



Pressnitztalbahn · Am Bahnhof 78 · 09477 Jöhstadt

## Bundesnetzagentur

Beschlusskammer 6

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

nur per Email: [poststelle.bk6@bnetza.de](mailto:poststelle.bk6@bnetza.de)

Eisenbahn-Bau- und  
Betriebsgesellschaft  
Pressnitztalbahn mbH

Geschäftsstelle und  
Betriebsleitung:

Am Bahnhof 78  
09477 Jöhstadt

Fon: (03 73 43) 80 80-0  
Fax: (03 73 43) 80 80-9  
Basa: (98446) 48

[www.pressnitztalbahn.com](http://www.pressnitztalbahn.com)  
[info@pressnitztalbahn.com](mailto:info@pressnitztalbahn.com)

Ihr Zeichen/ Ihre Nachricht

Unser Zeichen/ Bearbeitung  
5 Seiten Herr Hahn

Fon/ Funk/ Fax/ e-Mail  
037343 8080-58  
0172 8226725  
037343 8080-59

[torsten.hahn@pressnitztalbahn.com](mailto:torsten.hahn@pressnitztalbahn.com)

Datum  
2021-05-06

## BK 6-19-016, Öffentliche Konsultation zur Weiterentwicklung des Netzzugangsmodells bei DB Energie

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Verfahren der öffentlichen Konsultation übermitteln wir nachstehend unsere Stellungnahme, wie folgt; wir sehen im geplanten zukünftigen Verfahren der DB Energie keine Vereinfachung, sondern mit der Verlagerung von Aufgaben an die Leistungsbezieher wird ein weiterer bürokratischer Moloch geschaffen. Angebracht wäre es, wenn DB Energie zunächst die derzeitigen Prozesse, die Anlass zu permanentem Ärger sind, zum Laufen bringen würde.

(1)

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

Dies ist ein ungeheurer administrativer Aufwand, der keinerlei zusätzlichen Nutzen bringt. Anscheinend ist man bei DB Energie vorrangig damit befasst, gemeldete Tabellen auszuwerten; Korrekturen muss dann der Stromkunde im Rahmen der Abrechnung durch den BNB vornehmen. Wozu das Ganze? Die meisten Fahrzeuge werden von ein und demselben EVU regelmäßig eingesetzt. Im SPNV können Fahrzeuge eines EVU natürlich 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.

<b>Geschäftsführer</b> Kay Kreisel	<b>Eisenbahnbetriebsleiter</b> Dipl.-Ing. Matthias Warstat	<b>Registergericht</b> Amtsgericht Chemnitz HRB 17812	<b>Zertifiziert durch TÜV-SÜD LGÖ mbH</b> ECM nach Verordnung EU 445/2011
<b>Steuernummer</b> 217/108/01840	<b>Ust.-IdNr.</b> DE206799890	<b>D-U-N-S®</b> 329536853	<b>TÜV SÜD Industrie Service GmbH</b> Schweißen von Schienenfahrzeugen und -fahrzeugteilen nach DIN EN 15085-2
<b>Bankverbindungen</b> Deutsche Bank Chemnitz Volksbank Chemnitz eG	IBAN: DE45 8707 0024 0204 0517 00 IBAN: DE47 8709 6214 0321 0600 48	BIC: DEUTDE33HAN BIC: GENODEF1CH1	

Vor einigen Jahren wurde auch mit den BNetzA darüber gesprochen, dass durch den BNB ein kundenoffenes Portal angelegt und betrieben wird, in der jedes Bahnstrom beziehende EVU aufgenommen wird, dazu die eine oder mehrere virtuelle Entnahmestellen und alle Tfz. Zusätzlich kann dort hinterlegt werden, wenn Fahrzeuge längere Zeit (hier sollte Mindestmeldezeitraum bei > 3 Kalendermonaten liegen) abgestellt oder längere Zeit in der Werkstatt sind (auch hier sollte der Mindestmeldezeitraum bei > 3 Kalendermonaten liegen), oder wenn eine Abgabe des Fahrzeugs dauerhaft oder temporär an ein anderes EVU erfolgt ist mit Nennung von Tfz und Datum sowie weiterem EVU/ Nutzer. Entsprechend ist dort 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.

(2)

Schätzungen und Ersatzwerte lehnen wir grundsätzlich und deutlich ab! Maßgeblich sein darf ausschließlich der über die TEMA-Box/ andere Meldeboxen gemeldete Verbrauch zu einer virtuellen Entnahmestelle sein. Die TEMA-Box zum jeweiligen Stromzähler misst also den tatsächlichen Verbrauch, Entnahme und Rückspeisung, also eine Null-Verbrauchsmeldung auch. Wenn die TEMA-Box keinerlei Daten überträgt, kann das auf einen technischen Defekt hinweisen, muss es aber nicht, wenn die TEMA-Box beim Werkstattaufenthalt stromlos ist. - Dies muss als Information für die verbrauchsabhängige Abrechnung durch den BNB ausreichen. Mehr geht ihn nicht an, ob etwas ein Tfz für 1 bis 6 Tage in der Werkstatt steht und deshalb keinen Strom verbraucht, ob es für 1 bis 3 Monate vorübergehend abgestellt ist, aus welchen Gründen auch immer kein Strom aus dem Netz entnommen wird. Dies ist jedenfalls kein legitimer Grund für den BNB, von einer fehlerhaften Übermittlung der Verbrauchsdaten oder ähnlichen Überlegungen auszugehen. Es gibt eine Vielzahl von plausiblen Gründen, warum ein Tfz an einem oder mehreren Tagen keinen Strom verbraucht. Daraus den Schluss zu ziehen, dass der fiktive Verbrauch nun zu schätzen wäre, ist absurd. In der Praxis erfolgt dies sogar dann, wenn ein Tfz als abgestellt an DB Energie gemeldet wird; eine Verarbeitung der übermittelten Daten ist nicht sichergestellt, gleichwohl wird geschätzt.

(3)

Es kann erforderlich sein, mehrere technische Entnahmestellen zu haben, beispielsweise dann, wenn ein EVU ein Tfz in unterschiedlichen Verkehrsbereichen einsetzt, in verschiedenen Netzen des bestellten SPNV und im Güterverkehr. Das verkehrsleistungsbezogene Abrechnungserfordernis bedingt dies. Die Zuordnung mehrerer technischer Entnahmestellen darf aber keine Ermessensentscheidung des BNB sein, sondern es muss klargestellt werden, dass hierauf ein Rechtsanspruch besteht.

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 Tfz den Zug durch mehrere Staaten bespannt 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 EVU eindeutig identifiziert, auch die entsprechenden Zählerstandsmeldungen durch die TEMA-Box erfolgen und damit ebenso automatisiert eine Zuweisung zur virtuellen Entnahmestelle

erfolgt. Mit tagesaktuellen Tabellen ist das nicht möglich. Hier bedarf es moderner IT-Lösungen, für die mit dem GSMR-Funk die technische Voraussetzung längst existiert.

(4)

Das Monierungsverfahren mit Lieferscheinen, Quittungen und äußerst unterschiedlichen Fristen (extrem lang für DB Energie, extrem kurz für die EVU) ist leider völlig unbrauchbar, um eine praxisgerechte Verbrauchsabrechnung und Prüfung vorzunehmen. Anstatt diese Prozedere deutlich zu optimieren, wird es weiter verbürokratisiert.

Wenn das EVU alle erforderlichen Meldungen fristgemäß abgegeben hat, alle Verbräuche über die TEMA-Box korrekt gemeldet wurden, bedeutet dies noch lange nicht, dass man eine fehlerfreie Abrechnung von DB Energie erhalten würde. Das ist regelmäßig und wiederholend nicht der Fall. Die Realität sieht so aus, dass das EVU für einen Abrechnungsmonat nach 40 Tagen Listen und Tabellen bekommt, die nun aber innerhalb von 5 Werktagen geprüft und moniert werden sollen, weil sie sonst als anerkannt gelten. Diese Listen müssen dann im EVU händisch geprüft werden; das bedeutet, es müssen alle Einsatzunterlagen der Tfz, alle Fahrpläne etc. herausgesucht und mit den Daten von DB Energie abgeglichen werden. Nach drei Monaten ist es oft nicht möglich, kleine Abweichungen aufzuklären. Ist die Verbrauchsliste mit Monita zurückgesandt, passiert wieder längere Zeit nichts, dann folgt eine neue korrigierte Liste, aus der allerdings nicht abzulesen ist, wo Änderungen vorgenommen wurden. Das bedeutet eine erneute vollständige Prüfung. Zum Teil sind dann aber auch vorher nicht beanstandete Daten geändert worden, warum auch immer. Bis dann ein endgültiger abgestimmter Stand vorliegt, vergehen mehrere Monate.

Deshalb fordern wir gleich lange Reaktionsfristen für alle Beteiligten, nachvollziehbare und strukturierte Abrechnung, Kenntlichmachung von Änderung zwischen verschiedenen Versionen, und das alles bitte in einem Abrechnungsportal, 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 aber 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 der Halter/ Nutzer!

Das Clearingverfahren, welches geplant ist, verdient seinen Namen nicht, denn es ist so nicht geeignet, zeitnahe und nachvollziehbare Klärungen vorzunehmen. Es muss eine Möglichkeit geben, nach maximal zwei Versuchen der Erstellung einer Abrechnung einen neutralen Ombudsmann hinzuzuziehen. Hier sei dringend der Bundesnetzagentur geraten, wie auch beim Thema Anreizsystem endlich und nachhaltig für ALLE Beteiligten identische Rechte und Chancen umzusetzen. Aktuell ist das EVU/ der Nutzer stets der Betroffene der sich nicht fachlich und sachlich seiner obliegenden, unberechtigten Schuld wehren kann.

(5)

Es ist, nachdem die derzeitige TEMA-Box, die gerade als Austauschgerät neu eingebaut wurde und gut funktioniert, vorgesehen, nunmehr wieder einen Austausch gegen eine neue Box 4plus vorzunehmen. Worin der technische und wirtschaftliche Gewinn liegen soll, erschließt sich nicht. Vielleicht hat der BNB einfach nicht mehr ausreichend SIM-Karten zur Verfügung. Dort, wo die neue Box bereits eingebaut ist, funktioniert sehr oft die Datenübertragung nicht, es kommt regelmäßig zu Abbrüchen der Datenübertragung. Die Folge ist dann die bereits erwähnte nicht sachgerechte Schätzung. Wenn also schon wieder ein technischer Systemwechsel erfolgen soll, dann bitte auf ein System, welches

- sicher funktioniert
- geeignet ist, den Wechsel einer virtuellen Entnahmestelle über die Zugnummer einzugeben,

- oder dies wenigstens vom Führerstand aus durch den Tf einzugeben,
- die Grenzübertritte und damit den BNB-Systemwechsel erkennt,
- und die technisch in allen Mitgliedstaaten der EU funktioniert (es darf keine deutsche Insellösung geben).

(6)

Die einspeisenden Stromerzeuger melden dem BNB einen Energiefahrplan. Effektives Netzmanagement ist das wohl nicht. Was nicht sein darf ist, dass die EVU mehr als die geschätzten zukünftigen Verbräuche an den Stromlieferanten übermitteln, und zwar für einen Zeitraum von mindestens einem Monat. Da im Güterverkehr fast zur Hälfte in Sonderfahrplänen und nicht in Netzfahrplänen gefahren wird, da Traktionsverträge meist relativ kurzfristig geschlossen werden und eine kurze Laufzeit haben, ist der Einsatz der Tfs und damit auch deren Verbrauch nicht präzise planbar; es kann nur mit Durchschnittsmengen des vorherigen Quartals geschätzt werden. Eine Prognose über den erwarteten Strombedarf nach Tagen / Zügen / Monaten ist schlicht nicht darstellbar, auch weil der spezifische Verbrauch eine Tfs in starkem Maße durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen beeinflusst wird; dies kann leicht bis zu 25 % des Verbrauchs für einen Zug ausmachen, je nach dem, ob der Zug flüssig fahren kann oder oft gestellt wird, vor Steigungen gestellt wird, häufig die Geschwindigkeit wechseln muss etc..

Jegliche Verschärfung zu Lasten der EVU und der externen Stromlieferanten ist deshalb abzulehnen. Dies dient nicht der Verlagerung von Verantwortlichkeiten, sondern wird als Hindernis für den Marktzugang von Konkurrenten zur Energiegewinnung durch DB Energie führen. Es kann und darf nicht der Sinn solcher Regelungen sein, dritte Stromeinspeiser abzuwehren. Von dort wissen wir nur, dass auch diesen gegenüber das Abrechnungsverfahren ähnlich mangelhaft erfolgt wie gegenüber den EVU.

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. Dementsprechend müssten in jeder Abrechnungsperiode die Kosten der Ausgleichsenergie differieren. Tatsächlich ändern sich die Ausgleichskosten nicht, was nicht erklärbar ist. Eine präzise Abrechnung ist aber vorgegeben, eine interpolierte und pauschalierte Abrechnung durch den BNB unzulässig. Es darf auch nicht sein, dass Lieferschwankungen von DB Energie als Stromerzeuger generell in die Ausgleichskosten einfließen, und 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.

In diesem Zusammenhang stellt sich ein weiteres Problem, da nach dem derzeitigen Verfahren die gepoolte Stromeinspeisung von mehreren Kleinstspeisern ausgeschlossen ist. Diese ginge nur über Standardlastprofile. Solcher Strom ist an der Strombörse in Paketen erhältlich und darf zulässigerweise bezogen werden. Nur die Einspeisung beim BNB ist ausgeschlossen. Dies wird beanstandet.

(7)

Wir möchten nur darauf hinweisen, dass das Erfordernis mehrerer Entnahmestellen auch dann gegeben ist, wenn ein EVU mehrere und wechselnde Stromlieferanten hat. Das ist die legitime Entscheidung der EVU, weshalb ein Rechtsanspruch auf die Zuteilung mehrerer Entnahmestellen bestehen muss.

(8)

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. Bitte keinerlei neue Insellösungen!

(9)

Schließlich lehnen wir einer Rückfallhaftung des Halters eines Tfz für den Stromverbrauch 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. Der Halter muss nicht einmal BNB-Kunde 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 solange beim bisherigen Anmelder, bis er das Tfz abgemeldet und den neuen Anmelder genannt hat, der dann seine Anmeldung bestätigen muss. Mehr ist nicht erforderlich.

Für Rückfragen und Erläuterungen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

  
Torsten Hahn