



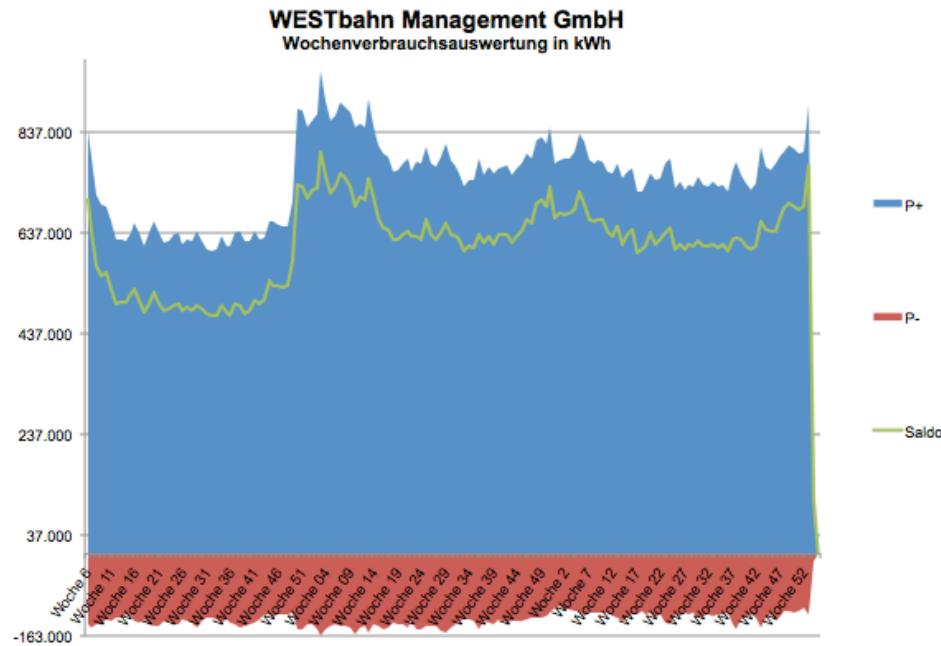
Veranstaltung SCK, Wien 12.01.2015

Bahnstrom- liberalisierung

**Sichtweise der WESTbahn zum
österreichischen
Durchleitungsmodell und technische
Voraussetzungen**

WESTbahn – Angebot/Überblick

- ◀ Ø 32 Züge täglich zwischen Wien und Salzburg aktueller Angebotsumfang
- ◀ V-max 200 km/h – gezielter Energie-Spar-Fahrplan von der Fahrzeit und Reservenplanung
- ◀ Jahresstromverbrauch 2014: 33.500 MWh – entspricht rd. 4 Mio. € exkl. MwSt. aktuelle Kosten



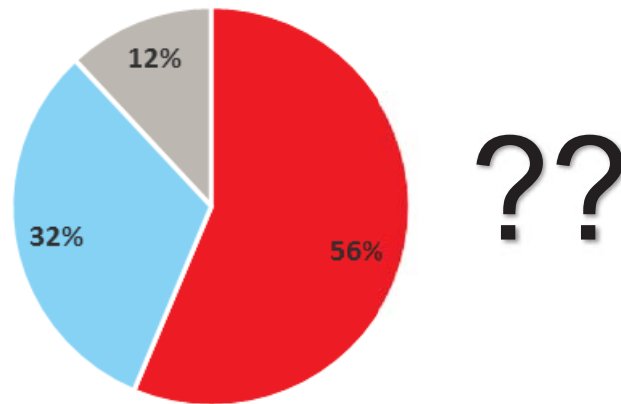
Zugkilometer:

2012: 2,9 Mio.
2013: 3,2 Mio.
2014: 3,4 Mio.
2015: 3,5 Mio.

- ◀ Planwert Stromverbrauch 2015: 35.480 MWh – entspricht geplantem Preis rd. 4 Mio. € exkl. MwSt.

Zusammensetzung Energiekosten derzeitiges Modell

Zusammensetzung Strompreis bisheriges Modell



■ Steuern und Abgaben ■ Infrastruktur ÖBB ■ Energie

Basis: Information ÖBB Energie 2013; keine Daten für 2014 vorliegend

Im derzeitigen Strompreismodell ist der größte Kostenblock durch die ÖBB- als Infrastrukturkosten definiert. Die Zusammensetzung von rd. 60% der Gesamtkosten ist für die WESTbahn absolut intransparent und durch Umlagen von Gesamtkosten basierend auf dem Gesamtstromverbrauch gekennzeichnet.

Maßstäbe der Kostenorientierung in anderen Branchen

Was ist Kostenorientierung?

- Es wird auf das Konzept der LRIC (long run incremental costs) gestützt \Rightarrow genauer \Rightarrow es wird dabei auch noch mit Zukunftsblick auf moderne und effiziente Netze abgestellt

Was ist das „Inkrement“ umgelegt auf den Bahnbereich?

- Die zusätzliche Menge an Bahnstrom, die von der ÖBB für z.B. die WESTbahn bereitgestellt wird.

Berechnungsansätze von Inkrementalkosten die gebräuchlich sind:

- auf Basis der bestehenden Kostenrechnung (Sichtweise WESTbahn: Bewertungsprobleme von Assets, voll verrechnete Ineffizienzen, zu geringe Splittung von Kosten lassen Überschätzungen der Kosten zu)
- mit einem Ingenieurmodell (Sichtweise WESTbahn: optimierte Annahmen zu Technologie, best practice \rightarrow fiktive Kostenermittlung bottom up \rightarrow können Unterschätzungen der Kosten ergeben)
- Unterschiede zwischen beiden Ansätzen müssen bewertet werden, um eine realistische Basis zu erhalten – aber logischerweise ist die Ingenieurmodellvariante klarer, weil hier ohne intransparente Kosten aus der bestehenden GuV gearbeitet wird.

Anzuwendender Maßstab bei Bahnstrom

- § 70 Abs 2: Für Bereitstellung von Traktionsstrom gem. § 58 Abs 3 Z 2 gilt für Entgelthöhe, dass das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung bleiben muss, berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges (vgl Art 7 Abs 7 und Art 8 RL 2001/14/EG)
- Die Ausformung im EisBG weist sehr klar auf das Konzept LRIC als Kostenstandard hin.
- Es werden die Anforderungen der Berechnung auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges wie die Nähe zu den Kosten der Erbringung genau dieser Leistung sichergestellt.
- Bei der Anwendung von langfristigen Durchschnittskosten werden beide Aspekte nicht ausreichend berücksichtigt.

Frage WESTbahn:

**Wieso findet dieses Konzept keine Anwendung seitens ÖBB
Energie beim Bahnstrom?**

Neues Modell der ÖBB – So verstehen wir das Modell:

WESTbahn kauft Energie (50-Hz-Strom) von Lieferanten zu

Verbrauch wird für alle Fahrzeuge mittels Verbrauchsmesser am Fahrzeug erfasst

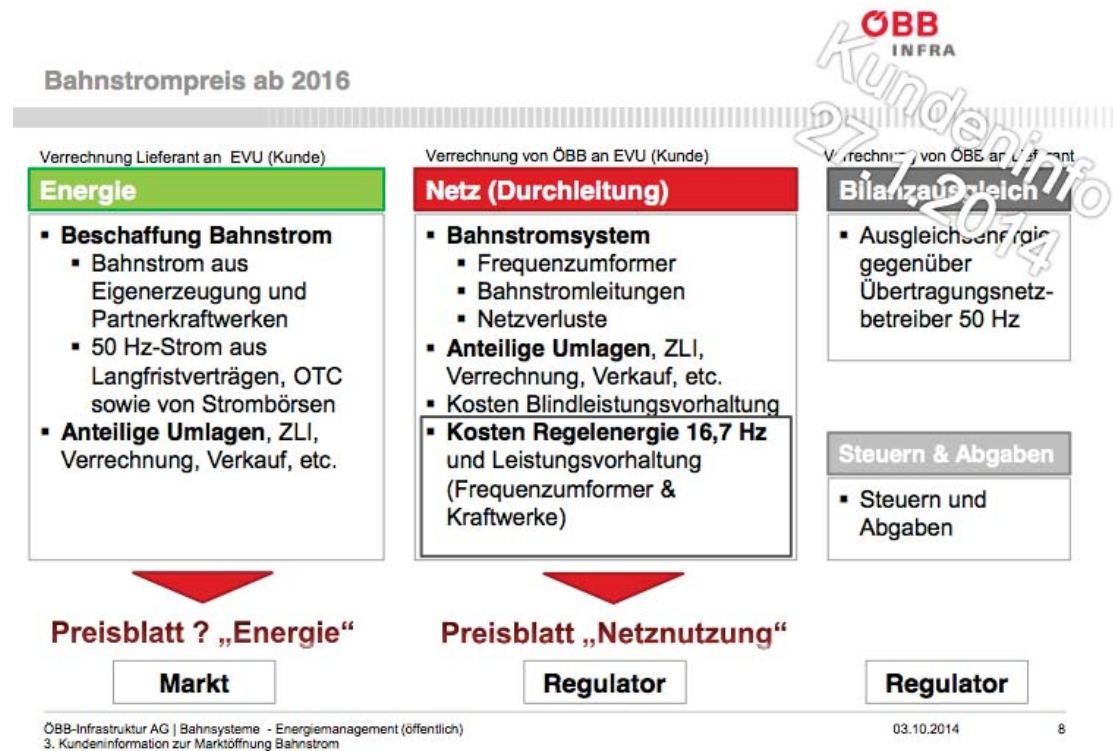
WESTbahn kauft Leistung „Netz“ bei ÖBB-Infra zu, nämlich:

- Netznutzung
- Umformung 50Hz/16,7 Hz
- Regelenenergie



Abrechnung der Leistung erfolgt durch Arbeitspreis. Dieser ist in Abhängigkeit von einer Einstufung anhand der Volllaststunden.

Ausgleichsenergie (Minder- oder Mehrverbrauch als kontrahiert) → Abrechnung ist unklar



Warum ist das Modell NICHT DISKRIMINIRUNGSFREI ?



WESTbahn auf Lieferantensuche

- WESTbahn hat anhand der letzten Informationen zum Durchleitungsmodell Gespräche mit potentiellen Energielieferanten geführt:

 **NETZE** etc.

- Antwort von DB Netze „NO WAY“, weil

- fehlende Kostentransparenz
- technische Rahmenbedingungen für die Einspeisung von 50-Hz-Strom sind nicht ausreichend bekannt
- Benachteiligung von externen Energielieferanten gegenüber dem integrierten Lieferanten ÖBB-Infrastruktur aufgrund separater Bepreisung der Nutzung des Bahnstromnetzens und der Nutzung der Umformer/Umrichter:
 - Nach der Einschätzung der DB wirkt sich diese Differenzierung in der Bepreisung mit Mehrkosten von rund 19 €/MWh zu Lasten externer Energielieferanten aus.
 - Dieser Vorteil ergibt sich für die ÖBB-Infrastruktur daraus, dass diese nur ca. 1/3 des Bahnstroms aus dem 50-Hz-Netz im Wege der Umformung einspeisen muss.
 - Durch diesen Effekt bleibt der österreichische Bahnstrommarkt trotz formaler Öffnung für Dritte Lieferanten weiterhin fest in der Hand der ÖBB-Infrastruktur.

DB-Antwort ist kein Einzelfall!

- Die Einsparungen durch günstigere Beschaffung von Energie können durch diese Mehrkosten nicht kompensiert werden → also klare Diskriminierung anderer Anbieter und Marktabschottung zur Sicherung höherer Preise seitens ÖBB Energie

Expertenanalyse:

Die folgenden Punkte müssen für eine erfolgreiche Öffnung des Bahnstrommarktes umgesetzt werden:

- 1) Schaffung der Möglichkeit 16,7 Hz-Bahnstrom durchzuleiten.
- 2) Offenlegung der Kosten, die für die Berechnung des Arbeitspreises der Nutzung der Frequenzumformer herangezogen wurden.
- 3) Offenlegung der Kosten, die für die Berechnung des Arbeitspreises pro MWh und des Leistungspreises pro MWmax zur Benutzung des Bahnsystems herangezogen wurden.
- 4) Eliminierung unerlaubter Rabattstaffelungen, die sich aus dem Arbeitspreis pro MWh zum Vorteil von großen EVU ergeben.
- 5) Offenlegung der Kosten für Ausgleichs- und Regelenergie sowie deren Berechnung.
- 6) Vollinhaltliche Dokumentation der technischen Zugangsvoraussetzungen für dritte Energielieferanten.
- 7) Sicherstellung, dass alle am Netz der ÖBB Infrastruktur verkehrende Schienenverkehrsfahrzeuge mit Energiezählern ausgestattet sind.
- 8) Klärung der rechtlichen Aspekte die sich aus der Änderung des Preismodells ergeben.