



Dr. Hans-Jürgen Witschke
Vorsitzender
der Geschäftsführung

“Zuverlässige Bahnstrom- versorgung“

Gerade in den zurückliegenden 14 Monaten wurde das Bahnstromleitungsnetz mehrfach auf den Prüfstand gestellt. Angefangen beim Extremwinter im Münsterland im November 2005 über die Versorgungsstörung im öffentlichen Stromnetz im November 2006 mit europaweiten Auswirkungen bis hin zum bundesweit tobenden Orkan Kyrill im Januar 2007.

Trotz dieser Extremsituationen ist es uns gelungen, die Versorgung mit Traktionsstrom auf sehr hohem Niveau aufrecht zu erhalten. Die Investitionen der letzten Jahre in unser Bahnstromleitungsnetz und in eine moderne Leittechnik zeigen Wirkung und werden kontinuierlich fortgeführt. Aber auch die enge Zusammenarbeit innerhalb des DB Konzerns hat bewirkt, dass diese Ereignisse keinen längerfristigen Ausfall der Bahnstromversorgung mit zusätzlichen Verspätungen auf der Schiene zur Folge hatten. Mit Blick auf die heute schon weit über dem europäischen Schnitt liegende Verfügbarkeit unseres Bahnstromnetzes denke ich, wir haben die richtige Balance für eine hohe und dabei auch bezahlbare Versorgungssicherheit zum Wohle unserer Kunden gefunden.

Herzlichst

*Ihr
Hans-Jürgen Witschke*

Weiterhin schwierige Lage auf Energiebeschaffungsmärkten

Die Entwicklungen der Energiepreise für Sie im Überblick

Kohle

Die Kohlepreise (US-Dollar-Basis) sind stetig gestiegen. Die Abschwächung der US-Währung wirkte entlastend auf die Kohlepreise auf Euro-Basis. Das dennoch vergleichsweise stabile Preisniveau macht Kraftwerkskohle weiterhin zu dem günstigen Primärenergieträger.

Die meisten der in 2006 gestarteten neuen Kraftwerksprojekte basieren auf Steinkohle, was die Nachfrage auch weiterhin stabil auf hohem Niveau halten wird.

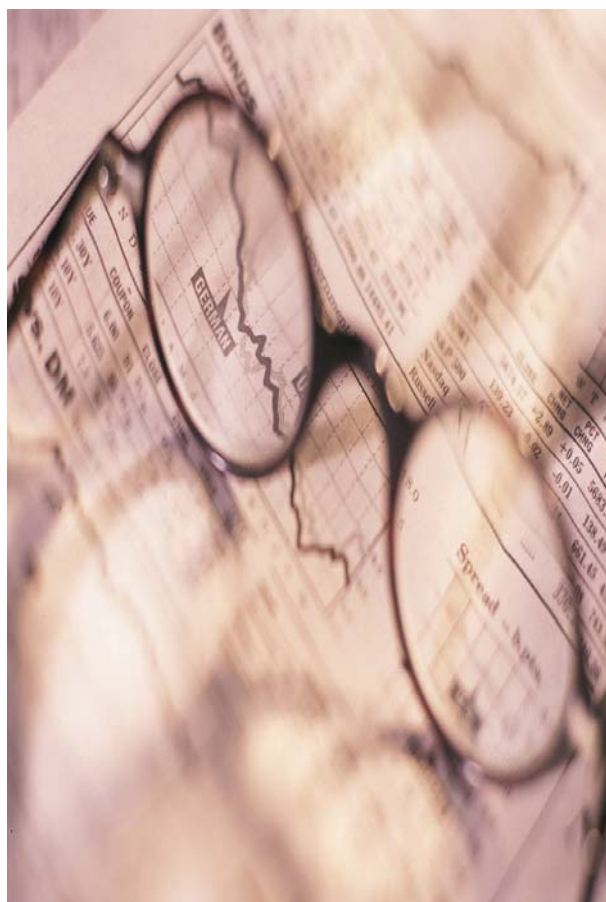
Gas / Öl

Trotz Liberalisierung des Marktes blieben die Gasterninpreise weiterhin an die Ölpreise gekoppelt. Erste Ansätze des Gasmarktes ließen erkennen, dass politische Faktoren (Einstellung der Lieferungen aus Russland) weitere Volatilitätskomponenten in den Markt bringen.

Der Rückgang der Heizölpreise gegen Jahresende wird sich erst im ersten Halbjahr 2007 auf die Gaspreise auswirken.

Im Verlauf des Jahres 2006 erreichten die Ölpreise neuerliche Höchststände, kehrten jedoch gegen Jahresende auf das Januar-Niveau zurück. Preistreiber waren wiederum die anhaltend hohe Nachfrage, knappe Raffineriekapazitäten sowie politische Unsicherheit.

Somit bewegte sich der Ölpreis ein weiteres Jahr auf einem Niveau, das doppelt so hoch ist wie der ehemalige OPEC-Korridor.



Bei Diesel ist aufgrund der wachsenden Nachfrage mit leicht steigenden Preisen zu rechnen.

Strom

Der Anstieg der Preise für 50-Hz-Strom setzte sich auch in 2006 ungebrochen fort und betrug im Dezember rund 12 % verglichen mit dem Preisniveau zu Jahresbeginn. Haupteinflussfaktoren waren die Entwicklungen an den Primärenergienmärkten und die

CO₂-Preise.

Im Unterschied zu den Vorjahren zeigte sich eine erhöhte Preisvolatilität, welche auf die Windenergieeinspeisung, aber auch auf vergleichsweise geringe Reservekapazität bei der Kraftwerkseinspeisung zurückzuführen ist. Die dieses Jahr weitgehend ausfallende Schneeschmelze und die damit einhergehende geringe Wasserstromproduktion wird die Spotpreise 2007 wieder in die Höhe treiben.

Fortsetzung von Seite 1

Starker Euro entlastet

Der Euro lag am Anfang des Jahres 2006 knapp oberhalb von 1,1800 USD. Das war der Jahrestiefkurs der Einheitswährung für das Jahr 2006.

Obwohl sich der Zinsunterschied im ersten Halbjahr zugunsten der US-Währung entwickelte, konnte der Devisenkurs keine Gewinne verzeichnen. Grund für die Zinsentwicklung war die bessere wirtschaftliche Lage in Europa.

Nachdem der US-Dollar im 2. und 3. Quartal zwischen 1,26 - 1,29 pendelte, verlor die US-Währung zunehmend an Wert gegenüber dem Euro und erreichte gegen Jahresende ihren Tiefkurs bei etwa 1,32.

Der Rückgang der US-Währung wirkt sich preissenkend auf alle Primärenergiepreise im Euro-Raum aus.

Kontakt

DB Energie GmbH
Birgit Carlstaedt
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23330
Fax: 069 265-23853
birgit.carlstaedt@bahn.de

Infobox

Sie suchen einen Ansprechpartner bei der DB Energie? Unsere erfahrenen Ansprechpartner aus den Bereichen Einkauf, Vertrieb, Anlagenmanagement und Entstörung haben wir für Sie im Überblick in einem neuen Flyer dargestellt. Dieser steht Ihnen ab sofort unter www.dbenergie.de („Service und Informationen“) zur Verfügung oder kann in elektronischer Form unter folgender Adresse angefordert werden: silvia.schwehm@bahn.de

Entlastung des Schienenverkehrs durch kleine EEG-Novelle

Mit der „kleinen EEG-Novelle“ vom 1. Dezember 2006 hat der Deutsche Bundestag das Gesetz über den Vorrang erneuerbarer Energien (EEG) novelliert.

Das EEG unterstützt die Stromerzeugung aus Wasserkraft, Windkraft, Biomasse und Fotovoltaik und führt diese umweltfreundlichen Energien an den Markt heran.

Vor allem im Bereich der Windenergie ist hierdurch ein erfolgreicher neuer Wachstumsmarkt eröffnet worden. Als einer der bundesweit größten Stromverbraucher ist der Schienenverkehr von dieser Förderpraxis in erheblichem Maße betroffen. Mit der EEG-Novelle wird die bestehende Härtefallregelung so verändert, dass die EEG-Kosten für die Schiene wie für andere energieintensive Unternehmen der Industrie effektiv gesenkt werden.

Hierdurch kann eine Kostenentlastung für den Schienenverkehr um jährlich rd. 3 Mio. EUR erzielt werden. In ihrem Koalitionsvertrag vom 11. November 2005 hatte die schwarz-rote Bundesregierung angekündigt, die EEG-Härtefallregelung unverzüglich so umzugestalten, dass die stromintensive Industrie eine verlässlich kalkulierbare Grundlage erhält und ihre wirtschaftliche Belastung auf 0,05 Cent pro Kilowattstunde (kWh) begrenzt wird. Eigentlich war dies bereits ein Ziel der Neufassung des EEG im Jahr 2004. Die damalige Einführung einer Härtefallregelung nach § 16 EEG sollte für stromintensive Unternehmen des produzierenden Gewerbes und für Schienenbahnen die Kostenbelastung begrenzen.

Allerdings war diese Begrenzung an eine Reihe von Nebenbedingungen geknüpft. So konnte die Belastung auch höher ausfallen, falls durch die

Anwendung der Härtefallregelung die Belastung der übrigen Stromverbraucher um mehr als 10 % ansteigen würde. Zusätzlich durfte die Entlastung für alle bundesdeutschen Schienenbahnen den Betrag von 20 Mio. EUR im Jahr nicht überschreiten. Beide Nebenbedingungen entfalteten schnell ihre Wirkung. Den Auftrag aus der Koalitionsvereinbarung versuchte das Bundeswirtschaftsministerium zuerst sehr restriktiv umzusetzen.

Nach dem ersten Referentenentwurf von Januar 2006 sollten die EEG-Kosten ausschließlich für besonders energieintensive Unternehmen des produzierenden Gewerbes gesenkt werden. Alle anderen Unternehmen einschließlich der Schienenbahnen sollten stärker zur Kasse gebeten werden. Dieser Vorschlag entsprach damit nicht den Erwartungen der Koalition. Vor allem das Bundeswirtschaftsministerium wandte sich gegen ein Auspielen von „besonders energieintensiven“ und weniger energieintensiven Unternehmen. Und das Bundesverkehrsministerium setzte sich für die Einbeziehung auch des energieintensiven Schienenverkehrs in die Belastungsbegrenzung ein.

EEG-Gleichstellung der DB mit Industrieunternehmen

Da Schienenbahnen als einziger Verkehrsträger überhaupt von der Förderung erneuerbarer Energien nach dem EEG betroffen sind und alle anderen Verkehrsträger unberührt bleiben, war eine verbesserte Härtefallregelung aus Wettbewerbs- und Gleichbehandlungsgründen geboten. Diesen Argumenten schloss sich auch der Verband der deutschen Verkehrsunternehmen an. Schließlich verständigte sich die Bundesregierung im April 2006

auf eine wesentlich vereinfachte neue Härtefallregelung. Hiernach wird die EEG-Umlage für alle energieintensiven Unternehmen einschließlich der Schienenbahnen auf den bereits im Koalitionsvertrag vorgesehenen Betrag festgesetzt.

Im Ergebnis führt die kleine EEG-Novelle zu einer Kostensenkung und zur Gleichbehandlung der energieintensiven Schienenbahnen mit Unternehmen des produzierenden Gewerbes. Bereits nach dem Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz von März 2002 wird die Bahn nicht stärker belastet als energieintensive Industrieunternehmen auch.

Weiterhin Ungleichbehandlung der Verkehrsträger

Damit wird auch deutlich, dass die Bahn hierbei nicht auf eine besondere Förderung drängt. Vielmehr strebt sie eine Gleichbehandlung und die Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen an. Auf anderen wichtigen Baustellen der Energiepolitik ist das allerdings noch nicht gelungen: Nach dem neuen Energiesteuergesetz vom 1. August 2006 bestehen erhebliche Ungleichbehandlungen fort. Während viele Industriezweige von der Aluminium- bis zur Zementherstellung von der Energiebesteuerung freigestellt sind, und auf eine Besteuerung sowohl von Kerosin im Flugverkehr wie auch von Schiffsdiesel weiterhin verzichtet wird, unterliegt der Schienenverkehr einer erheblichen Energiebesteuerung. Allein für die Unternehmen der DB AG summiert sich die Energiesteuerlast auf rd. 380 Mio. EUR jährlich. Das Anfang

Fortsetzung von Seite 2

2005 eingeführte Emissionshandelsystem führt zu einer weiteren einseitigen Belastung des Schienenverkehrs.

Obwohl gerade der Schienenverkehr eine hohe Energieeffizienz aufweist und seine klimaschädlichen CO₂-Emissionen deutlich vermindert hat, wird er als einziger Verkehrsträger durch den Emissionshandel belastet. Da im Verkehrsmarkt nur elektrische Bahnen auf eine sichere und wirtschaftliche Stromversorgung angewiesen sind, und Kraftwerke ab einer bestimmten Größenordnung dem Emissionshandel unterfallen, sind mittelbar auch die Eisenbahnen am Emissionshandel beteiligt. Schon heute wälzen die Strom-



versorger die aus dem Emissionshandel resultierenden Mehrkosten auf ihre Stromkunden um. Für den Schienenverkehr resultiert hieraus eine Kostelast von jährlich rd. 50 Mio. EUR. Ab 2008 ist eine weitere Verknappung der Emissionsrechte angekündigt. Nach dem aktuellen Gesetzesvorschlag des Bundesumweltministeri-

ums und den Vorgaben der EU-Kommission drohen die Emissionshandelskosten des Schienenverkehrs um mehr als 20 Mio. EUR anzusteigen. Demgegenüber gibt es keine gesetzlichen Ansätze, um auch die anderen Verkehrsträger ab 2008 in den Emissionshandel einzubeziehen. Die Ungleichbehandlung droht also weiter an-

zuwachsen.

Die hier dargestellten energiepolitischen Bausteine verdeutlichen die hohen Anforderungen an das Energie-Regulierungsmanagement bei DB Energie.

Die Analyse der energiepolitischen Rahmenbedingungen gehört für DB Energie daher zu den zentralen unternehmerischen Aufgaben.

Kontakt

DB Energie GmbH
Dr. Florian Baentsch
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23969
Fax: 069 265-23795
florian.baentsch@bahn.de

Die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsanalyse 2006

DB Energie setzt den positiven Trend der Kundenzufriedenheit weiter fort

Seit 2001 führt die DB Energie im jährlichen Rhythmus Kundenzufriedenheitsbefragungen durch. Ziel ist es, die Entwicklung der Kundenzufriedenheit in den jeweiligen Produktbereichen zu messen und die Wirkung bereits implementierter Maßnahmen zu überprüfen. Neben der Kundenzufriedenheit, dem Image sowie aktuellen Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit DB Energie wurden ausgewählte Aspekte zur Zufriedenheit mit der Service- und Kundenorientierung der Mitarbeiter, der Leistungsqualität und der Abrechnung erfragt. Hierbei wurden die Fragen nach den Produktbereichen Bahnstrom, Tankdienste, Strom für Zugvorheizanlagen und Weichenheizungen sowie 50-Hz Licht- und Kraftstrom gestellt. Die sehr guten Ergebnisse der Kundenzufriedenheit lassen auf eine vertrauensvolle Basis der Kundenbeziehung schlie-

ßen. Für dieses Vertrauen und für die Bereitschaft, an der Befragung teilzunehmen, danken wir allen befragten Kunden. Rund 2/3 (67 %) aller befragten Kunden sind mit der DB Energie völlig zufrieden oder zufrieden. Die Kundenzufriedenheit, bewertet auf einer Schulnotenskala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden) wurde mit 2,32 bewertet. Erstmals hat keiner der Kunden die Note 5 und 6 in der Gesamtbeurteilung erteilt. In der Bewertung der Service- und Kundenorientierung der Mitarbeiter zeigt sich, dass die DB Energie als freundlicher und kompetenter Partner angesehen wird. Das Image der DB Energie hat sich gegenüber dem Vorjahr in fast allen Punkten verbessert, besonders die Attribute „ist preiswerter als andere“ und „ist ehrlich und fair“ wurden positiv beurteilt.

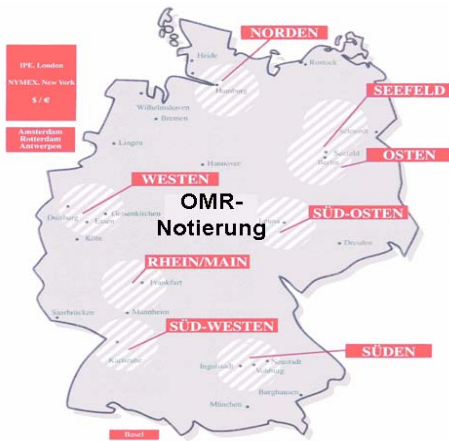
Insgesamt wird aus Kundensicht das Image der DB Energie durch Zuverlässigkeit, Kompetenz, Umweltbewusstsein und Sympathieempfinden geprägt. Verbesserungspotenziale bestehen bei der Abrechnung und im Reklamationsmanagement. Zwar wurden die Einzelkriterien bei der Abrechnung durchweg besser beurteilt als in den Vorjahren, dennoch gibt es hier aus Sicht der Kunden weitere Verbesserungspotenziale. Auch beim Beschwerdemanagement, insbesondere was die Schnelligkeit und Lösungskompetenz bei der Behandlung von Beschwerden betrifft, sind weitere Anstrengungen erforderlich. Gerade zu diesen Themen haben wir bei den offenen Fragen von unseren Kunden wertvolle Hinweise erhalten. Hierfür möchten wir uns bei allen Befragten herzlich bedanken. „Nicht nur der deutliche Anstieg der Ge-

samtzufriedenheit der Kunden, sondern auch die deutliche Imageverbesserung zeigt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind“ so Dr. Hans-Jürgen Witschke, Geschäftsführer DB Energie. „Nun heißt es, nicht nur das Bild der DB Energie weiter zu verbessern, sondern dieses hohe Niveau zu halten“.

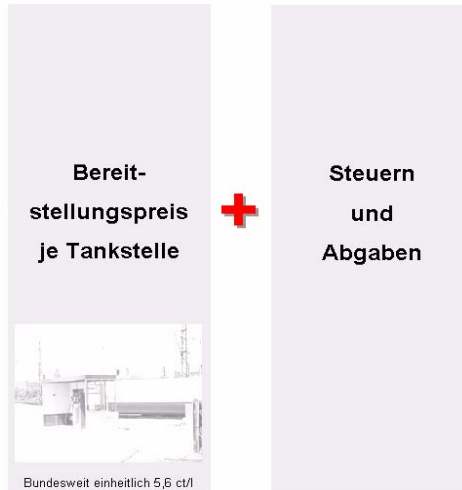
Die nächste Kundenzufriedenheitsanalyse ist für den Herbst 2007 geplant. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen und Meinungen.

Kontakt

DB Energie GmbH
Monika Roth
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23998
Fax: 069 265-23898
monika.roth@bahn.de



Die Schienen-Tankstellen der DB Energie sind den 8 OMR-Regionen zugeordnet



Infobox



Das neue Jahr bringt für Sie eine Veränderung in der Kundenbetreuung im Vertrieb Tankdienste

Neuer Teamleiter Vertrieb Tankdienste

Kontaktdaten:

DB Energie GmbH
Michael Kaus
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt/Main

Tel.: +49 69 265-23564
Fax: +49 69 265-23318
michael.kaus@bahn.de

Ab Januar 2007 übernimmt Herr Udo Hövel den Vertrieb Tankdienste in der Region West.

Kontaktdaten:

DB Energie GmbH
Region West Tankdienste
Udo Hövel
Leichlinger Strasse 3
D-50679 Köln

Tel.: +49 221 141-2389
Fax: +49 221 141-3312
udo.hoewel@bahn.de

Ab Februar 2007 übernimmt Herr Georg Presser den Vertrieb Tankdienste in der Region Ost.

Kontaktdaten:

DB Energie GmbH
Region Ost Tankdienste
Georg Presser
Hansastraße 6
01097 Dresden

Tel.: +49 0351 461-5209
Fax: +49 0351 461-5206
georg.presser@bahn.de

Preisbildung für Diesel an den DB Energie Schienen-Tankstellen

Dieselpreis setzt sich aus Marktnotierung und Bereitstellungspreis zusammen

Aus den Rückmeldungen der jüngsten Kundenzufriedenheitsanalyse ließ sich entnehmen, dass einige unserer Kunden eine tiefere Erläuterung der Preisbildung für Dieseldieselkraftstoff an den Schienen-Tankstellen wünschen. Dies nehmen wir zum Anlass und gehen im folgenden Beitrag auf die vertraglich vereinbarten Regelungen nochmal näher ein.

Variable Marktnotierung als Basis für den Dieselpreis

Die Dieselpreise werden von der DB Energie gemäß der „OMR“-Notierung berechnet. Ausgeschrieben bedeutet OMR „Oil Market Report“ (ähnlich: „EOT“ für „Energy Oil Telegramm“). Als Basisnotierung gibt diese den Dieselpreis vor Ort inklusive Mineralölsteuer und exklusive der Erdölbevorratungsabgabe wieder. Im Gegensatz hierzu existieren auch Marktnotierungen direkt ab den großen Öleinfuhrhäfen, wie Rotterdam, Amsterdam oder Antwerpen (z. B. Platts). Im „OMR“-Preis sind die Transportkosten bis zu regionalen Abfüllstellen eingerechnet. An diesen bedienen sich dann die lokalen Mineralölhändler. Die „OMR“-Notierung in Deutschland ist in acht Liefergebiete aufgeteilt, die letztlich die unterschiedlichen Transportkos-

ten in den Regionen spiegeln. Die DB Energie legt für ihre Preisbildung immer das Gebiet zugrunde, in dem sich die jeweilige Schienen-Tankstelle befindet. Bei der Monatsabrechnung durch die DB Energie ist zu beachten, dass diese mit den Monatsdurchschnitt der täglichen „OMR“-Notierungen durchgeführt wird.

Die Feinverteilung des Kraftstoffes bis zur „finalen“ Abgabe an den Schienen-Tankstellen wird durch die DB Energie organisiert. Aus diesem Grund fließt diese Kostenposition in den Bereitstellungspreis ein.

Bereitstellungspreis wird kostenbasiert ermittelt

Der Bereitstellungspreis deckt die Bereitstellungskosten der Tankstelleninfrastruktur. Aufzuzählen sind an dieser Stelle neben den Kosten für die Tankanlage die Aufwendungen für die Treibstoffdisposition und -logistik, Wartung und Instandhaltung, das Störfallmanagement und die triebfahrzeuggenaue Abrechnung über das Tankdatensystem der DB Energie. Der Bereitstellungspreis ist einheitlich für das gesamte Bestands-Tankstellennetz der DB Energie in Deutschland. Hiermit sind bundesweit gleiche Rahmenbedingungen für die Versorgung von Dieseltankfahrzeugen gegeben. Die

Überprüfung dieses „Standard“-Bereitstellungspreises durch die DB Energie erfolgt im jährlichen Turnus. Als Ausnahme werden tankstellenspezifische Preise nur dort vereinbart, wo z.B. eine neue Tankstelle nur auf speziellen Kundenwunsch neu errichtet bzw. bei dauerhaft fehlender Auslastung weiterhin erhalten wird.

Hauptteil des Gesamtpreises ist markt- und steuergetrieben

Der Hauptbestandteil (etwa 95%) des Gesamt-Dieselpreises der DB Energie an den Schienen-Tankstellen ist durch die Verwendung der OMR-Notierung markt- bzw. steuer- und abgabengetrieben. Der Bereitstellungspreis wird kostenbasiert ermittelt und liegt auf dem Niveau vergleichbarer Betriebs-Tankstellen. Die klare Trennung der Leistungspositionen „Kraftstoff“ und „Bereitstellung“ sowie Fixierung an einer offiziellen Großhandels-Marktnotierung schafft eine transparente und nachvollziehbare Preisbasis für Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Abrechnung nach OMR-Monatsdurchschnitt vermindert zudem das Risiko, dass bei Tankungen an Tagen mit ungünstiger Notierung Zusatzkosten auftreten.

Verwendung Dieselkraftstoff zu Heizzwecken

Erste Erfahrungen zum Produkt „Diesel zu Heizzwecken“. Was muss weiterhin beachtet werden?

Das neue Energiesteuergesetz ermöglicht die Erstattung der Differenz zwischen Mineralöl- und Heizölsteuer für Dieselkraftstoff, der nachweislich zu Heizzwecken im Rahmen von Traktionsleistungen verwendet wird (z.B. für die Zugheizung). In den letzten EnergieNews haben wir hierüber bereits intensiv berichtet.

Damit erfolgt ein finanzieller Ausgleich der unterschiedlichen Steuersätze (ca. 40 Cent je Liter) für die chemisch/physikalisch im wesentlichen identischen Produkte „Dieselkraftstoff“ und „Heizöl“. Von Bedeutung ist diese steuergesetzliche Erweiterung in erster Linie an den Tankstellen, wo keine separate Versorgung mit Heizöl zum reduzierten Steuersatz besteht. Hier mußten die Kunden bislang - ohne Möglichkeit der Erstattung - zum Beheizen den höher versteuerten Dieselkraftstoff verwenden. Nach ab-

geschlossener Entwicklung und Test einer technischen Lösung zur Nachweisführung an den Tankstellen werden jetzt sukzessive alle relevanten Standorte für das neue Produkt „Diesel zu Heizzwecken“ umgerüstet. Bis 2008 strebt die DB Energie eine flächendeckende Umstellung an. Die neue Erfassung der in den Heizöltank gefüllten Mengen arbeitet sicher und störungsfrei, erfordert aber einen separat ausgewiesenen Tankvorgang. Dies bedeutet, dass für das neue Produkt „Diesel zu Heizzwecken“ eine erneute Anmeldung am Tankautomat erforderlich ist. An den Tankstellen, die das Produkt „Heizöl“ standardmäßig anbieten und noch nicht umgerüstet sind, bleibt der Ablauf unverändert. Hier können unsere Kunden weiterhin Heizöltanken bis zum Abschluß der technischen Umrüstung. Die bislang unterschiedlichen Bereitstellungsaufschläge für

Diesel und Heizöl hat die DB Energie angeglichen. An den Tankstellen, die noch nicht umgestellt sind und auch über keine separate Heizölversorgung verfügen, werden die Dieselkraftstoffmengen, die in den Heizöltank gefüllt werden, vorläufig mittels Beleg erfasst. Vor Ort werden die Nutzer durch Aushang und Bedienungsanweisung auf das Übernahmeverfahren hingewiesen.

Der Qualität der Belegausfüllung durch die Fahrzeugführer kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Nur für jeden ordnungsgemäß ausgefertigten Beleg ist eine Erstattung durch das Zollamt möglich. Erste Auswertungen zeigten allerdings, dass 1/3 aller Belege nur unzureichend oder nicht ausgefüllt sind. Fehlerquellen sind insbesondere:

- Auf dem Beleg wird das neue Produkt „Diesel zu Heizzwecken“ nicht eindeutig ge-

kennzeichnet.

- Bei Mehrfach-Traktion werden alle Fahrzeuge betankt, auf dem Beleg aber nur eine Fahrzeugnummer angegeben. Damit fehlt die Plausibilität bzw. Tankmenge und Fassungsvermögen des Heizöltanks.
- An umgerüsteten sowie an Tankstellen mit Standard-Heizölabgabe wird unnötiger Weise ein Beleg ausgefüllt.

Fazit: In der aktuellen Phase der Umstellung auf das Produkt „Diesel zu Heizzwecken“ haben es unsere Kunden weitgehend selbst in der Hand, die Möglichkeiten der Steuererstattung auszuschöpfen. Eine intensive Kommunikation an die Fahrzeugführer über das neue Verfahren sollte dabei im Fokus stehen, um die Qualität der Belegausfüllung zu steigern.

Kontakt

Diesel für Heizzwecke:

DB Energie GmbH
Thomas Hellbach
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23843
Fax: 069 265-23318
thomas.hellbach@bahn.de

Preissystem für Dieselkraftstoff / Allgemeine Geschäfts- und Nutzungsbedingungen (ANST):

DB Energie GmbH
Michael Kaus
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23564
Fax: 069 265-23318
michael.kaus@bahn.de

Allgemeine Geschäfts- und Nutzungsbedingungen Tankdienste

Die Änderungen ab 2007 für Sie im Überblick

Mit Wirkung vom 01.01.2007 treten die aktualisierten Allgemeinen Geschäfts- und Nutzungsbedingungen für Schienen-Tankstellen (ANST) der DB Energie GmbH in Kraft. Geändert wurden lediglich die Regelungen zur Haftung im Teil 1 - Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB), Ziffer 7. Im Wesentlichen erfolgte hierbei eine Anpassung an die allgemein gültigen handelsrechtlichen Bestimmungen.

So dient die **Ergänzung der Ziffer 7.1.3 (Umwelthaftung)** primär der Klarstellung gegenüber der vorherigen Regelung. Bereits nach der alten Fassung

ANST war eine Haftung für unverschuldete Umwelteinwirkungen vorgesehen. Weiterhin ist das neu aufgenommene Recht zur Abtretung von Ersatzansprüchen darin begründet, dass häufig Schadensfälle unmittelbar das Grundstück betreffen, bei denen die DB Energie nicht Eigentümer bzw. Geschädigter ist. Die Änderung erfolgte in Anlehnung an die Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtungen.

Hinsichtlich der **Einführung der neuen Ziffer 7.2 (Unbe-**

kannter Schadensverursacher) erfolgte eine Angleichung an die Nutzungsbedingungen der übrigen DB-Infrastrukturunternehmen sowie der o. g. VDV-Empfehlung. Sie verteilt die Chancen und Risiken zwischen den Vertragspartnern in gerechter Form und wurde auch durch die Bundesnetzagentur nicht beanstandet.

Die neuen ANST stehen wie gehabt auf den Internetseiten der DB Energie (www.dbenergie.de) unter dem Themenbereich „Service & Informationen“ als Download-Datei zur Verfügung.



10-jähriges Jubiläum: Erfolgsgeschichte DB Energie GmbH

Anlässlich des 10-jährigen Unternehmensjubiläums der DB Energie GmbH fand am 17. Januar 2007 in Frankfurt am Main ein Festakt mit Vertretern aus Wirtschaft und Verbänden statt.

Bündelung des gesamten Energiegeschäfts der Bahn

Der Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Energie, Dr. Hans-Jürgen Witschke, zog im Rahmen der Veranstaltung eine positive Bilanz: „Seit Gründung der DB Energie vor zehn Jahren haben wir mit einer eigenen Infrastruktur die Chancen des liberalisierten Strommarktes genutzt und positive Synergie- und Produktivitätseffekte durch Bündelung der gesamten Energieaktivitäten der Deutschen Bahn AG erzielt.“

In seiner Festrede bedankte sich Dr. Witschke bei allen Kunden, Lieferanten, Geschäftsführern und Aufsichtsräten sowie bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der DB Energie. Stefan Garber, Vorstand Infrastruktur und

Dienstleistungen der DB AG und Aufsichtsratsvorsitzender der DB Energie GmbH fasste die bisherige Entwicklung vom reinen Bahnstromversorger zum Energiemanager der Eisenbahnen zusammen: „Die DB Energie leistet einen wichtigen Beitrag zum Gesamterfolg der Bahn und ist seit zehn Jahren ein verlässlicher und hoch professioneller Partner für Mobilität“. Weitere Festredner waren Klaus Niekamp, ehemaliger Technischer Geschäftsführer und Mitgründer der DB Energie und Jens Schwarz, Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der DB AG.

Einer der größten Energiebeschaffer Deutschlands

Mit einem jährlichen Beschaffungsvolumen von 15 Terawattstunden Strom (etwa dem jährlichen Stromverbrauch des Großraums Berlin) und 500 Millionen Liter Diesel (zum Vergleich: Ein Einfamilienhaus benötigt jährlich rund 1.700 Liter Heizöl) ist die DB Energie GmbH fünftgrößtes Energieunternehmen in Deutschland.

Rund 350 Eisenbahnverkehrsunternehmen fahren auf deutschen Schienenstrecken. DB Energie versorgt sie zuverlässig, wirtschaftlich und umweltfreundlich mit 16,7-Hz-Bahnstrom und Dieselmotoren. Dazu setzt sie komplexe Verteilungs- und Steuerungssysteme sowie ein 7.800 Kilometer langes Bahnstromleitungsnetz, 190 Tankstellen, 175 Unterwerke und mit der Hauptschaltleitung, die modernste Energieeinsatzzentrale in Europa ein. Bahnhöfe, Signale und sonstige Betriebsanlagen der Bahn wie Zugvorheizanlagen versorgt die DB Energie mit 50-Hz-Strom, Gas und Wärme. Mit Blick auf eine umweltfreundliche Energieversorgung betreibt DB Energie gemeinsam mit ihren Kunden ein Energiesparmanagement.

An der Feier im Messe-Congress-Center in Frankfurt nahmen 150 Vertreter aus namhaften national und international tätigen Unternehmen und Verbänden teil.

Zeittafel

29. November 1996

Ausgründung des rechtlich unselbständigen Unternehmensbereichs Bahnstrom in eine zu gründende DB Energieversorgung GmbH & Co. KG zu.

1. Januar 1997

Übernahme des Betriebs der Erzeugungs-, Verteilungs- und Steuerungsanlagen für die 110-kV-16,7-Hz- Bahnstromversorgung bis zum Unterwerk im zentralen Netz und den technischen Anlagen der dezentralen Umformerwerke.

11. Dezember 1998

Zukünftig firmiert das Unternehmen unter DB Energie GmbH

1. Juni 1999

Inbetriebnahme der neuen hochmodernen Hauptschaltleitung in der Zentrale Frankfurt am Main.

1. Januar 2000

Übernahme der stationären Energieversorgung in Bahnhöfen, Betriebsstellen der Bahn und die Mittelspannungsanlagen in den Bahnhöfen.

1. November 2000

1. Inbetriebnahme eines Standardumrichters in Düsseldorf. Eine neue Technik zur Ablösung instandhaltungsintensiven Umformerwerken.

1. Januar 2001

Die DB Tank Service GmbH mit Sitz in Erfurt verschmilzt in der DB Energie.

Übernahme der Unterwerken, Schaltposten, Kuppelstellen und Zentralschaltstellen sowie die Betriebsführung für die 15-kV-Oberleitung.

Bahnhofsstromnetze der DB Energie

Die Regulierungsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen hat entschieden

Um die Kosten, die sich aus den energiewirtschaftlichen Regulierungsvorgaben ergeben, innerhalb der Bahnhofsstromnetze im Sinne aller unserer Kunden möglichst gering zu halten, hat die DB Energie die Anerkennung seiner Bahnhofsstromnetze als Objektnetze nach § 110 EnWG beantragt. Nach Bescheiden der Regulierungsbehörde handelt es sich bei den betriebenen Stromnetzen um Objektnetze.

Die DB Energie ist als Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Energieversorgung von Eisenbahnen und Eisenbahn-

anlagen verantwortlich. Hierunter fällt auch die Verteilung und Lieferung von 50 Hz-Licht- und Kraftstrom über Bahnhofsstromnetze. Diese Netze befinden sich auf räumlich zusammengehörenden Betriebsgebieten der Bahn.

Sie dienen primär der Versorgung von Betriebsanlagen der Eisenbahn, also von Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen, Gleisanlagen, Stellwerke, Signalanlagen und Eisenbahnwerkstätten.

In den Bahnhöfen wird über diese Netze auch die Stromversorgung von nicht bahneigenen Geschäften, Dienstleistungsbe-

trieben sowie Warenautomaten und Werbetafeln sichergestellt. Die Stromverteilung erfolgt in den Bahnhofsstromnetzen aber überwiegend an Kunden, die zum Deutsche Bahn Konzern gehören.

Die Bahnhofsstromnetze dienen neben der Stromversorgung auch einem gemeinsamen übergeordneten Geschäftszweck. Dieser gemeinsame Geschäftszweck besteht in der Erbringung umfassender Reiseleistungen. Hierzu gehören neben der reinen Beförderungsleistung u. a. auch Lektüre, Speisen und weitere Reiseartikel.

Die DB Energie wird die Erfüllung der für den Objektnetzstatus relevanten Kriterien durch ein Monitoring langfristig sicherstellen.

Kontakt

DB Energie GmbH
Dr. Florian Baentsch
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23969
Fax: 069 265-23795
florian.baentsch@bahn.de

Ihre Meinung zu den EnergieNews

Haben Sie Anregungen oder Wünsche für die nächste Ausgabe der EnergieNews? Gerne nehmen wir Ihre Meinungen auf, um Sie beim nächsten Mal wieder mit interessanten Themen zu versorgen.

Kontakt

Silvia Schwehm
DB Energie GmbH
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt/Main
Tel: 069 265-23860
Fax: 069 265-23850
silvia.schwehm@bahn.de

Impressum

Herausgeber
DB Energie GmbH
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt/Main

Redaktion
Silvia Schwehm
(verantwortlich)

Noch ein paar News für Sie

Neues für Sie und uns

Hier haben wir einiges, das noch nicht auf den vorderen Seiten ausführlich für Sie dargestellt wurde, zusammengestellt.

Stromkennzeichnung 2006

In der sogenannten Stromkennzeichnung werden die Angaben zum Gesamtenergieträgermix der DB Energie und die darauf bezogenen Umweltauswirkungen dargestellt. Die Angaben entsprechen somit auch den Anforderungen des Energiewirtschaftsgesetzes. In unserem Internetauftritt unter www.dbenergie.de können Sie sich über die Erzeugungsart des Stroms, der Ihnen in Rechnung gestellt wird, informieren.

Hier finden Sie auch weitere Informationen rund um unser energieartenübergreifendes Leistungsspektrum.

Weltrekord powered by DB Energie

Gratulation an Siemens Transportation! Zusammen haben wir es nach 51 Jahren geschafft. Der Geschwindigkeitsrekord ist wieder in Deutschland. Die Weltrekordfahrt fand am 2. September 2006 im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes der Siemens AG statt. Auf der Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg erreichte die Siemens Lok ES64U4 eine Geschwindigkeit von 357 km/h. Die Lokomotive – made by Siemens und Bahnstrom – geliefert von DB Energie.

DB Energie präsentierte sich auf der InnoTrans

Vom 19. bis zum 22. September 2006 fand die internationale

Fachmesse für Verkehrstechnik in Berlin statt. Auch DB Energie war wieder auf dem 400 Quadratmeter großen Messestand der Deutschen Bahn dabei. Die Fachbesucher konnten sich einen Überblick über das energieartenübergreifende Leistungsspektrum der DB Energie und die neuesten Entwicklungen beim Bezug von Traktionsenergie sowie bei der Energieabrechnung verschaffen. Für eine Stärkung der Messegäste sorgte das Modell eine Bahntankstelle, die mit Fassbrause befüllt war.

Erstmals Aussteller auf der E-World 2007 in Essen

Vom 6. bis zum 8. Februar 2007 präsentierte die DB Energie ihre neuen Produkte für energieintensive Unternehmen aus dem Bereich Energiedienstleistungen.