



Dr. Hans-Jürgen Witschke
Vorsitzender der Geschäftsführung

“Energienmarkt-entspannung“

Nach einem turbulentem Jahr 2008 mit Rekordnotierungen an den Energiemärkten zeichnen wir seit einigen Monaten aufgrund der Weltwirtschaftskrise eine deutliche Entspannung. Dies beeinflusst auch die Beschaffungssituation der DB Energie positiv. Den Vorteil hieraus möchten wir an unsere Kunden weitergeben und freuen uns, in der aktuell schwierigen Situation zum 01. April eine Bahnstrompreissenkung vornehmen zu können. Diese ist allerdings auch vor dem Hintergrund der gleichsam konjunkturell bedingt rückläufigen Nachfrage zu sehen. Wir verzeichnen aktuell gegenüber den Mengenanmeldungen unserer Kunden deutliche Verbrauchsreduktionen. Diese wirken aufgrund unserer hohen Fixkostenbelastung gegenläufig zur Kostensenkung auf den Energiemärkten. Dennoch wollen wir die Preissenkung realisieren und die Stellung der Schiene im intermodalen Wettbewerb stärken.

Aber trotz der nachlassenden Energiepreise tauchen hinsichtlich der Energiekostenbelastung der Schiene neue Wolken am Horizont auf. So sieht die neue EU-Richtlinie zur Weiterentwicklung des CO₂-Emissionshandels vor, dass für den Schienenverkehr ab 2013 die Zertifikate in voller Höhe ersteigert werden müssen. Andere Verkehrsträger werden nicht oder nur teilweise in den Emissionshandel einbezogen, was zu erheblichen Verlagerungseffekten führen wird. Mehr zu diesem Thema auf Seite 2.

Herzlichst Ihr
Hans-Jürgen Witschke

Senkung der Bahnstrompreise 2009

Entspannung auf Energiemärkten wirkt sich positiv auf die Beschaffungssituation aus - Neues Preisblatt ab dem 01.04.2009 gültig

Die DB Energie freut sich mitteilen zu können, dass sie zum 01.04.2009 eine Preissenkung für die Bahnstromvollversorgung durchführt. Die Entspannung auf den Energiebeschaffungsmärkten als Folge der Weltwirtschaftskrise wirkt sich zeitversetzt auch auf die Beschaffungspositionen der DB Energie aus. Diesen Vorteil möchte die DB Energie an ihre Kunden weitergeben.

Die Preissenkung ist allerdings auch in den Rahmen der derzeitigen konjunkturellen Krise einzuordnen, die sich natürlich auch auf die Transportmärkte auswirkt. So sind in den vergangenen Monaten signifikante Rückgänge im Bahnstromverbrauch zu verzeichnen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich über das gesamte Jahr 2009 fortsetzen. Aufgrund der hohen Fixkosten-

belastung der DB Energie wirken die vorgenannten Mengeneffekte konträr zur Kostensenkung auf den Beschaffungsmärkten. Umso mehr freuen wir uns, in der angespannten Situation eine Preissenkung zu realisieren und den Schienenverkehr in dieser schwierigen wirtschaftlichen Lage durch eine Kostensenkung zu unterstützen. Das gilt umso mehr, da gleichzeitig im Bereich der Dieseltraktion die für die Betankung von Triebfahrzeugen an den Schienentankstellen der DB Energie in Rechnung gestellten Kraftstoffpreise ebenfalls deutlich gesunken sind.

Mit Schreiben vom März haben wir unseren Kunden das neue Bahnstrom-Preisblatt 2009 zugesandt. Es wird als Anlage 4 ab dem 01.04.2009 Bestandteil des Rahmenstrom-

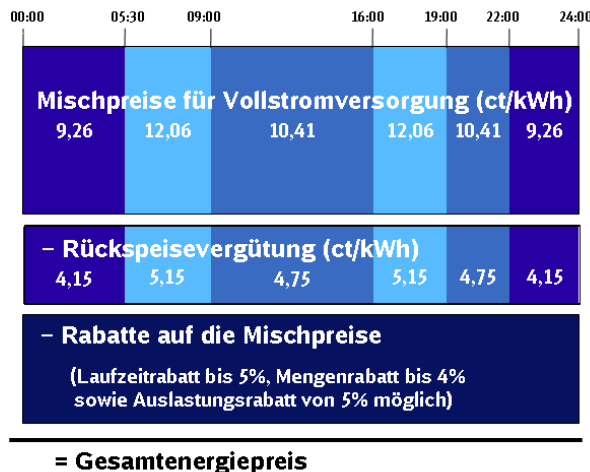
liefervertrages. Das bisherige Preisblatt, Stand 01.01.2009, hat damit keine Gültigkeit mehr. Die ab dem 01.04.2009 geltenden Bahnstrompreise und EEG-Zuschlagssätze sowie die Vergütung für zurückgespeisten Bahnstrom sind in der Darstellung unten wiedergegeben. Die DB Energie wird auch in Zukunft alles daran setzen, ihren Kunden eine verlässliche und marktgerechte Versorgung mit Bahnstrom anzubieten.

Kontakt

Thomas Brümmer

DB Energie GmbH
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23856
Fax: 069 265-23319
thomas.brümmer@dbnetze.com

Bahnstrompreisregelung 01.04.2009-31.12.2009



zz gl. Stromsteuer und USt in der jeweils gesetzlich festgesetzten Höhe.

zz gl. EEG-Zuschlag (wird nicht rabattiert und auf den Bahnstromverbrauch berechnet. Höhe: 0,04 ct/kWh für Kunden mit genehmigtem Härtefallantrag, 0,34 ct/kWh für sonstige Kunden).

Kontraproduktive Anreize

Warum der Emissionshandel zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen im Verkehr führt

Die Europäische Union hat sich ehrgeizige Klimaschutzziele gesetzt. Bis zum Jahr 2020 sollen die CO₂-Emissionen in der Gemeinschaft um 20% niedriger sein als 1990. Wenn andere Weltregionen im Rahmen internationale Abkommen vergleichbare Ziele unterschreiben, will die EU ihre Emissionen sogar um 30% senken.

Europaweiter Handel mit CO₂-Emissionsrechten als zentrales Instrument zur Erreichung der Klimaschutzziele

Auf der Grundlage einer absoluten Begrenzung der insgesamt erlaubten CO₂-Emissionen können die beteiligten Unternehmen Emissionsrechte handeln; auf englisch „cap and trade“. Nach der Einführung dieses neuen Handelssystems 2005 und dem Beginn der zweiten Handelsperiode 2008 hat die EU-Kommission im Januar 2008 ihren Vorschlag zur Änderung der Emissionshandelsrichtlinie vorgelegt. Unter französischer Präsidentschaft hat sich die EU dann im Dezember 2008 über die Weiterentwicklung des Emissionshandels ab 2013 verständigt. Aufgrund der einseitigen Belastung des Schienenverkehrs und der weitgehend fehlenden Einbeziehung anderer Verkehrsträger, wird diese „Weiterentwicklung“ nicht zu sinkenden, sondern im Gegenteil zu steigenden CO₂-Emissionen im Verkehrsmarkt führen.

Wie sind diese klimapolitisch kontraproduktiven Auswirkungen zu erklären?

Zur Teilnahme am Emissionshandel sind die großen Emittenten von CO₂ verpflichtet. Dies sind vor allem Kraftwerke und Industrieanlagen. Diese Emittenten müssen für jede von ihnen ausgestoßene Tonne CO₂ ein CO₂-Zertifikat vorweisen. Auch die Stromversorgung des Schienenver-



kehrs erfolgt durch Kraftwerke, die dem Emissionshandel unterliegen. Da in Deutschland rund 80% der Verkehrsleistung auf der Schiene mit elektrischer Traktion erfolgt, ist der Schienenverkehr auf eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Stromversorgung durch Bahnstromkraftwerke und Kraftwerke der öffentlichen Versorgung angewiesen. Damit unterliegt faktisch auch der elektrische Schienenverkehr dem CO₂-Handelssystem. Die hieraus für den Schienenverkehr resultierenden wirtschaftlichen Belastungen werden ab 2013 deutlich ansteigen.

Vollständige Versteigerung an Bahnstrom-Kraftwerke

Nach der Entscheidung der EU werden ab 2013 in Deutschland keine CO₂-Zertifikate mehr kostenfrei an Kraftwerke ausgegeben. Vielmehr sollen alle benötigten Zertifikate von den Kraftwerksbetreibern ersteigert werden. Das Bundesumweltministerium rechnet hierdurch ab 2013 mit Mehreinnahmen von rd. 10 Mrd. EUR jährlich.

Bisher sind rund 90% der von der Stromwirtschaft benötigten Zertifikate kostenfrei zugeteilt worden. Die kostenfrei an Bahnstromkraftwerke zugeteilten Zertifikate haben bisher auch nicht zu Zusatzkosten für den Schienenverkehr geführt. Der Strom aus Bahnstromkraftwerken wird bisher allein in dem Umfang durch CO₂-Kosten belastet, als zusätzliche CO₂-Zertifikate zu einem Marktpreis beschafft werden müssen. Wenn ab 2013 allerdings alle benötigten Zertifikate ersteigert werden müssen, werden diese Kosten vollständig in die Stromkosten des Schienenverkehrs einfließen.

Anstieg der Strompreise um rd. 15% führt zur erheblicher Mehrbelastung der Schiene

Hinsichtlich des Stroms, den der Schienenverkehr über Umformer und Umrichter oder zur Versorgung von stationären Verbrauchern aus dem öffentlichen 50 Hz-Netz bezieht, kann die steigende Kostenbelastung ab 2013 abgeschätzt werden. Im Bereich der 50-Hz-Stromversor-

ger haben die Kraftwerksbetreiber auch bisher schon den Marktwert der CO₂-Zertifikate zu einem großen Teil eingepreist. Obwohl die Zertifikate überwiegend kostenfrei zugeteilt sind, wird der Wert der Zertifikate mit Hilfe von „Opportunitäten“ ermittelt. Dieser Wert entspricht dem Marktwert der Zertifikate und ist von den ursprünglichen Beschaffungskosten, die bei einer kostenfreien Zuteilung natürlich bei Null liegen, vollkommen unabhängig. Eine Beendigung der kostenfreien Zuteilung führt damit im 50-Hz-Strommarkt nicht zwingend zu einem Anstieg der Strompreise. Jedoch kann das EU-Klimaschutzziel, eine Minderung der CO₂-Emissionen um 20% bis 30%, nur bei einer deutlichen Einschränkung der insgesamt ausgegebenen Zertifikate erreicht werden. Aufgrund dieser Verknappung wird allgemein mit einem deutlichen Anstieg der CO₂-Preise gerechnet. Die EU-Kommission selbst, erwartet dass durch die Neuregelung des Emissionshandels ab 2013 die Strompreise um rd. 15% ansteigen werden. Andere Untersuchungen, rechnen mit einer Erhöhung der Strompreise um bis zu 50%.

Der Schienenverkehr wird damit durch diesen sogenannten „indirekten Effekt“ des Emissionshandels stark belastet. Insgesamt ist aufgrund der vollständigen Auktionierung der CO₂-Zertifikate an Bahnstromkraftwerke und steigender CO₂-Preise von erheblich steigenden Stromkosten für den Schienenverkehr in Deutschland auszugehen. Wie nachstehende Grafik verdeutlicht, muss ab 2013 mit einer jährlichen Belastung aufgrund des CO₂-Emissionshandels von über 300 Mio. EUR gerechnet werden. Der Emissionshandel wird damit im Vergleich mit den Belastungen aus anderen Energiesteuern

Fortsetzung von Seite 2

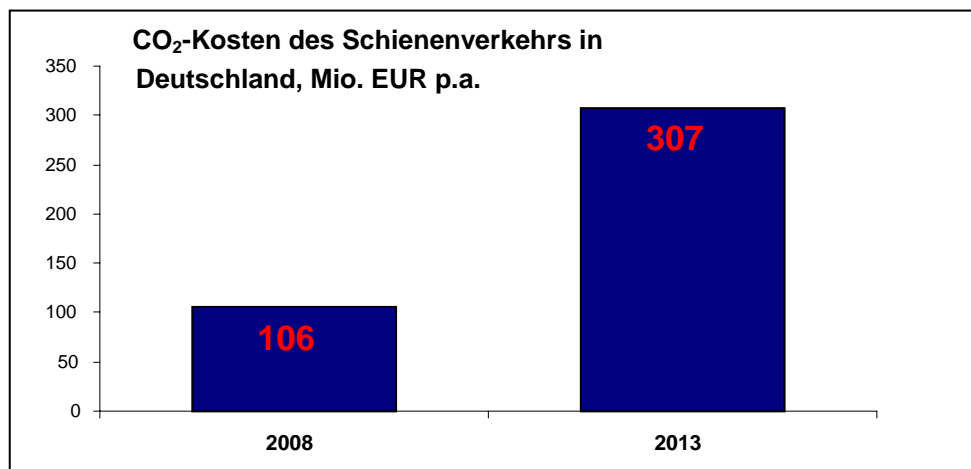
und Energieabgaben mit Abstand der kostenträchtigste Posten. Die Kosten der Bahn aufgrund der Ökosteuern lagen im Jahr 2008 mit 180 Mio. EUR deutlich darunter.

Andere Verkehrsträger nicht in den Emissionshandel einbezogen

Da der Verkehrssektor bisher nicht dem europäischen Emissionshandel unterliegt, werden die direkten CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs sowie der Luft- und Schifffahrt heute weder begrenzt noch mit CO₂-Kosten belastet. Da die Wettbewerber des Schienenverkehrs keine Emissionshandelskosten tragen, können sie ihre Transporte zu günstigeren Konditionen anbieten, was zu einer Verlagerung der Nachfrage führen wird.

Um diesen Misstand teilweise zu beheben, hat die EU mittlerweile auch die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel beschlossen. Nach der Richtlinie sollen die Emissionen der Flüge in die EU, aus der EU und innerhalb der Union ab 2012 dem CO₂-Handelsystem unterliegen. Allerdings werden dem Flugverkehr nicht die vollen Kosten des Emissionshandels zugemutet. Vielmehr sollen Fluggesellschaften nur 15% der benötigten CO₂-Zertifikate ersteigern müssen. Die übrigen 85% der Zertifikate sollen sie kostenfrei erhalten. Damit profitiert der Flugverkehr ab 2012 von ähnlichen Zuteilungsregeln, wie sie für Bahnstromkraftwerke 2013 abgeschafft werden sollen.

Das EU-Parlament hat außerdem angeregt, den Schiffsverkehr in den Emissionshandel einzubeziehen. Hierzu liegt allerdings noch kein Richtlinienvorschlag vor. Eine zukünftige Einbeziehung auch des Straßenverkehrs wird von keiner Seite ernsthaft erwogen. Eine Erfassung



der CO₂-Emissionen von Millionen von Pkw und Lkw und eine Verpflichtung ihrer Halter zur Abgabe von CO₂-Zertifikaten erscheinen nicht praktikabel.

Diese einseitige Einbeziehung des Schienenverkehrs in den Emissionshandel stellt eine wettbewerbspolitisch bedenkliche Schiefelage im Verkehrsmarkt dar. Auch wird hierdurch den klimapolitischen Zielen widersprochen. Denn durch eine einseitige Belastung des Schienenverkehrs werden Verkehrsträger gefördert, die höhere CO₂-Emissionen pro Verkehrsleistung aufweisen. Die spezifischen CO₂-Emissionen des Güterverkehrs auf der Straße sind im Vergleich zum Schienengüterverkehr rund drei bis viermal so hoch. Im Personenverkehr emittiert der Straßenverkehr das Zweifache und der Flugverkehr fast das Vierfache des Schienenverkehrs.

Wenn die ungleichen Belastungen durch den Emissionshandel zu einer Verlagerung der Nachfrage beitragen, kommt es nicht zu einer Verminderung, sondern zu einer Verlagerung von Emissionen. Aufgrund der höheren spezifischen Emissionen der begünstigten Verkehrsträger steigen die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor insgesamt an. Also auch wenn der Schienenverkehr seine Emis-

sionen vermindert, werden die höheren Emissionen der anderen Verkehrsträger insgesamt zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen führen. Dieser Effekt wurde in der Debatte um die Weiterentwicklung des Emissionshandels als „widersinniger Anreiz“ bezeichnet, leider aber nicht abgestellt.

Belastungen für die Industrie abgewendet

Auch im Bereich der Industrie wurde das Risiko einer Verlagerung von CO₂-Emissionen erkannt: „Carbon leakage“ heißt das Risiko, dass Industrieunternehmen ihre energieintensive Produktion in Weltregionen verlagern könnten, die von Emissionshandelskosten nicht betroffen sind. Zur Sicherung des europäischen Industriestandortes hat die französische Präsidentschaft daher noch im November 2008 vorgeschlagen, dass energieintensive Industrien im globalen Wettbewerb die ihnen zustehenden CO₂-Zertifikate auch nach 2013 weitgehend kostenfrei erhalten sollen. Außerdem werden diese Industriezweige auch vor den indirekten Strompreiseffekten des Emissionshandels geschützt. Bei erheblichen Risiken einer CO₂-Verlagerung können die Mitgliedsländer Industrieunternehmen für die entstandenen Strommehrkosten Kompensation anbieten. Hierfür stehen den Regierungen die

erheblichen Mehreinnahmen aus der Versteigerung der Emissionsrechte zur Verfügung.

Bereits im Oktober 2008 hatte sich das Europäische Parlament für eine Verwendung der Auktionserlöse unter anderem auch zur Förderung von emissionsarmen Verkehrsträgern und zum Ausgleich der Strommehrkosten des Schienenverkehrs ausgesprochen. Allerdings handelte es sich um eine reine „Kann-Vorschrift“: da die Mitgliedsländer Entscheidungen über ihre Finanzen grundsätzlich lieber selbst treffen, kann der Schienenverkehr auf eine Umsetzung dieses Parlamentsvotums allenfalls hoffen. Planen müssen die Bahnen dagegen mit der realistischen Annahme, dass der europäische Emissionshandel die Stromkosten des Schienenverkehrs ab 2013 erneut deutlich in die Höhe treibt.

Kontakt

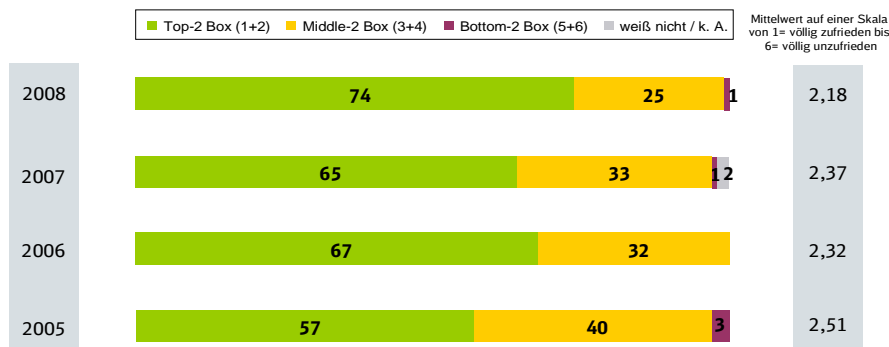
Dr. Florian Baentsch

DB Energie GmbH
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23969
Fax.: 069 265-23795
florian.baentsch@dbnetze.com

Das Niveau der Gesamtzufriedenheit im Bereich Traktions- und Stationäre Energien liegt spürbar höher als im Vorjahr – die Gesamtzufriedenheit ist über die Jahre kontinuierlich gestiegen.



Gesamtzufriedenheit aller Befragten im Zeitverlauf in %



Steigerung der Kundenzufriedenheit mit DB Energie

Ergebnisse der Befragung in den Bereichen „Traktions- und Stationäre Energien“ und „Optimierung Energie- und Medienkosten“

Im vergangenen Jahr führte die DB Energie erneut eine Kundenbefragung durch. Dieses mittlerweile etablierte Instrument dient nicht nur der Ermittlung der Kundenzufriedenheit, sondern auch zur Wirksamkeitsüberprüfung der im Nachgang der letzten Befragung aufgesetzten Maßnahmen. Erstmals wurde die Befragung auch bei den Kunden des Bereichs „Optimierung Energie- und „Medienkosten“ (Energiesparmanagement für stationäre Anlagen) durchgeführt. Das von DB Energie beauftragte renommierte Marktforschungsinstitut TNS Infratest hat hierfür im Herbst letzten Jahres mehr als 250 Telefoninterviews durchgeführt. Abgefragt wurde neben der Gesamtzufriedenheit einzelne Aspekte der Leistungszufriedenheit, wie die Leistungs- und Abrechnungsqualität oder die Service- und Kundenorientierung der Mitarbeiter.

Im Bereich „Traktions- und Stationäre Energien“ (Bahnstrom- und Dieselkraftstoff-

versorgung von Triebfahrzeugen sowie Stromversorgung von Handel & Gewerbe im Bahnhof) nutzten rund 60% der Kunden diese Gelegenheit zur Rückmeldung ihrer Zufriedenheit der DB Energie. Bei dem Produktbereich „Optimierung Energie- und Medienkosten“ lag die Beteiligungsrate sogar bei zwei Drittel der Kunden. Hierfür bedanken wir uns bei allen Teilnehmern recht herzlich.

Gesamtzufriedenheit konnte weiter gesteigert werden

Fast drei Viertel (74%) aller befragten Kunden aus den Bereichen Traktions- und Stationäre Energien sind mit dem Unternehmen völlig zufrieden oder zufrieden. Das sind rund 10% mehr als bei der Befragung im Jahr 2007. Auf der Schulnotenskala von 1 bis 6 bedeutet dies für die Gesamtzufriedenheit mit diesem Bereich einen Wert von 2,18. Die in 2008 zum ersten Mal befragten Kunden des Bereiches „Optimierung Energie- und Medienkosten“ bescheinigten mit 2,16 eine

ebenso hohe Zufriedenheit mit den Leistungen.

Wichtigkeit & Nutzen von Energiesparmanagement-Dienstleistungen bestätigt

Besonders erfreulich sind die Ergebnisse bezüglich der Wichtigkeit und des Nutzens des Bereiches „Optimierung „Energie- und Medienkosten“ und der von diesem durchgeführten Audits in Liegenschaften und Gebäuden. So sehen 84% der befragten Kunden die Arbeit dieser Einheit als wichtig oder sehr wichtig an. Der Nutzen der Empfehlungen wird mit 2,0 bewertet. Ein sehr gutes Ergebnis und Bestätigung, dass die Kunden die Wichtigkeit von Energiesparmaßnahmen erkennen.

„Tankdienste“ Spitzenreiter

Im Vergleich der Produkte aus dem Dienstleistungsbereich Traktions- und Stationäre Energien liegt 2008 der Bereich „Tankdienste“ an erster Stelle. Er realisierte eine Verbesserung auf 2,08 (Vorjahreswert 2,31). Die Steigerung der Kunden-

zufriedenheit fiel im Bereich „Stationäre Energie“ mit 2,19 im Vergleich zum Vorjahr mit 2,46 noch deutlicher aus. „Bahnstrom“ konnte sein bereits gutes Vorjahresniveau mit 2,25 halten.

Eingeleitete Maßnahmen erfolgreich

„Die erneute Steigerung der Zufriedenheit unserer Kunden zeigt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind und dass das im Nachgang zur letzten Befragung entwickelte Maßnahmenpaket gegriffen hat“, so Anne Zajusch, Leiterin Marketing/Vertrieb Energie. Eine Erhöhung der Rechnungsqualität konnte laut der Befragung klar verbessert werden. Zudem wurde die Bewertung von Service- und Kundenorientierung der Mitarbeiter und der Leistungsqualität gesteigert. Auch im Branchenvergleich schneidet die DB Energie sehr gut ab. So liegt die Gesamtzufriedenheit ihrer Kunden deutlich über dem entsprechenden Niveau des letzten Kundenfokus des Bundesverbandes der Energie und Wasserwirtschaft.

Trotz des überaus erfreulichen Ergebnisses wird auch in diesem Jahr ein Maßnahmenpaket aufgesetzt, um die identifizierten Handlungsfelder weiter zu verbessern und dem hohen Niveau der Kundenzufriedenheit gerecht zu werden. Das größte Potenzial wurde im Beschwerdemanagement aufgezeigt, wo in diesem Jahr verstärkt Aktivitäten zur Optimierung stattfinden. Die nächste Befragung ist für den Herbst dieses Jahres geplant. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen.

Kontakt

Katja Stienen

DB Energie GmbH
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23844
Fax: 069 265-23898
katja.stienen@dbnetze.com

UIC-Merkblatt zum Energiedatenaustausch tritt in Kraft

Verbrauchsdaten folgen dem Zug über Ländergrenzen hinweg

Triebfahrzeuge sind zunehmend grenzüberschreitend unterwegs und verbrauchen Traktionsstrom nicht nur in ihrem Heimatland. Damit die Kunden in jedem Land, ähnlich wie in Deutschland, eine fahrzeuggenaue Energieabrechnung erhalten können, tauschen die europäischen Infrastrukturbetreiber gemessene Energieverbrauchsdaten aus.

Wie dies künftig geschehen soll, beschreibt das neue UIC-Merkblatt „930 - Exchange of data in connection with cross-border railway energy settlement“, welches Mitte 2009 in Kraft treten wird. Damit ist die erste Phase der Projektgruppe „Railway Energy Billing“ unter Schirmherrschaft der UIC (Internationaler Eisenbahnverband) erfolgreich abgeschlossen. Das Projekt wurde auf Initiative der DB Energie ins Leben gerufen (vgl. EnergieNews 29/12/2005 und 30/06/2006) und bündelt die Aktivitäten von über 13 europäischen Infrastrukturbetreibern und zahlreichen Eisenbahngesellschaften.

Nach den entwickelten Geschäftsprozessen erfasst der Traktionsstrominfrastrukturbetreiber des Heimatlandes fortlaufend alle Energieverbrauchsdaten des jeweiligen Triebfahrzeugs. Die nicht das eigene Versorgungsgebiet betreffenden Verbrauchsanteile werden an die zuständigen Infrastrukturbetreiber weitergeleitet. Diese erstellen anschließend Abrechnungen nach den jeweiligen nationalen Regeln. Das neue Merkblatt legt Dateninhalt, Datenformat und den zeitlichen Ablauf des Datenaustausches fest. Es ist von allen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beachten, die von grenzüberschreitenden Verkehren berührt sind.



tauschtes fest. Es ist von allen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beachten, die von grenzüberschreitenden Verkehren berührt sind.

Verbrauchsdaten werden länderübergreifend ausgetauscht

Für die in Deutschland beheimateten Triebfahrzeuge ist die DB Energie der Infrastrukturbetreiber. Sie liest die Energiezähler (TEMA-Boxen) per Fernübertragung aus und übernimmt die Verbrauchsdaten in ihre Systeme. Anschließend werden die Anteile markiert, welche ein fremdes Verantwortungsgebiet betreffen und den zuständigen ausländischen Infrastrukturbetreiber übermittelt. Für ausländische Triebfahrzeuge, die nach Deutschland hinein fahren, werden gleichzeitig Energiedaten an DB Energie übertragen. Diese werden dann für die Stromabrechnung verwendet, als ob DB Energie die Daten selbst erhoben hätte.

Aktive Beteiligung durch DB Energie beim Aufbau von Messsystemen

Das Projekt „Railway

Energy Billing“ ist eng mit dem Bestreben verknüpft, alle elektrischen Triebfahrzeuge mit Energiezählern auszustatten und in Europa eine zählwertbasierte Abrechnung zu etablieren. Dies ist in Deutschland bereits umgesetzt. Hier liest die DB Energie über 6.000 Zähler aus. In anderen Ländern befinden sich die Messsysteme jedoch erst im Aufbau. Experten der DB Energie beteiligen sich daher aktiv auch in Arbeitsgruppen des Europäischen Komitees für elektrotechnische Normung (CENELEC) und der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA). In diesen Gremien werden die Spezifikationen für die Zähler- und Datenübertragungssysteme der Fahrzeuge aufgestellt.

Handlungsfelder bestehen bei Datenerhebung und Rechnungsstellung

Die Projektgruppe wird ihre Arbeit fortsetzen und mit dem Projekt in die nächste Phase treten. In der Umsetzungsphase sollen gewonnene Erfahrungen geteilt und die automatischen Systeme zum Datenaustausch eingerichtet werden. Weiteres Arbeitsziel sind Lösungen zur Ermittlung

des Energieverbrauchs von Triebfahrzeugen ohne oder mit defekten Energiezählern. Hier übernimmt DB Energie eine Vorreiterrolle und steuert langjährige Erfahrung mit ihrem Ersatzwertverfahren bei. Das Ersatzwertverfahren für die Traktionsenergieabrechnung der DB Energie ist offiziell durch die Eichbehörden anerkannt. Weiterhin sollen Grundsätze bezüglich der Rechnungsstellung festgelegt werden, um den Kunden in allen Ländern eine nachvollziehbare Energieabrechnung zu präsentieren.

Damit wird das Projekt „Railway Energy Billing“ im Sinne einer effizienten Interoperabilität die reibungslose Energieabrechnung von Zugfahrten in Europa sicherstellen.

Kontakt

Harald Wiebel

DB Energie GmbH
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23577
Fax: 069 265-16990
harald.wiebel@dbnetze.com

Qualitätsmanagement bei DB Energie

Audits bestätigen Wirksamkeit des Qualitätsmanagementsystems

Für DB Energie als verlässlicher Energieversorger spielt das Thema Qualität eine herausragende Rolle.

Qualität ist das Maß, in welchem Umfang ein Produkt oder eine Dienstleistung die gestellten Anforderungen erfüllt. Qualität hat einerseits eine subjektive Komponente, die sich in der Wahrnehmung unserer Kunden widerspiegelt, und andererseits eine objektive Komponente, die sich bspw. in der Messung von Qualitätskennzahlen findet. Hierbei stellt sich die Frage, wie wir überhaupt in Kenntnis darüber gelangen, wer welche Anforderungen an unsere Produkte und Dienstleistungen stellt. Die Anforderungen kommen von verschiedenen Seiten, an erster Stelle natürlich unseren Kunden. Aber auch weitere Parteien stellen Anforderungen: andere Unternehmen, der Gesetzgeber, Behörden oder unsere Mitarbeiter. Damit gestalten sich die Anforderungen an unsere Produkte und Prozesse häufig sehr komplex und ihre Erfüllung

setzt hohen Sachverstand, präzises Handeln und klare Prioritäten voraus.

Vor diesem Hintergrund hat DB Energie im Jahre 2003 unternehmensweit ein Qualitätsmanagementsystem auf Basis der DIN ISO 9001:2000 eingeführt. Dieses unterstützt die Sicherstellung, dass unsere Prozesse, Produkte und Dienstleistungen jederzeit die an sie gestellten Anforderungen erfüllen. Wichtiges Element zur Bestimmung der subjektiven Anforderungen ist die jährlich stattfindende Kundenzufriedenheitsanalyse. Deren Ergebnisse (vgl. Seite 4 dieser Ausgabe) werden eingehend analysiert und daraus Maßnahmen abgeleitet. Diese verändern ihrerseits Prozesse, um auf die Kundenanforderungen besser reagieren zu können: Damit schließt sich der Regelkreis.

Ein bedeutendes Kriterium zur objektiven Beurteilung unserer Leistungsqualität ist die Versorgungssicherheit. Zur Beurteilung dieser wird die Kennzahl „Versorgungssi-

cherheit Bahnenergie“ ermittelt. Darin wird die theoretische Energiemenge berücksichtigt, die durch Versorgungsunterbrechungen nicht an unsere Kunden, d.h. an elektrische Triebfahrzeuge von Eisenbahnverkehrsunternehmen, abgegeben werden kann oder könnte – könnte deshalb, weil sich die Kennzahl nicht nur auf Zugfahrten bezieht, sondern auch theoretische Unterbrechungen von Energielieferungen im Falle eines Versorgungsausfalles berücksichtigt. Diese automatisch ermittelte Qualitätskennzahl wird jährlich im Rahmen des Infrastrukturzustandsberichtes an das Eisenbahnbundesamt berichtet. DB Energie hat bis dato auch im Vergleich mit internationalen Energieversorgern und öffentlichen Netzbetreibern hervorragende Werte erreicht.

Darüber hinaus werden bei DB Energie interne Qualitätskriterien definiert. Diese umfassen im technischen Bereich sowohl Kriterien zur Anlagensicherheit als auch zum Anlagenzustand (z.B. Sau-

berkeit und Ordnung). Auch aus der Analyse dieser Bewertung werden Maßnahmen zur Verbesserung abgeleitet.

Die Funktionsweise des Qualitätsmanagementsystems wird regelmäßig im Rahmen von Audits, die durch die DB AG durchgeführt werden, überprüft. Die letzte Überprüfung im Dezember 2008 hat wiederholt die Wirksamkeit des Systems bestätigt.

Auch wenn die Rückmeldungen überwiegend positiv sind: Sowohl die Hinweise unserer Kunden aus der Kundenstudie als auch die Hinweise aus den internen Audits nehmen wir ernst. Nur so können wir uns kontinuierlich verbessern. Dass dies funktioniert, zeigt uns der Erfolg der vergangenen Jahre.

Kontakt

Kai Bunke

DB Energie GmbH
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23912
Fax: 069 265-23857
kai.bunke@dbnetze.com

DB Energie steigt in die Strukturierte Gasbeschaffung ein

Großkunden profitieren von Gasmarktliberalisierung

Bereits seit eineinhalb Jahren ist die strukturierte Beschaffung von Erdgas in Deutschland möglich. Wurde früher mit dem Versorger ein „All-inclusive Vertrag“ über eine Jahresgesamtmenge vereinbart, findet bei der strukturierten Gasbeschaffung die Eindeckung des Jahresbedarfs auf der „Großhandelsebene“ mit verschiedenen Teilmengen zu unterschiedlichen Zeitpunkten statt. Die Voraus-



setzung hierfür hat sich erst in den letzten 12 Monaten mit der Festlegung vereinfachter und transparenter Netzzugangsbedingungen durch die Bundesnetzagentur entwickelt. Dadurch wurde neben dem Strom- auch der Erdgasmarkt zu einem zumindest teilweise liquiden Marktplatz mit festen regulatorischen und wirtschaftlichen Netzzugangsbedingungen. Davon können nunmehr besonders Großkunden mit einem Gas-

Fortsetzung von Seite 7

bedarf ab 20 GWh/a profitieren.

Höhere Beschaffungsflexibilität, Kostentransparenz und Risikostreuung

Für Großkunden optimiert DB Energie als Dienstleister im Rahmen der strukturierten Gasbeschaffung den gesamten Prozess der Gasbeschaffung und -bereitstellung. Dies ermöglicht die Erschließung von neuen Potenzialen durch den Zugang zu großhandelsnahen Beschaffungsmärkten. Im ersten Schritt werden zunächst die vorhandenen „Gas-Volllieferverträge“ in ihre beiden Bestandteile - Lieferung und Netznutzung - aufgeteilt. Dies sorgt einerseits für eine höhere Kostentransparenz und schafft ander-

erseits die Basis für die strukturierte Gasbeschaffung. In Folge erstellt DB Energie gemeinsam mit Kunden eine individuelle Beschaffungsstrategie. Hierbei werden sowohl die Bedarfsmenge als auch die zeitlichen und preislichen Limits der Erdgasbeschaffung festgelegt. Neben der zeitlichen Verteilung der Beschaffungszeitpunkte trägt vor allem die unterschiedliche Gestaltung der Beschaffungsverträge - bei denen fest- und ölandizierte Preise, fixe und/oder flexible Mengen sowie Spotanteile einfließen können - zur Reduktion des Preisrisikos bei. Weiterhin werden Aggregationseffekte durch die Zusammenfassung mehrerer Abnahmestellen in einem Marktgebiet sowie

unterjährige Bezugsmengen- und Kapazitätsänderungen flexibel berücksichtigt.

Insgesamt ergibt sich hieraus für den Kunden ein Höchstmass an Preis- und Mengenflexibilität, welche sich an seinem tatsächlichen Verbrauchsverhalten orientiert.

Zunehmendes Beschaffungsvolumen

Das Beschaffungsportfolio der DB Energie beträgt im Gaswirtschaftsjahr (GWJ - 1. Oktober bis 30. September) 2008/2009 ca. 120 GWh. Die Beschaffung erfolgt im derzeit liquidesten Marktgebiet NCG (NetConnect Germany). Für das kommende Gaswirtschaftsjahr ist eine Ausweitung auf die Marktgebiete ONTRAS und GUD geplant. Dabei wird

sich das Gesamtvolumen auf ca. 450 GWh fast vervierfachen.

Möchten Sie als Großverbraucher ebenfalls mit Unterstützung eines professionellen Energiedienstleisters Ihren Gasbezug optimieren? Dann stehen Ihnen unsere Experten unter der angegebenen Kontaktadresse für ein Beratungsgespräch gern zur Verfügung.

Kontakt

Waldemar Schlaht

DB Energie GmbH
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23715
Fax: 069 265-23318
waldemar.schlaht@dbnetze.com

Ihre Meinung zu den Energie News

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

Kontakt

Silvia Schwehm

DB Energie GmbH
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23860
Fax: 069 265-23850
silvia.schwehm@dbnetze.com

Impressum

Herausgeber:
DB Energie GmbH

Verantwortlich für den Inhalt:
Anne Zajusch, Leiterin Marketing/Vertrieb Energie

Redaktion: Thomas Brümmer,
André Seelmann,
Silvia Schwehm
Pfarrer-Perabo-Platz 2,
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23300

Neues für Sie von uns

Weitere Neuerungen für Sie im Überblick

Aktuelles:

Neues aus dem Bereich Tankdienste

*** Tankstellen-Schließungen: Dresden-Neustadt, Essen-Waldhausen und Wuppertal-Steinbeck. ***

*** Tankstellen-Neueröffnung: Wuppertal-Langerfeld. ***

*** Dieselkraftstoff im Heizöltank: Umrüstarbeiten abgeschlossen. An fast allen Tankstellen (98%) ist es nun möglich, die Abgabe von Dieselkraftstoff für Heizzwecke separat elektronisch zu erfassen. ***

*** DB-Pilotprojekt: AdBlue®-Abgabe in Kornwestheim. Die wässrige Harnstofflösung ist eine umweltschonende Chemikalie zur Abgasreinigung und wird im Rahmen des Pilotprojektes an dieser Tankstelle abgegeben. Für den Feldversuch wurde eine Diesellokomotive speziell umgerüstet. ***

*** Neue Produktverfügbarkeit: Motoröl ist ab sofort auch an unseren Standorten Oberhausen-West, Osterfeld-Süd und Aachen Rothe Erde verfügbar. ***

Rückblick:

E-World Messe im Februar in Essen

Auch dieses Mal war die DB Energie, wie schon die letzten zwei Jahre, mit einem Stand auf der E-World Messe in Essen vertreten. 16.800 Besucher kamen zur Leitmesse der europäischen Energiewirtschaft nach Essen und nutzten die Angebote der 480 Aussteller auf der um 20% gewachsenen Fläche. Dass das Thema Energie so aktuell wie noch nie war, wurde erneut auch an unserem Stand durch einen regen Fluss an Besuchern und Interessenten sichtbar.

Vorschau:

Hannover Messe vom 20.-24. April

Dieses Jahr wird die DB Energie zum ersten Mal auf der Hannover Messe im Rahmen der internationalen Leitmesse „Energy“ vertreten sein. Ausstellende Bereiche sind „Energiedienstleistungen“ und „Optimierung von Energie- und Medienkosten“. Gemeinsam mit der DB AG und DB Service freuen wir uns auf einen interessanten Messeauftritt und heißen Sie natürlich gern an unserem Stand Halle 13 B74 willkommen.