

Rail Cargo Austria AG, 1100 Wien, Am Hauptbahnhof 2

Rail Cargo Austria AG  
Service Design  
Martin Erlinger  
Mobil +43 664 826 3606  
martin.erlinger@railcargo.com  
railcargo.com

Datum  
11. Mai 21

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

Sehr geehrte Damen & Herren,

die Rail Cargo Austria AG ist genauso wie ihre Tochter, die Rail Cargo Carrier-Germany GmbH als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Güterverkehr Endverbraucher von Traktionsstrom in Deutschland und in diesem Sinne ANu-vEns=Anschlussnutzer 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 auszeichnet.

Dies erscheint vor allem deshalb als sinnvoll, da beim Tfiz-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 haben wir noch nicht vollumfänglich verstanden und sehen deshalb noch Erklärungsbedarf:  
so z.B.

### **-2.1.2 Tfiz-Zuordnungsmeldungen durch den 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.

Welche Informationen enthalten die Zuordnungsmeldungen genau und wie werden sie durch die Nutzungsdatensätze durch den ANu-vEns ergänzt? Stellen letztere eine Präzisierung der ersteren dar oder findet lediglich eine Überprüfung hinsichtlich Übereinstimmung der vEns für die in beiden Schritten eingemeldeten Nutzungsintervalle statt?

(...)

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

Wenn für jede Tfiz-Einheit nur genau eine Tfiz-Zuordnungsmeldung übermittelt werden darf, dann muss diese aber mehrere aufeinanderfolgende Zeiträume innerhalb eines Tages mit unterschiedlichen

vEns als untertägige Nutzer dieser Tzf-Einheit beinhalten dürfen. Dies ist zwingend erforderlich, da heute gängige Praxis. Tzf werden durch die Halter (oder Nutzer) nicht tageweise an (andere) EVU überlassen sondern auch untertägig. Insbesondere bei Eisenbahnunternehmen mit Verbundproduktion ist ein solches Nutzungsverhalten sehr typisch.

### **-2.1.5.3 Lieferschein**

Wie genau soll zukünftig die Abstimmung/Überprüfung der Energiemengenzuordnungen durch die ANu-vEns stattfinden? 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:

### **-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 gleich ein eindeutiges Merkmal zur Nutzeridentifikation (z.B. Nr. der vEns, Kundennummer bei DB Netz, UIC RICS-Code) enthalten sollte. Eine solche 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 Tzf anmeldet und dieses Identifikationsmerkmal als eindeutige Kennzeichnung (Flag) solange die übertragenen Messdaten markiert bis sich ein Nutzer mit einem anderen Identifikationsmerkmal am Tzf anmeldet.

Mit freundlichen Grüßen,

Mag. Thomas Eisler  
Head of Service DDesign