minuten (Vorgabe bei der Übermittlung von Messdaten / CEBD im europäischen Data-Exchange von Energiemessdaten auf Schienenfahrzeugen) oder auf der Ebene von 15-Minuten (Vorgabe Abrechnungsdaten BNB) vornimmt und auf welche Art und Weise der BNB minutengenau gemeldete Nutzungsdaten berechnet und mit überschneidenden Messwerten kombiniert.

#### **b. Rolle des Messstellenbetreibers**

Gemäß Ziff. 1.3.4 Konsultationspapier fällt die Aufgabe des Messstellenbetreibers auf den Halter bzw. den ANE-tEns. Das Problem ist, dass es hierzu keine klare Definition gibt, da es u.a. auch um den Eigentumsstatus des Energiezählers geht. Die DB Energie GmbH hat den Messstellenbetrieb für ihre Energiezähler durch einen Verkauf der Energiemesssysteme an ihre Kunden abgegeben. Bei der ÖBB Infrastruktur sind jedoch ausschließlich Mietmodelle für die Energiemesssysteme in Kraft, sodass sich die ÖBB Infrastruktur selbst als Messstellenbetreiber sieht und nicht die Halter oder Eigentümer der Triebfahrzeuge.

Es ist ferner darauf hinzuweisen bzw. klarzustellen, dass im Konsultationsdokument ein Missverständnis dahingehend vorliegt, dass TSI-konforme EMS die Daten eigenständig an das Energiedatenerfassungssystem des BNB senden sollen. Hierbei wird verkannt, dass das Energiemesssystem die Daten zunächst an ein Data Collection System (DCS) – zumeist beim Messstellenbetreiber, einem europäischen Infrastrukturunternehmen oder dem Hersteller des Energiemesssystems angesiedelt – gesendet werden. Daraufhin findet im angeschlossenen Exchange-System die Allokation der Messdaten der TzfE auf die verschiedenen Energy Use Settlement (EUS)-Areas statt und dann erst erfolgt die Übersendung der Energiemessdaten an den BNB. Auch bei eigenen Energiemesssystemen aus dem Konzern des BNB finden diese Rollen und Prozesse Anwendung. Im IRS 90930 „Traction Energy Settlement and Data Exchange“ sind diese Prozesse in Kapitel 3 (Seiten 31 – 45) beschrieben.



### c. Meldung von Fahrzeugeinsatzdatensätzen im Schienengüterverkehr

Nach Ziffer 2.1.3.2. Konsultationspapier dienen Fahrzeugeinsatzdatensätze zur Klärung fehlender, unvollständiger oder unplausibler Energiemesswerte von Triebfahrzeugeinheiten und bilden eine Grundlage für die Ersatzwertbildung des BNB. Fahrzeugeinsatzdatensätze können erst nach Beendigung des Einsatzes gemeldet werden und müssen zwingend einen Beginn- und Endzeitpunkt enthalten. Sie sind bis zum Ende der Clearingphase (17. WT nach LM) an den BNB zu übermitteln.

Aus unserer Sicht werden die EiVU des Schienengüterverkehrs im Rahmen der Pflicht zur Übersendung von Fahrzeugeinsatzdatensätzen übermäßig belastet. Zwar wird der Aufwand einer Meldung der Daten im arbeitenden und nicht arbeitenden Modus (Zugfahrt oder Lokleerfahrt) noch vertretbar sein. Die Erfassung und Meldung der Unterscheidung nach Art der Abstellung (warm / kalt) ist jedoch unverhältnismäßigem Aufwand verbunden. Hinzu kommt: Die Verbräuche im Stand sind im Güterverkehr im Vergleich zum Personenverkehr (bei dem auch eine Klimatisierung im Sommer und Winter stattfindet) sehr gering. Außerdem müsste für jedes Anschalten der Lok eine Meldung des Lokführers und Erfassung im IT-System des Nutzers stattfinden. Wir lehnen diese Regelungen daher ab.

Zu bedenken ist auch ein weiteres: Da die angefragten Informationen von den Lokführern erhoben werden müssten (die in der Regel die Lok ein- oder ausschalten), wären sie bei ihrer Fokussierung auf das Wesentliche (nämlich Durchführung einer sicheren Bewegung der Lokomotive) behindert. Da es den Lokführern in der Praxis schon kaum möglich ist, nach einer durchgeführten Zugfahrt auch nur die Loknummern an die Leitstelle zu übermitteln, dürfte es nahezu ausgeschlossen sein, dass jeder Lokführer innerhalb seiner Schicht auch noch Fahrzeugstatusinformationen sammelt und weitergibt, zumal sich diese teilweise sogar vor der Durchführung einer Zugfahrt bereits mehrfach geändert haben können. Wir schätzen die Anforderungen im Konsultationspapier daher auch als Sicherheitsrisiko für den laufenden Betrieb ein.

### d. Zusammenspiel der Prozesse

Ebenfalls noch nicht ganz klar ist uns das Zusammenspiel zwischen den Prozessen im Fall fehlerhafter/fehlender oder nicht rechtzeitiger Messwerte, da der Halter bzw. der ANE-tEns verantwortlich für die Messdaten gemacht wird.

Liegen die Messwerte nicht (rechtzeitig) oder fehlerhaft vor, wird der ANE-tEns nach den definierten Prozessen darüber nicht informiert. Nach unserem Verständnis erhalten lediglich ANU-vEns und LF je einen Statusbeleg (Ziff. 2.1.5.1), aus denen sich die defizitären Daten ergeben. Es wäre dann Sache des ANU-vEns, so das implizite Verständnis des Konsultationspapiers, mit dem ANE-tEns Rücksprache über den Fehler zu halten und um korrekte Übersendung der Messdaten

zu ersuchen. Schlägt die dann erfolgte Übersendung der Messdaten erneut fehl oder liegen schon keine Messdaten vor, müsste der ANU-vEns Nutzungsdatensätze an den BNB senden. Ob dieser Schritt vom ANU-vEns proaktiv vorzunehmen ist oder ob er eine Anfrage des BNB nach Ziff.2.1.3.4 abzuwarten ist, wird für uns nicht ganz klar.

Wir regen an, dass hierzu eine Klarstellung des genauen Prozessverlaufs aufgenommen wird. Zudem scheint sinnvoll, dass der BNB den Statusbeleg auch an den ANE-tEns sendet.

## **8. Form der Netznutzungsabrechnung**

Wir bitten um Mitteilung, ob die Netznutzungsabrechnung gem. Ziff. 2.1.5.5 Konsultationspapier ausschließlich im Forma INVOIC oder zusätzlich auch noch in Papierform übermittelt wird. Bei einem Verzicht auf die Papierform wären ggf. steuerliche Fragen zu klären.

## **9. Verantwortung des BNB für die korrekte Abbildung seines Versorgungsgebietes in den im IRS 90930 definierten Polygonen**

Gemäß Anhang D im IRS 90930 können Polygone, die die Grenzen der Versorgungsgebiete der Bahnstromnetze in Europa festlegen und zwingend bei allen europäischen Exchange-Systemen vorliegen sollten, nur bilateral zwischen den die Grenze betreffenden Infrastrukturbetreibern gesetzt werden. Damit bedarf es einer Verpflichtung an den BNB, dafür Sorge zu tragen, dass er die Grenzen seines Versorgungsgebietes sauber abgrenzt und diese mit den jeweils angrenzenden Infrastrukturbetreibern vereinbart, sodass diese in die Liste der veröffentlichten Polygone aufgenommen werden und für alle Exchange-Systeme Anwendung finden können.

Gerne stehen wir bei Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Anselm Grün  
Rechtsanwalt



Dr. Dominika Stachurski, LL.M.  
Rechtsanwältin