

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

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

Recht und Versicherungen

Knud Hädicke
Tel. 07071 157-2993
Fax 07071 157-102
knud.haedicke@swtue.de

Tübingen, 12.05.2021

Festlegungsverfahren zur Regelung des Zugangs zum Bahnstromnetz der DB Energie GmbH – BK6–19-016 / Stellungnahme der Stadtwerke Tübingen GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,

in o.g. Festlegungsverfahren nehmen wir gerne die Gelegenheit wahr, im Rahmen der Konsultation des überarbeiteten Prozessdokuments nochmals Stellung zu nehmen.

Die Stadtwerke Tübingen GmbH begrüßen nach wie vor, die Zielsetzung der Bundesnetzagentur, die Regelungen zum Zugang zum Bahnstromnetz der DBE per Festlegung allgemeinverbindlich auszugestalten. Im Vergleich zur in 2019 konsultierten Fassung sehe wir deutliche Fortschritte bei der Straffung von Prozessen und Fristen. So begrüßen wir ausdrücklich die Straffung der Prozesse um den die Erstellung des Abrechnungslastgangs und die Abrechnung innerhalb 17 Werktagen nach Liefermonat. Dies halten wir für einen deutlichen Fortschritt.

Aus unserer Sicht gibt es jedoch auch noch einige Unstimmigkeiten und Unklarheiten, auf die wir im Folgenden hinweisen möchten:

1. Allgemeines

- a) Um Wiederholungen zu vermeiden, verweisen wir zunächst bezüglich eines Inkrafttretens zum Jahreswechsel auf unsere Argumente in unserem Schreiben vom 21.03.2019 unter Ziff.

- I.1. Gleiches gilt für die Notwendigkeit einer justiziablen Prozessausgestaltung (s. I.2 unseres Schreibens vom 21.03.2019).
- b) Wünschenswert wäre es aus unserer Sicht zudem, wenn durchgängig die im Definitionskalender der Ziff. 4¹ genannten Begriffe verwandt werden. So wird beispielsweise unter Ziff. 1.3.1 mehrfach der Begriff „Kunde“ genannt, der nicht definiert wird und aufgrund der neuen Begrifflichkeiten unserer Meinung nach durch den „ANu-vEns“ zu ersetzen wäre.
 - c) Schließlich sollten redaktionell alle Querverweise nochmals überarbeitet werden. An einigen Stellen des Hauptdokuments werden Verweise mit „Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden“ ausgegeben, an anderen Stellen scheinen die Verweise inhaltlich fehlerhaft (z.B. Verweis in 1.3.1 ganz am Ende auf Abschnitt 2.1.5.1.: Aus unserer Sicht müsste der Verweis auf 2.1.5.3 erfolgen oder vor den Worten „dient der Rechnungsprüfung“ eingefügt werden). Die hierdurch entstehenden Unstimmigkeiten erschweren das Verständnis und werden zwangsläufig zu Auseinandersetzungen über die Auslegung der Festlegung führen.

2. zu Ziffer 1.3.1 – Belieferung der Auffang-vEns

Das Konzept der Auffang-vEns ist sicherlich im Grundsatz geeignet (theoretisch denkbare) bilanzielle Lücken zu vermeiden. Mit Sicherheit ist das Instrumentarium angesichts der Kopplung mit den Folgen der beschriebenen Verfristungen geeignet, die Abrechnungsprozesse in Gänze zu straffen, was wir ausdrücklich begrüßen.

Rein praktisch sehen wir aber die Notwendigkeit der nun vorgenommenen Ausgestaltung als nicht besonders hoch an. Insoweit verweisen wir auch auf unsere Ausführungen unter Ziff. II.5 unserer Stellungnahme vom 21.03.2019.

Da die neuen Auffang-vEns bei jedem ANu-vEns zu bilden sind, wie jede andere vEns behandelt werden müssen und eine Zuordnung zum Lieferanten der regulären vEns vorgeschrieben ist, entsteht zukünftig beim ANu-vEns und beim Lieferanten ein zusätzlicher administrativer Aufwand. Rein praktisch ist uns aus der Vergangenheit andererseits kein Fall bekannt, der zur Zuordnung von Energiemengen zur Auffang-vEns bei den von uns betreuten ANu-vEns geführt hätte. Wegen der aus unserer Sicht sehr überschaubaren Relevanz halten wir den zusätzlichen Aufwand für nicht angemessen und regen deshalb an, diese Festlegung zu streichen.

¹ Soweit nicht anderweitig ausgewiesen, verweisen die genannten Ziffern auf die Fundstellen im Hauptdokument.

3. zu Ziffer 1.3.4 – Regelungen zum Messstellenbetrieb

Aus unserer Sicht ist die nun vorgeschlagene Aufteilung der Aufgaben des Messstellenbetreibers auf den Halter (ANe-tEns) und den BNB zwar sachlich nachvollziehbar und ein Schritt in die richtige Richtung, im Ergebnis aber nicht befriedigend. Aus unserer Wahrnehmung werden damit Verantwortlichkeiten geteilt, die aus Sicht des Lieferanten Potential für zukünftige Verzögerungen im Prozessablauf liefern. Es sprechen unserer Meinung nach nach wie vor überwiegende Argumente dafür, die Endverantwortung für Messwerte bei einer zentral verantwortlichen Person, aus unserer Sicht am ehesten beim BNB, zu konzentrieren und dies auch klar so zu benennen. Dies können wir bisher so nicht aus dem Festlegungsentwurf herauslesen.

Für konzeptionell verfehlt und ebenso wenig zwingend halten wir die Festlegung der (Teil-) Verantwortung des ANe-tEns für die Messung. Dieser Ansatz erscheint uns nicht sachgerecht. Wir denken, dass anstelle des ANe-tEns der ANu-vEns deutlich geeigneter wäre, die Verantwortlichkeit für den Messstellenbetrieb bzw. die Messung zu übernehmen. Regelmäßig dürfte ihm durch die Nutzungsüberlassung der Triebfahrzeugeinheit die tatsächliche Sachherrschaft an der Messeinrichtung mit übertragen sein. Ggf. steht ihm auch (je nach Ausgestaltung der Überlassungsverträge) auch das wirtschaftliche Eigentum zu. Aus diesem Grund halten wir die Zuordnung der Verantwortung zum Halter auch bei Anwendung des MsBG für nicht zwingend.

4. zu 1.2.2 , 1.2.4 und 1.3.3.2 Zuordnungsdatensatz und -status

Wir halten die nun vorgenommene Verschiebung der Verantwortung hin zum ANe-tEns insbesondere bei der Meldung von Zuordnungsdatensätzen für nicht zielführend. Hier besteht aus unserer Sicht die Gefahr, dass eine nicht interessengerechte Verantwortung konstruiert wird, die durch eine Verlagerung zu mehr Unklarheiten und Fehleranfälligkeit führen wird.

Aus unserer Sicht wäre die Verantwortung zwischen ANe-tEns und ANu-vEns, wenn man denn schon aus eher grundsätzlichen Erwägungen auf eine entsprechende Aufteilung besteht, umzudrehen: Initial sollte der deutlich sachnähere ANu-vEns die Zuordnung der technischen Entnahmestelle anmelden. Der ANe-tEns sollte dann über den Versand des Zuordnungsstatus gemäß Ziff. 2.1.5.1.1 informiert werden.

Der Versand eines Zuordnungsstatus (in Form einer Zuordnungsliste von tEns) an den Lieferanten gemäß Ziff. 2.1.5.1.2 ist überflüssig und kontraproduktiv. Er suggeriert eine Kontrollinstanz beim Lieferanten, die rein praktisch nicht besteht. Der Lieferant hat keine Informationen über die jeweils eingesetzten tEns, die der von ihm belieferten vEns zugeordnet sind. Der Lieferant kennt die Einsatzpläne des ANu-vEns nicht und kann deshalb auch nur in Einzelfällen anhand der

Lastgangdaten die übersandte Meldung plausibilisieren. Der Lieferant benötigt diese Zuordnungen zudem auch nicht zur Durchführung seiner vertraglichen Verpflichtungen. Der Prozessschritt ist deshalb überflüssig, verkompliziert die Abwicklung und statuiert eine vermeintliche (Prüfungs-) Verantwortung, der der Lieferant tatsächlich nicht nachkommen kann. Deshalb ist aus unserer Sicht dieser Prozessschritt zu streichen.

5. zu 2.1.5.3 -Lieferschein

Für die Übermittlung des Lieferscheins gilt das unter Ziff 4. Gesagte. Auch hier werden Triebfahrzeuge der vEns zugeordnet. Für die Richtigkeit dieser Zuordnung kann nur der ANu-vEns stehen, der Lieferant kann die Menge lediglich grob plausibilisieren. Der Schritt ist dementsprechend, soweit er auch den Lieferanten betrifft, überflüssig, verkompliziert die Abwicklung und statuiert eine (Prüfungs-)Verantwortung, der der Lieferant tatsächlich nicht nachkommen kann. Deshalb ist aus unserer Sicht die Beteiligung des Lieferanten zu streichen.

6. zu Ziffer 2.1.6 – Anmeldung und Ablehnung von Energiefahrplänen

Die in Absatz 4 von Ziff. 2.1.6 statuierte Pflicht zur Fahrplananmeldung am 15. WT vor Erfüllungstag scheint uns vollkommen praxisfern. In der Tat wurden in der Vergangenheit ähnliche Modelle in der klassischen Energiewirtschaft gewählt, um einen Initialfahrplan für den Folgemonat anzumelden. Hier bestand die Pflicht, bis zum 15. eines Monats für den Folgemonat eine entsprechende initiale Fahrplananmeldung vorzunehmen. Diese bezog sich aber nicht auf jeweils einen Tag, sondern einen ganzen Monat. Eine Fahrplananmeldung für jeden einzelnen Erfüllungstag mit diesem Fristvorlauf, wie jetzt in Ziff. 2.1.6 gefordert, entbehrt jeder realistischen planerischen Grundlage, hat keinerlei praktischen Wert und erhöht nur die Abwicklungskosten der Belieferung.

Sie erhält mit der vorgesehenen Möglichkeit der Ablehnung von im Nachhinein geänderten Energiefahrplänen durch den BNB aber zudem eine außerordentliche praktische Relevanz, da aus unserer Sicht nahezu alle initialen Fahrplananmeldungen bis zum Erfüllungstag geändert werden. Dies lässt das statuierte Recht des BNB zur Ablehnung entsprechender Meldungen in einem gänzlich anderen Licht erscheinen, als es ggf. auf den ersten Blick scheint.

Vollkommen unklar ist es unserer Meinung nach, nach welchen Kriterien der BNB berechtigt ist Fahrplanlieferungen abzulehnen. Die jetzt gewählte Formulierung suggeriert die Ablehnung eines geänderten Fahrplans als „Normalzustand“. Aus unserer Sicht muss schon aus der Formulierung

deutlich werden, dass die Ablehnung des geänderten Fahrplans (jedenfalls bei der in der Festlegung gewählten vollkommen praxisfernen Anmeldung des Initialfahrplans mit einem Vorlauf von 15. Werktagen) die absolute Ausnahme sein muss und dass die Gründe für die Ablehnung transparent dargelegt werden müssen, um die Justiziabilität eines derartig tiefgreifenden Markteingriffs durch den BNB zu ermöglichen. Sollte das (aus unserer Sicht ungeeignete) Konzept der initialen verbindlichen Anmeldung am 15. Werktag vor Erfüllung aufrechterhalten werden, empfehlen wir in etwa wie folgt zu formulieren:

„Änderungen von Energiefahrplänen sind im oben skizzierten Rahmen möglich und grundsätzlich für den BNB verbindlich. Die Ablehnung der Änderungen von Energiefahrplänen durch den BNB sind nur in eng umgrenzten Ausnahmefällen zulässig, wenn sich durch Anwendung der Änderung aufgrund der verfügbaren Netzbetriebsmittel oder der von den Bahnstromkraftwerken als verfügbar gemeldeten Produktionskapazität unzulässige Betriebszustände des Netzes ergeben würden. Liegen Änderungen mehrerer Energiefahrpläne unterschiedlicher BKV vor, ist eine Ablehnung diskriminierungsfrei vorzunehmen und in einer für sachverständige Dritte nachvollziehbaren Weise zu begründen. Die Entscheidung ist dem betroffenen BKV unter Offenlegung der wesentlichen Gründe unverzüglich mitzuteilen. Die Ablehnung erfolgt nur und insoweit, als der BNB den sicheren Netzbetrieb nicht durch andere Maßnahmen gewährleisten kann.“

Die entsprechenden vertraglichen Beziehungen zwischen BNB und BKV müssten zudem, notfalls über entsprechende Festlegung von Musterverträgen oder -klauseln, so ausgestaltet sein, dass eine schuldhaftige Pflichtverletzung des BNB bei der Ablehnung auch entsprechende Schadensersatzansprüche auslöst; diese dürften seitens des BNB nicht einseitig ausgeschlossen werden.

7. zu Ziffer 3.1/3.2 – Nachrichtenformate

Die Beschreibung unter Ziffer 3.1 bzw. 3.2 sollte aus unserer Sicht nach wie vor deutlich konkreter gefasst werden. Daneben ist ein Auseinanderdriften der Nachrichtenformate der GPKE und damit der in der Energiewirtschaft nun seit längerem etablierten Formate einerseits sowie der Formate für bahnstromspezifische Besonderheiten andererseits unbedingt zu vermeiden. Insbesondere soweit es um die Abwicklung der virtuellen Entnahmestellen geht, sollte auf die energiewirtschaftlich mittlerweile bewährten Formate zurückgegriffen werden, auch wenn sie bahnstromspezifische Besonderheiten berühren. Sichergestellt werden sollte aus unserer Sicht so zum Beispiel die Übermittlung der Lieferscheine gemäß Ziff. 1.3.1 im MSCONS-Format; gleiches

gilt für die seitherigen täglichen Übermittlungen der Tageslastgänge an den Lieferanten gemäß Ziff. 1.3.5. bzw. 2.1.5.2.

Wir hoffen, mit unseren Anmerkungen und Anregungen zu einem baldigen und sachgerechten Abschluss des Festlegungsverfahrens beigetragen zu haben und stehen selbstverständlich gerne für Rückfragen zu unserer Stellungnahme bereit.

Mit freundlichen Grüßen



Knud Hädicke
Prokurist /
Bereichsleiter
Unternehmensentwicklung



Sebastian Jäger
Sachgebietsleiter
Sondervertragskunden / Bahnstrom