

Rail Cargo Austria AG, 1100 Wien, Am Hauptbahnhof 2

Bundesnetzagentur
Geschäftsstelle der Beschlusskammern
Tulpenfeld 4
53113 Bonn

Rail Cargo Austria AG
Production Services

Datum
20.03.2019

**Stellungnahme zu Konsultationsdokument betreffend Az.: BK6-19-016 –
Festlegungsverfahren zur Regelung des Zugangs zum Bahnstromnetz der DB Energie
GmbH**

Eingangs bedanken wir uns für die Möglichkeit der Stellungnahme zum vorgeschlagenen Marktmodell der DB Energie.

Die Rail Cargo Austria AG ist genauso wie ihre beiden Töchter, Rail Cargo Carrier-Germany GmbH und Rail Cargo Carrier-PCT GmbH als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Güterverkehr Endverbraucher von Traktionsstrom in Deutschland und in diesem Sinne Nutzer im vorgeschlagenen Modell. Die drei vorgenannten EVU sind Teil der Rail Cargo Group, dem Logistikdienstleister der ÖBB AG. In diesem Sinne nutzen die EVU der Rail Cargo Group monatlich ca. 200 unterschiedliche Triebfahrzeuge im Versorgungsgebiet der DB Energie.

Das gegenständliche Marktzugangsmodell ist grundsätzlich hinsichtlich der formulierten Rollen und Prozesse klar formuliert. Es setzt allerdings voraus, dass alle Marktteilnehmer einerseits EDV-mäßig gut aufgestellt sind (oder einen entsprechenden Dienstleister für die Kommunikation im XML-Datenformat in Anspruch nehmen) und sich alle ausnahmslos an die teils sehr komplexen Spielregeln und teils sehr fordernden Fristen halten. Obwohl bereits die bestehenden Fristen in der Vergangenheit nicht eingehalten wurden und die Nutzerzuordnung seitens des Bahnstromnetzbetreibers (BNB) nie vollumfänglich bewerkstelligt werden konnte, sieht das neue vorgeschlagene Modell so nun eine drastische Verkürzung von entscheidenden Fristen vor. Andauernde fortwährende Diskussionen mit dem BNB über zurückliegende Nutzungsstrukturen des Triebfahrzeugeinsatzes, widersprüchliche Vorgaben zur Erfordernis bestimmter Meldungen bzw. deren Format und Logik lassen uns ernsthaft daran zweifeln, dass die auf Seiten des BNB installierte IT, den aktuellen, geschweige denn den zukünftigen Anforderungen für eine adäquate Verarbeitung und auch eine transparente und nachvollziehbare Dokumentation der Prozesse gegenüber den Nutzern gewachsen ist.

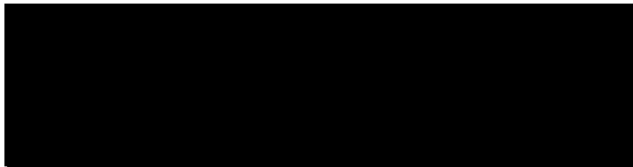
Insbesondere sehr kritisch sehen wir die beabsichtigte finale Nutzerzuordnung binnen 8 Werktagen nach Verkehren des Zuges. Sollte ein Nutzer seine Zuordnung kurz vor Ablauf der 8 Werktagen-Frist stornieren und es liegt nachgelagert keine Zuordnung auf ein anderes EVU vor, so hat der Halter kaum eine Möglichkeit zu reagieren. Natürlich kann man festhalten, dass der Halter sich bilateral gegenüber dem Nutzer für diesen Fall schützen muss; dies führt zu einer weiteren zusätzlichen Erhöhung der Komplexität im Modell? Sollte nicht gerade das Gegenteil unser gemeinsames Bestreben sein? Wir sehen eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass eine derart **frühe unabänderliche Zuordnungsfixierung nach 8 Werktagen zu einer starken Häufung von Rechnungseinsprüchen bis hin zu Klagen** führt und damit die beabsichtigte Abrechnungsbeschleunigung der Nutzer nur

vordergründig eintritt. Wir empfehlen in diesem Zusammenhang auch dringend zu prüfen, ob nicht die LeiDis-N-Daten der DB Netze Fahrweg für eine abrechnungsrelevante Nutzerzuordnung herangezogen werden dürfen, da ein 1:1-Zusammenhang zwischen Trassennutzer (=EVU) und dem Nutzer im Sinne des Bahnstromnetz Zugangsmodells besteht.

Durch die vorgenannte zu schnelle Zuordnung auf den Halter wird dieser beim vorliegenden Modell sehr stark in die Pflicht genommen ohne dass die ihm zugewiesenen Kompetenzen dem adäquat schritthalten - er kann nicht agieren sondern nur reagieren indem er seinen Triebfahrzeugnutzern – bei Informations-Versäumnissen gegenüber dem BNB – nachrennt (zu erwähnen gilt der finanzielle Nachteil des Halters (keine ermäßigte Stromsteuer, keine ermäßigte EEG-Umlage, deutlich höherer Arbeitspreis, etc)), welcher er an die tatsächlichen Nutzer weitergeben muss und den der Markt nicht trägt. Marktunterstützende Maßnahmen wie sie beispielsweise derzeit im Rahmen des Masterplan Güterverkehr durch finanzielle Mittel aus dem deutschen Bundeshaushalt richtigerweise gesetzt werden würden so durch massive Mehrkosten der EVU für Traktionsenergie und v.a. Abgaben auf diese wieder eliminiert.

Wir hoffen sehr, dass die von uns aufgeworfenen Bedenken noch Eingang in die Beurteilung des vorgeschlagenen Modells finden werden und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen



Rail Cargo Group

Rail Cargo Austria AG
Production Services
1100 Wien, Am Hauptbahnhof 2 