



Dr. Hans-Jürgen
Witschke
Vorsitzender der
Geschäftsführung

„Dramatische Energiepreis- entwicklung“

Wie Sie in der aktuellen Diskussion sicherlich verfolgen, befinden sich die Energiepreise auf schier atemberaubenden Höhenflug. Dies betrifft ausnahmslos alle Primärenergieträger. Einer der Hauptgründe ist eine exorbitant wachsende Welt-nachfrage bei gleichzeitig immer kostspieligerer Erschließung von Energieresourcen. Hinzu treten Sonderlasten, wie die Kosten aus dem CO₂-Emissionshandel. Dieser trifft die Eisenbahnen schon heute im vollen Umfang – anders als bspw. den Flugverkehr, der erst ab 2012 nur einen Teil (15 %) der Zertifikate ersteigern soll. Und dies trotz der anerkannten Umweltfreundlichkeit des Verkehrsträgers Schiene. Mehr Details zur derzeitigen Energiemarktsituation finden Sie im Leitartikel auf der gleichen Seite.

Die vorgenannten Entwicklungen können selbstverständlich nicht ohne Auswirkungen auf die Absatzpreise der DB Energie bleiben. Diese werden wir – voraussichtlich mit Beginn des nächsten Jahres – der drastischen Marktlage anpassen müssen. Wir setzen jedoch alles daran, mit professionellem Beschaffungsmanagement diesen Trend abzufedern – um unsere Kunden auch künftig in ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Herzlichst Ihr

Hans-Jürgen Witschke



Strompreise steigen weiter

Hohe Nachfrage macht dauerhaften Rückgang unwahrscheinlich

Strom

Sehr stark gestiegene Primärenergiepreise treiben den Strommarkt mit verstärktem Tempo voran. Am Spotmarkt erreichten die Preise das höchste April- und Mai-Niveau seit Liberalisierung des Marktes. Im Mai 2008 notierten die Preise dort ca. 50 % höher als im Vorjahr. Die Nervosität der Märkte spiegelt sich auch in der gestiegenen Volatilität wieder. Innerhalb weniger Stunden erleben die Märkte Preisschwankungen von vorher ungeahnter Höhe.

Kohlepreise und hohe Frachtraten haben neue Rekordmarken erklommen. Während bei den Frachtraten ein Rückgang möglich erscheint, ist der Kohlemarkt weiterhin von Knappheit geprägt, denn trotz hohem Preisniveau ist mit einer weiterhin hohen Nachfrage zu

rechnen. Auch scheint ein Umdenken in den Schwellenländern in Richtung Energieeffizienz kurzfristig unwahrscheinlich. Großen Einfluss auf die Primärenergiepreise hat immer noch China. Das Land deckt ungefähr 70 % seines Energiebedarfs mit Kohle und ist von einem Kohleexporteur zu einem Kohleimporteur geworden.

Beeinflusst wird der Strompreis auch durch die gestiegenen Preise für CO₂-Emissionsberechtigungen. In der letzten Mai-Woche erreichten diese kurzfristig den höchsten Stand seit zwei Jahren. Dabei notierte der Kontrakt für 2008 bei über 26 €/t und der für 2012 knapp unter 30 €/t.

Rohöl / Diesel

Die Unsicherheit, ob die zukünftige Nachfrage nach

Rohöl befriedigt werden kann – Haupttreiber des aktuellen Anstiegs – dürfte mittelfristig erhalten bleiben. Erhöhte Förderkosten haben die Grenzkosten auf 90 \$/barrel (\$/bbl) angehoben und dürften den Ölpreis oberhalb von 100 \$/bbl stabilisieren.

Diesel durchbricht im Mai 2008 zum ersten Mal die 1.300 \$/t bzw. die 800 €/t Marke. Die hohe Nachfrage nach Diesel wird auch durch den vermehrten Einsatz von Dieselerzeugern getrieben.

An den Tankstellen ist der Dieselpreis in den letzten acht Monaten auf teilweise oberhalb des Ottokraftstoffs angestiegen. Dies lässt sich dadurch erklären, dass der Dieselpreis aufgrund der weltweit hohen Nachfrage die Steuervorteile kompensiert.

Klimaschutz - Teil der Unternehmensstrategie der DB Energie

Der Beitrag der DB Energie zum Klimaschutzprogramm der Deutschen Bahn

Klimaschutz geht jeden etwas an, denn alle sind gefordert, damit wir unseren Kindern einen bewohnbaren, lebenswerten Planeten hinterlassen können. Die Treibhausgasemissionen deutlich zu reduzieren, ist eine Herausforderung für die es weder Patentrezepte noch ein historisches Beispiel gibt.

Die Deutsche Bahn AG hat bereits im ersten Jahr nach der Bahnreform und damit deutlich früher als die meisten anderen Unternehmen erstmals ein konkretes Energieparziel für den Schienenverkehr formuliert. Im Vergleich zu 1990 sollte bis zum Jahr 2005 die auf die Verkehrsleistung bezogenen CO₂-Emissionen um mindestens 25 % gesenkt werden. Schon 2002 war es gelungen, dieses Ziel mit minus 25,9 % vorzeitig zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund ist es Aufgabe der DB Energie einerseits, die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit der Energieversorgung für die auf Deutschlands Schienen verkehrenden Unternehmen sicherzustellen und andererseits sich für den in der Unternehmensstrategie des DB-Konzerns verankerten Klimaschutz zu engagieren.

Die DB Energie beschafft jährlich rund 15 Terawattstunden Strom, was dem Energiebedarf des Großraums Berlin entspricht.

Einsatz regenerativer Energien

Der Einsatz regenerativer Energien ist ein großer Hebel, um den CO₂-Ausstoß zu verringern. Strom aus Wasserkraft, Windkraft, Biomasse, Geothermie und Photovoltaik, der ohne Verbrennung fossiler Kohlenstoffträger erzeugt wird, hat am deutschen Energiemix einen Anteil von rund 12 Prozent. Der Anteil erneuerbarer



erbarer Energien bei der Bahn belief sich dagegen auf 14 Prozent. Unsere wichtigste erneuerbare Energiequelle ist dabei die Wasserkraft. Aus insgesamt zwölf Wasserkraftwerken bezog DB Energie 2007 mehr als 900 Millionen Kilowattstunden Bahnstrom.

Das Energiesparmanagement

Zudem arbeitet die DB Energie daran, den Energieverbrauch durch Beratung sowie durch Einsatz energiesparender Methoden und Techniken nachhaltig zu senken.

Das Energiesparmanagement bietet beispielsweise für den Bereich der stationären Energien im Rahmen der Energieberatung auf Energiesparen und Effizienzsteigerung ausgerichtete Energieaudits an.

Ein weiteres durch DB Energie unterstütztes Projekt ist der Austausch von Leuchtmitteln. Rund die Hälfte aller im DB-Konzern verwendeten Leuchtmittel sind Leuchtstoffröhren. Um die Energiekosten zu senken, eignen sich insbesondere bei hoher Benutzerstundenzahl energieeffiziente T5-Leuchtmittel. Diese haben, im Gegensatz zu normalen Leuchtstoffröhren, eine deutlich höhere Lichtausbeute (Lume

pro Watt). In vielen Bereichen der Bahn werden diese Leuchtmittel bereits eingesetzt und unter praktischen Gegebenheiten erprobt. Zuletzt wurde das S-Bahn Werk München hiermit ausgerüstet. Die Beleuchtungsoptimierung stellt ein wirkungsvolles Instrument zu Realisierung von Einsparpotenzialen mit einem sehr guten Verhältnis von Investition zu Einsparung dar. Die Energieeinsparung liegt, in Abhängigkeit von dem zuvor eingesetzten Leuchtmittel, bei bis zu 40 %. Durch den Umbau im Rahmen von Wartungsarbeiten, z.B. beim Leuchtmittelgruppentausch, werden zusätzliche Kosten vermieden.

Auch die Optimierung der Wärmeversorgung in Werkhallen mittels Einsatz von Strahlungsheizungen hat sich in der Praxis aufgrund der weiter steigenden Energiekosten als zukunftssträchtige Technik gezeigt. Die Vorteile gegenüber den derzeit üblichen zentralen Heizungsanlagen mit Warmluftzeugung liegen zum einen bei den reduzierten Lüftungswärmeverlusten durch den großen Luftwechsel in den Hallen. Die Strahlungsheizung dagegen heizt die Wände der Werkhalle nur in Bodennähe auf, sodass die mittlere Außenflächentemperatur der Halle und damit auch die Transmissionswärmeverluste deutlich

geringer sind. Es wird also weniger Energie zum Heizen in der Halle benötigt, da die Verluste bei gleicher Behaglichkeit etwa 30 % geringer sind. Zum anderen vermeidet die dezentrale Energieerzeugung Leitungs- und Transportverluste von rund 10%. Weitere 10 % des Wärmeverbrauchs werden dadurch eingespart, dass keine Lüfter mehr benötigt werden.

Damit ergeben sich gegenüber der bisher eingesetzten Konvektionsheizung bei der Strahlungsheizung insgesamt erhebliche Energieeinsparpotentiale von 40-50 %.

Bei allen Maßnahmen im Bereich Energiesparmanagement liegt der Fokus neben der Senkung von Kosten und Verbrauch auch auf der Reduzierung von Emissionen und steht damit voll im Zeitgeist nachhaltiger Energiewirtschaft.

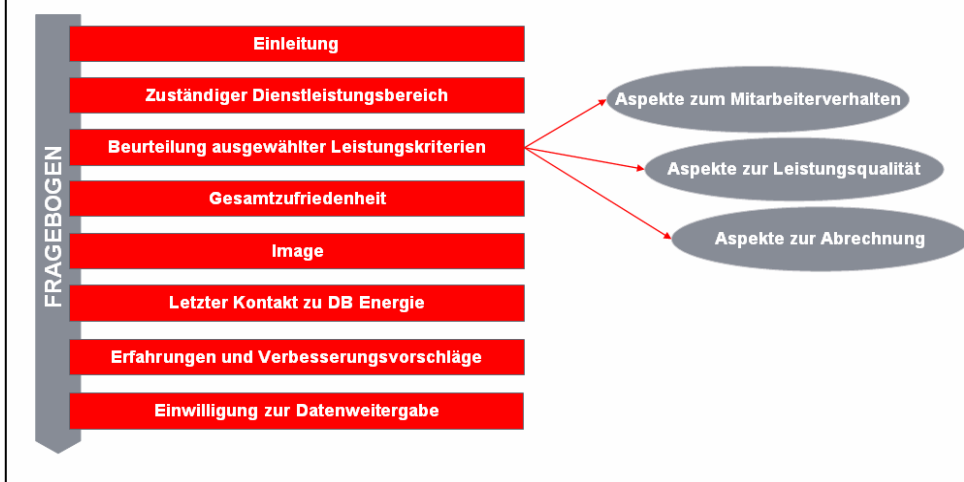
Für die Zielerreichung des Klimaschutzprogramms wird die DB Energie GmbH auch weiterhin die Prozesse der Energiebereitstellung durch konkrete Maßnahmen der Effizienzsteigerung verbessern und mit zusätzlichen Reduzierungen des Energieverbrauchs einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Emissionsminderung und Energiekostenreduktion leisten.

Weitere Informationen zum Klimaschutzprogramm und Aktivitäten der Bahn sind im Internet unter www.db.de/unternehmen/umwelt zu finden.

Kontakt

DB Energie GmbH
Oliver Gutheil
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23426
Fax: 069 265-23857
oliver.gutheil@bahn.de

Kundenzufriedenheitsanalyse DB Energie: Untersuchungsdesign und Fragebogaufbau



bei Störungen oder hinsichtlich des Leistungsangebotes, sowie das Management von Beschwerden.

Maßnahmen zur Verbesserung eingeleitet

„Insgesamt konnten wir – auch in dem aktuell schwierigen Umfeld der Energiewirtschaft – unser hohes Zufriedenheitsniveau halten“, so Dr. Hans-Jürgen Witschke, Vorsitzender der Geschäftsführung DB Energie. „Trotz der guten Bewertung geben uns unsere Kunden auch immer wieder wichtige Hinweise zur weiteren Verbesserung. Diese haben wir intensiv analysiert und ein umfangreiches Maßnahmenprogramm aufgelegt.“

Die Aktivitäten zur Leistungssteigerung umfassen unter anderem die Weiterentwicklung des Rechnungslayouts, insbesondere im Produktbereich Stationäre Energie. Zur Erhöhung der Rechnungstransparenz ist zudem geplant, den Rechnungen bei einzelnen Produkten Erklärungshilfen beizufügen. Last but not least stand eine intensive Überprüfung der Störungsmeldeprozesse auf der Tagesordnung mit dem Ziel, die Informationsflüsse vom und zum Kunden zu verbessern.

Die nächste Kundenstudie ist wieder für den Herbst dieses Jahres geplant. Wir freuen uns auf Ihre Anregun-

Kontakt

DB Energie GmbH
Thomas Brümmer
Pfarrrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23856
Fax: 069 265-23898
thomas.bruemmer@bahn.de

Weitere Informationen zum BDEW-Kundenfokus („Gewerbekunden / Kundenfokus“) sind im Internet unter www.bdew.de oder www.promit.de zu finden.

Hohe Kundenzufriedenheit mit der DB Energie

Ergebnisse der Befragung bei den Produkten Traktions- und Stationäre Energien

Seit 2001 führt die DB Energie im jährlichen Rhythmus Kundenbefragungen durch. Ziel ist es, die Entwicklung der Kundenzufriedenheit in den jeweiligen Produktbereichen zu messen und die Wirkung bereits implementierter Maßnahmen zu überprüfen.

Hohe Beteiligungsquote an der Kundenstudie

Neben der Gesamtzufriedenheit, dem Image sowie aktuellen Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit der DB Energie werden ausgewählte Aspekte zur Zufriedenheit mit der Service- und Kundenorientierung der Mitarbeiter, der Leistungsqualität und der Abrechnung erhoben. Wie in den letzten Jahren haben auch diesmal mehr als die Hälfte der angesprochenen Kundenansprechpartner die Gelegenheit genutzt, uns im Rahmen von telefonisch durchgeführten Interviews ihre Rückmeldung zur Zufriedenheit mit den Leistungen der DB Energie zu geben. Hierfür bedanken wir uns bei

allen Teilnehmern recht herzlich.

Gesamtzufriedenheit auf hohem Niveau, auch im Branchenbenchmark

Insgesamt hält die DB Energie die Zufriedenheit weiter stabil auf hohem Niveau. Rund zwei Drittel (65 %) aller befragten Kunden aus den Bereichen Traktions- und Stationäre Energien sind mit dem Unternehmen völlig zufrieden oder zufrieden. Die Gesamtzufriedenheit auf einer Schulnotenskala von 1 bis 6 befindet sich mit einem Wert von 2,37 fast gleichbleibend auf dem hohen Vorjahresniveau (2,32).

Auch im Vergleich mit dem „Kundenfokus Gewerbekunden“ des Bundesverbands der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) schneidet die DB Energie gut ab. Sie liegt oberhalb des vergleichbaren Gesamtdurchschnittswerts dieser repräsentativen Benchmarkstudie, in der im jährlichen Turnus über 1.000 Interviews mit gewerblichen Kun-

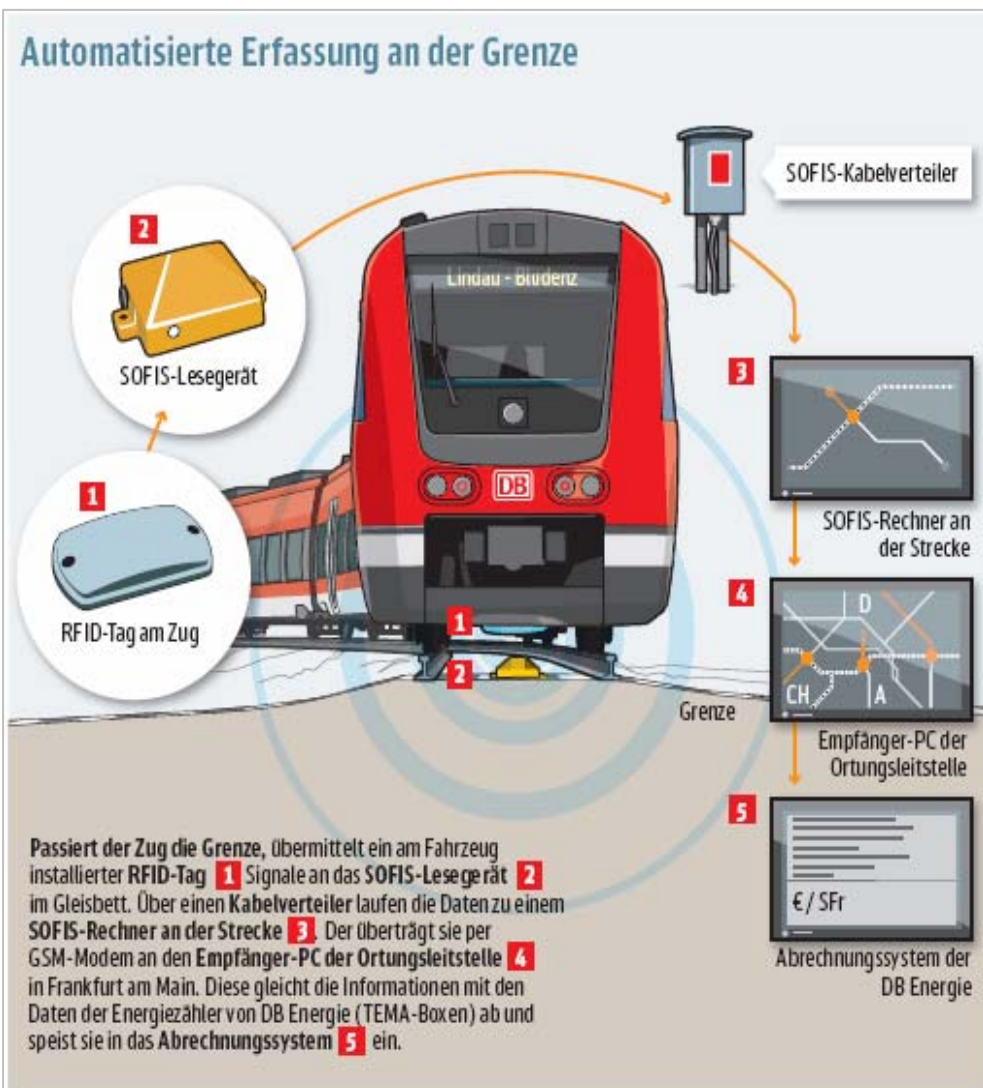
den aus der Stromwirtschaft durchgeführt werden.

„Bahnstrom“ im Vergleich der Produkte vorne

Im Vergleich der einzelnen Dienstleistungsbereiche zeigt sich „Bahnstrom“ mit einem Wert von 2,20 als Spitzenreiter, der sogar noch eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr aufweist (2,27). Danach folgen „Tankdienste“ mit Werten von 2,30 und „Stationäre Energie“ (50-Hz Licht-/ Kraftstrom) mit 2,39. Bei der Betrachtung der einzelnen Bewertungskategorien, wie das Leistungsangebot, das Mitarbeiterverhalten oder die Abrechnung, wurden als positive Faktoren die Kompetenz und Freundlichkeit unserer Mitarbeiter bei der Erbringung von Service- und Beratungsleistungen sowie die generelle Zuverlässigkeit der Versorgung herausgestellt. Daneben thematisierten die Befragten aber auch Verbesserungspotenziale. Hierzu zählen vor allem eine intensivere Kundenkommunikation, insbesondere

RFID-Tags helfen bei der Bahnstromabrechnung

An den Grenzen zur Schweiz und nach Österreich helfen elektronische „Wächter“



Quelle DB Welt (DB AG)

Durch die automatisierte Erfassung der RFID-Tags an den Grenzübergängen verbessert sich die Bahnstromabrechnung entscheidend. Dies erfolgt durch RFID-Tags - kleinen Datenträgern mit einer Identifikationsnummer - an der Unterseite der Fahrzeuge, Lesegeräte zwischen den Gleisen an den Grenzen und vor Ort installierte Rechner, die die ausgelesenen Daten der Lesegeräte speichern. Die Daten gelangen über diese Rechner in die Zentrale der DB Energie in Frankfurt/M und werden für die Bahnstromabrechnung täglich aufbereitet. Jeder Datensatz enthält Datum, Uhrzeit, Ort, Richtung und die eindeutige Identifikation des Fahrzeugs. Somit müssen die Kunden keine gesonderten Informationen zu den Grenzübertritten ihrer Fahrzeuge an DB Energie weitergeben.

Zusammenarbeit mehrerer DB Töchter für die Umsetzung

Insgesamt sind zehn Grenzübergänge zu Österreich und der Schweiz mit dem System ausgerüstet. Für den Einbau der RFID-Tags sprechen die geringen Kosten, die unkomplizierte Installation an den Fahrzeugen sowie die schnelle Umsetzbarkeit. DB Systel, DB Systemtechnik und DB Energie haben diese Lösung gemeinsam erarbeitet. An der Umsetzung ist daneben auch DB Services beteiligt.

Kontakt

DB Energie GmbH
 Gerhard Peter Harmsen
 Pfarrer-Perabo-Platz 2
 60326 Frankfurt / Main
 Tel.: 069 265-23987
 Fax: 069 265-23989
 gerhard-peter.harmsen@bahn.de

Ab Sommer 2008 sollen RFID-Tags (Radio Frequency Identification) an Fahrzeugen, die zwischen Deutschland und Österreich bzw. der Schweiz unterwegs sind, den genauen Grenzübertritt der Fahrzeuge erkennen. Das Ziel ist die exakte Abgrenzung der Bahnstrom-Verbräuche.

Den in Deutschland benötigten Bahnstrom stellt DB Energie als Versorger den Kunden auf dem Netz der DB AG zur Verfügung und in Rechnung. Fahren die Züge der Kunden über die Grenze, wechseln sie nicht nur auf die Gleise eines anderen Schieneninfrastrukturbetreibers; sie beziehen auch Bahnstrom

aus dem Netz des Nachbarn.

Grenzüberschreitende Fahrten als Herausforderung für die Bahnstromabrechnung

„Bei Fahrten ins Ausland ist es eine Herausforderung, exakt zu ermitteln, wann die Fahrzeuge unserer Kunden das Versorgungsgebiet der DB Energie verlassen“, sagt Gerhard Peter Harmsen vom Netzmanagement der DB Energie. Grenzübertritte zu Österreich oder in die Schweiz sind noch komplexer, da alle drei Länder dieselbe Frequenz für Bahnstrom wie Deutschland (16,7 Hz) haben. Der in den Fahrzeugen eingebaute Energiezähler misst den bezogenen Bahnstrom über die Grenze

hinweg weiter. Vergisst der Triebfahrzeugführer die Zeiten an den Grenzen zu notieren, muss DB Energie die zur Abrechnung notwendigen Informationen aufwändig ermitteln.

Deshalb wollten unsere Kunden und die DB Energie eine automatisierte Erfassung der Grenzübertritte, so Harmsen. Zudem ist eine manuelle Lösung aus Sicht des Eichgesetzes problematisch. Deshalb hat die DB Energie konzentriert zweieinhalb Jahre an einer Lösung gearbeitet. In einem Vorprojekt wurden verschiedene Lösungsansätze untersucht und bezüglich Kosten und Umsetzbarkeit bewertet.

Aktualisierung der Allgemeinen Geschäfts- und Nutzungsbedingungen für Schienen-Tankstellen (ANST) zum 01.05.2008

Die Änderungen für Sie im Überblick

Zum 01.05.2008 traten die aktualisierten und mit der Bundesnetzagentur abgestimmten Allgemeinen Geschäfts- und Nutzungsbedingungen für Schienen-Tankstellen (ANST) der DB Energie GmbH in Kraft. Nachfolgend erhalten Sie einen Überblick über die geänderten Formulierungen:

Der **Teil I Ziffer 5.2 (Zahlungsziel)** wird dahin gehend präzisiert, dass Rechnungen zum „angegebenen Zeitpunkt, frühestens jedoch 10 Werktagen nach Zugang“ fällig sind.

Im **Teil II Ziffer 1.3 (Gleismiete)** erfolgt die Festlegung, dass Mieten für Gleise der DB Netz AG, an denen sich die Schienen-Tankstellen unmittelbar befinden, künftig im Bereitstellungspreis enthalten sind.

Somit fallen für die Nutzung der Schienen-Tankstellen zum Zwecke der Betankung keine weiteren Gebühren an. Eine Ausnahme bilden weiterhin die Gleise zu bzw. an Schienen-Tankstellen, die sich innerhalb von Werkstattbereichen und Werkzaungeländen befinden. Hier gelten die Zugangs- und Nutzungsbedingungen der jeweiligen Betreiber. Eine Übersicht dieser Schienen-Tankstellen finden Sie im Internetauftritt der DB Energie.

Um den Zugang zu den Schienen-Tankstellen bei zeitgleichen, miteinander nicht zu vereinbarenden Nutzungsanliegen eindeutig zu regeln, wurde im **Teil II die Ziffer 6.1.1 (Zugangsbedingungen)** ergänzt.

Die DB Netz AG wird hiernach zunächst mit den Kunden eine Verhandlungslösung suchen. Sollte dabei keine Einigung zustande kommen, entscheidet die Reihenfolge/Ankunftszeit an der Schienen-Tankstelle („First come, first serve“). Ein Vorrang wird dabei den Kunden gewährt, welche die Schienen-Tankstelle

zur Betankung nutzen möchten.

Sofern Sie bereits zu unserem Bestandskundenkreis gehören, haben Sie die aktualisierten Geschäfts- und Nutzungsbedingungen bereits erhalten.

Wie gewohnt finden Sie die Neufassung der ANST, die Tankstellenübersicht sowie weitere Informationen auch in unserem Download-Bereich im Internet www.dbenergie.de unter dem Themenbereich „Service & Informationen“.

Kontakt

DB Energie GmbH
André Seelmann
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23942,
Fax: 069 265-23319
andre.seelmann@bahn.de



Umrüstung der Schienen-Tankstellen auf das Produkt „Dieselkraftstoff für Heizzwecke“

Aktueller Stand zur Umrüstung der Zapfsäulen mit zusätzlichen Grenzwertgebern

Bereits seit August 2006 besteht die Möglichkeit der Erstattung der Differenz zwischen dem Mineralöl- und dem günstigeren Heizölsteuersatz für die Dieselmengen, welche nachweislich zu Heizzwecken in den Zügen verwendet wurden.

Voraussetzung dafür ist die Ausrüstung der Fahrzeuge mit separaten Heizöltanks sowie der Nachweis der zu diesem Zweck getankten Mengen. Um letzteres zu ermöglichen, hat die DB Energie in den letzten

beiden Jahren ihre Tankstellen sukzessive modifiziert, um die Abgabe von Dieselkraftstoff für Heizzwecke separat elektronisch zu erfassen. Dazu wurden die Zapfsäulen der Tankstellen für Schienenfahrzeuge mit zusätzlichen Grenzwertgebern ausgerüstet und das Produkt „Diesel zu Heizzwecken“ neu eingeführt.

Derzeit sind bereits ca. 90 % Prozent der betreffenden Anlagen umgerüstet. Der Abschluss der Modifizierung wird für das dritte Quartal 2008 erwartet. An den wenigen Tankstellen, die

nicht umgestellt sind und auch über keine separate Heizölversorgung verfügen, werden ersatzweise die Dieselmengen, die in den Heizöltank gefüllt werden, durch den Nutzer selbst mittels Beleg erfasst. Vor Ort weisen ein Aushang und eine Bedienungsanweisung auf das Verfahren hin.

Auf der monatlichen Abrechnung für Kraft- und Betriebsstoffe der Kunden erfolgt dann der separate Ausweis dieser getankten Mengen.

Damit kann der Kunde beim

zuständigen Hauptzollamt die Steuererstattung beantragen und damit seine Beschaffungskosten senken.

Kontakt

DB Energie GmbH
Thomas Hellbach
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23843
Fax: 069 265-23319
thomas.hellbach@bahn.de

Einsatz von Biokraftstoffen im Schienenverkehr

Was sind die steuerlichen und technischen Rahmenbedingungen?

Die Thematik Biokraftstoffe wird aktuell breit in der Öffentlichkeit erörtert. Hierbei fokussieren sich jedoch die Diskussionen auf den Einsatz im Straßenverkehr. Wir möchten dies zum Anlass nehmen, die Verwendung von Biokraftstoffen auch im Schienenverkehr im Rahmen der Dieseltraktion zu beleuchten.

Umweltfreundlichkeit und steuerliche Vorteile als Ausgangsbasis

Aufgrund der Umweltvorteile - geringe CO₂-Belastung, geringes Gefährdungspotenzial für Mensch und Umwelt - und aufgrund der teilweise erheblich gestiegenen Beschaffungskosten für herkömmliche Kraftstoffe bietet sich auf den ersten Blick der Einsatz von Biokraftstoffen auch im Schienenverkehr an. Hierbei sind mehrere Ansätze denkbar:

- Der Einsatz von Biodiesel (i.d.R. RME - Rapsölmethylester oder FME - Fettsäuremethylester),
- Einsatz von Pflanzenöl (meist Rapsöl) oder der
- Einsatz von Gemischen aus Biodiesel bzw. Pflanzenöl mit mineralischem Dieselmotorkraftstoff.

Bei der steuerlichen Behandlung werden Biokraftstoffe gegenüber dem herkömmlichen Dieselmotorkraftstoff nach DIN EN 590 begünstigt (aktueller Steuersatz 0,47 €/l).

Durch das neue Energiesteuergesetz erfolgt jedoch eine Angleichung der Steuern auf Biokraftstoffe und Gemischen aus diesen, gegenüber den fossilen Brennstoffen. Damit nimmt der steuerliche Vorteil im Vergleich zu mineralischem Diesel bis 2012 sukzessive ab.



Kaum technische Hindernisse beim Einsatz von Biodiesel

Die geringsten technischen Probleme erscheinen beim Einsatz von Biodiesel. Dieser ist an den Betrieb in Seriedieselmotoren angepasst und erfüllt die Anforderungen nach DIN 14214. Trotz der Einstufung in die Wassergefährdungsklasse (WGK) 1 - keine Gefährdung - gelten dennoch faktisch die gleichen gesetzlichen Regelungen wie für mineralischen Diesel nach DIN EN 590. Anpassungen für die Verwendung sind dennoch vorzunehmen.

So müssen alle Fahrzeug- sowie Anlagenkomponenten biodieselveträglich sein, da es sich bei RME bzw. FME um Produkte mit aggressiven Stoffeigenschaften handelt,

die u.a. Schläuche und Dichtungen angreifen.

Notwendige Freigaben für den Einsatz dieser Stoffe erteilen die Motorenhersteller. Die Erfahrung hat gezeigt, dass solange sich die Motoren noch in der Gewährleistung befinden, ein Umstieg auf RME/FME nicht möglich ist. Zusätzlich sind weitere Aspekte zu berücksichtigen:

- Hohe Arbeitszeitkosten für Umrüstungen, da die Komponenten teilweise schwer zugänglich sind.
- Mehrverbrauch an Dieselmotorkraftstoff von vsl. mindestens 10 % aufgrund des geringeren Heizwertes, der nur durch Re-

duktion der Leistung zu kompensieren wäre.

- Höherer Siedepunkt von Biodiesel. Folge: der Kraftstoff verdampft nur unvollständig - es kommt zur Verdünnung des Schmieröls.
- Kürzere Ölwechselintervalle aufgrund der Schmierölverdünnung.

Für Pflanzenöleinsatz erhebliche Investitionen notwendig

Für den Einsatz von Pflanzenöl im Tankstellenbereich sind bestimmte Prämissen, besonders in der Lagerhaltung, zu beachten. So ist im Winter der Betrieb mit Rapsöl nicht ohne weiteres möglich, da das Öl bei niedrigen Temperaturen eine margarineartige Konsistenz annimmt. Daher sind z.B. kunststoffbeschichtete Tanks bzw. Tanks aus Edelstahl, Heizungen für Lagertanks bis zur Zapfpistole etc. notwendig. Zusätzlich muss regelmäßig Desinfektionsmittel den Tanks zugeführt werden, um Pilzbefall und Verschleimung vorzubeugen. Tankanlageseitig sind zudem Anpassungen hinsichtlich des Einsatzes spezieller Mischzapfsäulen notwendig. Als annähernden Richtwert für die Umrüstung einer bestehenden Tankanlage ist deshalb mit einem Betrag von bis zu 50 T€ zu rechnen. Eine Neuanlage verteuert sich um die zusätzlich notwendigen Funktionalitäten entsprechend. In der Zulassung der Anlagen besteht ein breiter Ermessensspielraum der zuständigen Behörden und kann daher stark variieren.

Triebfahrzeugseitig müssen umfangreiche Motoranpassungen vorgenommen werden. Eine optimale Einstellung des Motors ist aufgrund der natürlichen Qualitäts-

Steuersatz für Biodiesel und Pflanzenöl nach dem neuen Energiesteuergesetz

Gültig ab	Biodiesel	Pflanzenöl
01.08.2006	0,09 €/l	0,00 €/l
01.01.2008	0,15 €/l	0,10 €/l
01.01.2009	0,21 €/l	0,18 €/l
01.01.2010	0,27 €/l	0,26 €/l
01.01.2011	0,33 €/l	0,33 €/l
01.01.2012	0,45 €/l	0,45 €/l

Fortsetzung von Seite 5

schwankungen des Ausgangsmaterials allerdings nicht möglich.

Bei Verwendung von Gemischen aus den verschiedenen Kraftstoffen muss in jedem Fall eine Motoranpassung vorgenommen werden. Ein wahlweiser Betrieb mit anderen Biokraftstoffen ist nicht möglich, d.h. die umgerüsteten Fahrzeuge sind an eine Treibstoffart gebunden und somit nur eingeschränkt disponierbar, wenn kein flächendeckendes Tankstellennetz vorhanden ist.

Anwendung bei der DB AG

Durch die DB AG wurde der

Einsatz von Pflanzeöl in konkreten Versuchen geprüft. Im Ergebnis kam es insbesondere bei dem ausschließlichen (100%igen) Einsatz von Pflanzenöl zu erheblichen Motorenproblemen, bis hin zum Totalausfall.

Dennoch bietet die DB Energie an zwei Standorten - Berlin Lichtenberg und Coesfeld - auf Kundenwunsch den motorverträglicheren Biodiesel an.

Fazit

Bei kurzfristiger Umsetzung von Maßnahmen zum Einsatz von Biokraftstoffen ist in den nächsten vier bis fünf Jahren

durchaus noch ein steuerlicher Vorteil vorhanden, der aber teilweise durch die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur relativiert wird.

Darüber hinaus muss der Kunde zum Umrüsten seiner Fahrzeuge bereit sein und Leistungsverluste beim Betrieb oder einen gegebenenfalls erhöhten Verbrauch akzeptieren.

In diesem Zusammenhang sind die Entwicklung der Motorentechnik und die entsprechende Gewährleistung der Triebfahrzeughersteller intensiv zu beobachten.

Insellösungen für einzelne Kunden oder eine rein regio-

nale Ausrichtung sind denkbar. Problematisch ist hierbei lediglich der Verzicht auf die freizügige Nutzung der Fahrzeuge im übrigen Netz.

Kontakt

DB Energie GmbH
Thomas Hellbach
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23843
Fax: 069 265-23319
thomas.hellbach@bahn.de

Meldung von Unterbrechungen der Stromversorgung im Bahnhof

Bundesweit Ansprechpartner bei der DB Energie - Störungsmeldung rund um die Uhr möglich

Die DB Energie versorgt die Bahnhofsgebäude und Eisenbahninfrastruktur sowie die im Bahnhof befindlichen Pächter und Mieter in ganz Deutschland mit elektrischer Energie.

Trotz hoher Versorgungssicherheit in den Verteilernetzen der DB Energie kann es im Einzelfall zu Störungen oder zu unvorhergesehenen Unterbrechungen in der Stromversorgung kommen.

Für die Meldung solcher Unregelmäßigkeiten stehen Ihnen in sieben Regionen nebenstehende zuständige elektrotechnische Dienststellen der DB Energie, rund um die Uhr, zur Verfügung. Bei Störungen im Stromnetz des Objekteigentümers (Kundenanlage) stehen Ihnen selbstverständlich die bekannten Dienstleister für diese elektrischen Anlagen weiterhin zur Verfügung.



Kontakt

Zentralschaltstellen (Zes) & Netzleitstellen (NL):

Zes Berlin
Tel.: 030 297-40607
Tel. (intern): 999-40607

Netzleitstelle Hamburg:
Tel.: 040 3918- 2442
Tel. (intern): 930-2442

Zes Köln:
Tel. 0221 141-4767
Tel. (intern): 943-4767

Zes Borken:
Tel.: 05682-739536
Tel. (intern): 95162-36

Zes Leipzig :
Tel.: 0341968-7100
Tel. (intern): 927-7100

Zes Karlsruhe:
Tel.: 0721 938-3367
Tel. (intern): 972-3367

Zes München:
Tel.: 089 1308-3367
Tel. (intern): 962-3367

Neue Abrechnungsverfahren für Zugvorheizanlagen und Elektranten

Anlagenvermarktung erfolgt seit letztem Fahrplanwechsel durch die DB Netz



Anforderungen der Bundesnetzagentur als Ausgangsbasis für die Änderung

Anforderungen der Bundesnetzagentur mündeten in einem Abrechnungsverfahren auf Basis der Bestellungen bei der DB Netz AG. Die Bundesnetzagentur hat die getrennte Vermarktung der Abstellung und der in den Abstellanlagen vorhandenen elektrischen Zugvorheizanlagen (EZVA) bzw. Elektranten kritisiert und eine Vermarktung aus einer Hand gefordert. Seit Fahrplanwechsel 2007/2008 ist daher die Leistung (Abstellung inkl. oder exkl. EZVA; Elektrant) direkt bei DB Netz anzumelden. Auf Basis der von DB Netz bereitgestellten Leistungsdaten stellt DB Energie im Auftrag der DB Netz sicher, dass die zugehörigen Energieverbräuche abgerechnet werden. Darüber hinaus stellt DB Energie für erst kürzlich errichtete EZVA auch ein Nutzungsentgelt in Rechnung.

Die Preise für die Stromlieferung und für die Nutzung der Anlage sind Bestandteil des Anlagenpreissystems (APS), das jeweils ein Jahr vor Gültigkeit veröffentlicht wird. DB Energie stellt sicher, dass

DB Netz die notwendigen Informationen für das APS rechtzeitig erhält.

Wie erfolgt die Abrechnung bei den EZVA genau?

Bei EZVA (Eigentümer ist DB Energie) tritt DB Netz als Vermarkter auf. DB Energie schließt als Geschäftsbesorger Verträge über die Bereitstellung und die Stromlieferung mit den Kunden, rechnet die Leistungen direkt mit den Kunden ab und betreut die Kunden bezüglich dieser Leistungen.

Bei der Nutzung von EZVA können wir Haupt- und Nebennutzer unterscheiden, wobei der oder die Hauptnutzer die Anlage ganzjährig nutzen, während Nebennutzer diese nur zeitweise nutzen. Die Abrechnung des Stromverbrauchs orientiert sich an der Tatsache, dass in EZVA nur der Gesamtverbrauch gemessen wird. Nebennutzer erhalten deshalb zeitnah eine Abrechnung über eine Verbrauchspauschale, die auf Basis von Erfahrungswerten gebildet ist und einem durchschnittlichen Verbrauch über die Abstellzeit entspricht. Der oder die Hauptnutzer zahlen zunächst monatliche Abschläge in Höhe von 1/12tel der erwarteten Jahreskosten.

Einmal im Jahr wird auf Basis der abgelesenen Messwerte und unter Berücksichtigung des bereits von Nebennutzern bezahlten Energieverbrauchs eine Jahresspitzabrechnung durchgeführt.

Wie erfolgt die Abrechnung bei den Elektranten?

Bei Elektranten (Eigentümer ist DB Netz) tritt DB Netz ebenfalls als Vermarkter auf. DB Energie schließt als Geschäftsbesorger die Verträge über die Stromlieferung mit den Kunden, rechnet die Leistungen direkt mit den Kunden ab und betreut die Kunden bezüglich dieser Leistung.

Die Nutzung der Elektranten erfolgt ebenfalls durch Haupt- bzw. Nebennutzer (s.o.). Zusätzlich ist der Umstand, dass viele Elektranten nicht mit einem Verbrauchszähler ausgerüstet sind, bei der Abrechnung zu berücksichtigen. Bei gezahlten Anlagen ist die Abrechnungssystematik mit der für EZVA identisch (Jahresspitzabrechnung unter Berücksichtigung von bereits abgerechneten Verbräuchen aus Nebennutzungen). Ist keine Messung vorhanden wird jedem Nutzer die Pauschale in

Rechnung gestellt. Eine Verrechnung bzw. Anrechnungen von Kundenpauschalen untereinander erfolgt nicht, d.h. jeder Kunde zahlt seine Pauschale in voller Höhe.

Gibt es weitere Besonderheiten?

Bei beiden Produkten wird in der Preisbildung berücksichtigt, dass es nach dem „Erneuerbare Energien Gesetz“ (EEG) Härtefall- und Nicht-Härtefall-Kunden gibt. Sollten Sie also über einen entsprechenden Erlaubnis-schein verfügen, dann legen Sie uns diesen bitte baldmöglichst vor, damit wir ihn noch berücksichtigen können.

Für Fragen stehen Ihnen unsere Ansprechpartner im Vertrieb gerne zur Verfügung.

Kontakt

DB Energie GmbH
Christoph Schrey
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23420
Fax: 069 265-23898
christoph.schrey@bahn.de

Im Porträt –der Energieanlagen-service der DB Energie

Kompetenzen rund um die Instandhaltung für Energieversorgungsanlagen

Die DB Energie GmbH garantiert mit gleichbleibend hoher Versorgungssicherheit seit mehr als 11 Jahren die Energieversorgung der Kunden mit 16,7-Hz-Bahnstrom, Dieseldieselkraftstoff sowie 50-Hz Licht- und Kraftstrom zur Versorgung der stationären Anlagen. Die Wartung und Instandsetzung der Tankstellen und Energieversorgungsanlagen gewährleistet dabei bundesweit der Energieanlagen-service mit seinen rund 750 Mitarbeitern.

Hauptstärke dabei ist die energieartenübergreifende Kompetenz der Mitarbeiter, welche an den verschiedenen Anlagen der DB Energie zum Einsatz gebracht werden können. Dies garantiert

Schnelligkeit und Flexibilität bei der Erfüllung der vielfältigen Aufgaben und sorgt rund um die Uhr für eine termin-, qualitäts- und kostengerechte Ausführung aller Instandhaltungsmaßnahmen.

Durch den permanenten Ausbau der Kernkompetenzen im Bereich der Instandhaltung ist der Energieanlagen-service der DB Energie heute in der

Lage, komplexe Ersatz- und Umbaumaßnahmen an eigenen Anlagen von der Planung über die Durchführung bis zur Inbetriebnahme durchzuführen. So wurden beispielsweise im vergangenen Jahr diverse Umbauten von Tankanlagen sowie die Fertigung und der Einbau von Schaltschränken in den dezentralen Umformerwerken von Witten-

berge und Stralsund realisiert. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Dokumentation von Neu- und Bestandsanlagen.

Diese Leistungen führt der Energieanlagen-service auch außerhalb der eigenen Anlagen aus. Nachfolgend informieren wir Sie daher über das Leistungsspektrum des Energieanlagen-service sowie den Ansprechpartner.



Kontakt

DB Energie GmbH
Andreas Schrader
Weitlingstraße 22
10317 Berlin
Tel.: 030 297-12178
Fax: 030 297-12400
andreas.schrader@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 über interessante Themen zu informieren.

Kontakt

Silvia Schwehm
DB Energie GmbH
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
silvia.schwehm@bahn.de

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

Copyright: © by DB Energie

Neues für Sie und uns

Weitere Neuerungen ab 2008 für Sie im Überblick

InnoTrans 2008 –

23. – 26. September in Berlin

Auch in diesem Jahr wird die DB Energie auf der InnoTrans als Aussteller im Rahmen des DB Gemeinschaftsstandes vertreten sein.

Die InnoTrans ist eine internationale Fachmesse für Verkehrstechnik, Bahnbau, Public Transport, Services und Transport-IT. Zielgruppen sind öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Hersteller und Lieferanten von Verkehrstechnik, Verwaltung/ Behörden/ Ministerien, Consultants, Fachverbände und Institutionen, Wissenschaft und Forschung sowie die verladende Industrie und Medien.

Ansprechpartner im Überblick

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

Stromkennzeichnung 2008

In der sogenannten Stromkennzeichnung werden 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.