

Rail Cargo Carrier - Germany GmbH, 51105 Köln, Gottfried-Hagen-Str. 36

Beschlusskammer 6
- Zugang zu Elektrizitätsnetzen -
Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation
Post und Eisenbahn
Postfach 80 01
Tulpenfeld 4
53105 Bonn

Rail Cargo Carrier - Germany GmbH
Kaufmännische Admins
Tel. +49 221 97727 154
Fax +49 221 97727 100
info.rcc.de@railcargo.com
railcargo.com

Sachbearbeiter
Christian Haase

Datum
12.05.2021

BK6-19-016: Festlegungsverfahren zur Regelung des Zugangs zum Bahnstromnetz der DB Energie GmbH - Konsultation eines überarbeiteten Prozessdokuments

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Rail Cargo Carrier - Germany GmbH ist als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Schienengüterverkehr Endverbraucher von Traktionsstrom in Deutschland und in diesem Sinne Anschlussnutzer (ANu-vEns) einer virtuellen Entnahmestelle im vorgeschlagenen Modell.

Das gegenständliche Marktzugangsmodell ist insoweit als Weiterentwicklung des Status Quo zu betrachten, als es sich durch eine signifikante Aufwertung der Rolle der Fahrzeughalter (ANe-tEns) bzgl. deren Kompetenzen und Pflichten auszeichnet.

Dies erscheint vor allem deshalb als sinnvoll, da beim Tfz-Halter die Informationen hinsichtlich der jeweiligen Nutzer der Fahrzeuge (=tEns) zusammenlaufen sollten und somit am ehesten über die Halter eine möglichst lückenlose Zuordnung von tEns auf vEns erzielbar sein wird.

Einige Verfahrens- und Prozessdetails des Konsultationsdokumentes (Konsultationsfassung 2021) haben wir noch nicht vollumfänglich verstanden und sehen deshalb noch Erklärungsbedarf. Die nachfolgenden Punkte sind hier besonders hervorzuheben.

„2.1.2 TfzE-Zuordnungsmeldungen durch den Anschlussnehmer der technischen Entnahmestelle (ANetEns)“ - Zu diesem Prozessschritt sind noch weitere Erläuterungen wünschenswert. Insbesondere die inhaltliche Abgrenzung zum Punkt 2.1.3 „Prozesse zur Meldung von Nutzungsdatensätzen“ ist uns noch nicht klar. Hier stellt sich uns die Frage, welche Informationen die Zuordnungsmeldungen genau enthalten und wie diese durch die Nutzungsdatensätze des ANu-vEns ergänzt werden? Stellen letztere eine Präzisierung der ersteren dar oder findet lediglich eine Überprüfung hinsichtlich Übereinstimmung der vEns für die in beiden Schritten gemeldeten Nutzungsintervalle statt?

(...)

„2. der ANe-tEns übermittelt für jeden Kalendertag und jede seiner Tfz-Einheiten nur genau eine TfzE-Zuordnungsmeldung an den BNB“. (...)

Wenn für jede Tfz-Einheit nur genau eine TfzE-Zuordnungsmeldung übermittelt werden darf, muss diese aber mehrere aufeinanderfolgende Zeiträume innerhalb eines Tages mit unterschiedlichen vEns als untertägige Nutzer, beinhalten dürfen. Dies ist zwingend erforderlich, da Tfz durch die Halter (oder Nutzer) nicht tageweise an (andere) EVU überlassen werden, sondern auch untertäglich. Insbesondere bei Eisenbahnunternehmen mit Verbundproduktion und grenzüberschreitenden Verkehren ist ein solches Nutzungsverhalten sehr typisch.

„2.1.5.3 Übermittlung des Lieferscheins zur Netznutzungsabrechnung für virtuelle Entnahmestellen (vEns)“

Hier stellt sich uns die Frage, wie genau zukünftig die Abstimmung/Überprüfung der Energiemengenzuordnungen durch die ANu-vEns stattfinden soll? Werden mit dem Lieferschein analog heute mit den Abstimmbelegen Energiemengen je Zeitintervall und tEns zur Verfügung gestellt, die dann durch die Nutzer aktiv oder (bei nicht Reaktion binnen Frist) passiv zugestimmt bzw. abgelehnt werden können?

Wir hoffen sehr, dass vorgenannte noch nicht umfassend nachvollziehbaren Details im Konsultationsprozess noch einer Klärung zugeführt werden können.

Für eine wirklich nachhaltige Beseitigung von Zuordnungslücken „Fahrzeug bzw. Messwert auf (richtigen Nutzer)“ regen wir, wie auch schon wiederholt in Gesprächen mit dem BNB betont, folgenden Ansatz an: *die Technische/systemische Verknüpfung von Messdaten mit der Nutzerinformation (vEns)* bereits bei deren Versand an den BNB. Dies bedeutet, dass der vom Messdienstleister an den BNB gesendete Messdatensatz neben den heute vorgegebenen Inhalten wie Energiebezug-, Rückspeisung, GPS-Position etc., auch ein eindeutiges Merkmal zur Nutzeridentifikation (z.B. vEns, Kundennummer bei DB Netz, UIC RICS-Code) enthält.

Die Übermittlung dieses „Nutzermerkmals“ wäre beispielsweise dadurch zu erreichen, dass sich der Triebfahrzeugführer zu Beginn seiner Schicht mittels eines eindeutigen Identifikationsmerkmals (etwa durch einen Code, mittels Magnetkarte o.Ä.) am Tfz anmeldet und dieses Identifikationsmerkmal als eindeutige Kennzeichnung (Flag) solange die übertragenen Messdaten markiert, bis sich ein Nutzer mit einem anderen Identifikationsmerkmal am Tfz anmeldet.

Mit freundlichen Grüßen



i.A. Christian Haase
Sachbearbeiter
Kaufmännische Administration