

Postfach 21 07, D-30021 Hannover  
Bundesnetzagentur  
Beschlusskammer 9  
Frau Anne Zeidler  
Postfach 80 01  
53105 Bonn

**Gasunie Deutschland Transport Services GmbH**

Postfach 21 07  
D-30021 Hannover  
Pelikanplatz 5  
D-30177 Hannover  
T +49 (0)511 640 607-0  
F +49 (0)511 640 607-1100  
E info@gasunie.de  
Sitz der Gesellschaft: Hannover  
Handelsregister:  
Amtsgericht Hannover HRB 61631  
Ust-IdNr: DE 234791306  
Geschäftsführer:  
Jens Schumann, Hans Coenen  
www.gasunie.de

Datum	15.05.2015	Telefon	0511/6406072051
Unser Zeichen	GLR 15.23 Pe	Ihr Zeichen	BK9-13/607
Betreff	Stellungnahme der Gasunie Deutschland zum Festlegungsentwurf zur horizontalen Kostenwälzung ("HoKoWä")		

Sehr geehrte Frau Zeidler, sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 28.04.2015 (eingegangen bei Gasunie Deutschland am 30.04.2015) haben wir den Festlegungsentwurf hinsichtlich Vorgaben zur Durchführung einer sachgerechten (horizontalen) Kostenwälzung zwischen marktgebietsaufspannenden Netzbetreibern sowie einer sachgerechten Aufteilung der Kosten auf Ein- und Ausspeisentgelte („HoKoWä“) erhalten mit der Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme bis zum 15.05.2015. Die Gelegenheit zur Stellungnahme nehmen wir im Folgenden gerne wahr.

## 1.) Grundsätzliches

Wir begrüßen den Ansatz der BNetzA, die Fehlanreize im Markt, die durch eine Fernleitungsnetzbetreiber („FNB“)-übergreifende Marktgebietsbildung ohne entsprechende Anpassungen im Entgeltmodell entstanden sind, zu beheben. Zielsetzung gemäß BNetzA ist es, mit dem o.g. Festlegungsentwurf Vorgaben zum einen hinsichtlich einer sachgerechten (horizontalen) Kostenwälzung zwischen marktgebietsaufspannenden Netzbetreibern zu machen. Zum anderen soll die Festlegung Regeln für eine sachgerechte Aufteilung der Kosten auf die Ein- und Ausspeisentgelte vorgeben.

Wir werden in unserer Stellungnahme unter 2.) darlegen, dass das Ziel einer sachgerechten horizontalen Kostenwälzung mit dem vorgeschlagenen Modell einer „Vor- und Rückwälzung“ nicht erreicht werden kann, da das vorgeschlagene Modell die Diskriminierung von Transportkunden als Folge des Auseinanderfallens von Netzzugangsmodell und Entgeltmodell nicht beseitigt. Mit dem diskutierten „Topfmodell“, welches den Grundsatz „Transportkunden zahlen für die gleiche gaswirtschaftliche Leistung auch das gleiche Entgelt“ erfüllt, steht ein Modell zur horizontalen Kostenwälzung zur Verfügung, welches die bestehende Diskriminierung von Transportkunden/-gruppen beseitigen würde.

Eine sachliche Begründung, warum die BNetzA nicht das Diskriminierungsfreiheit sicherstellende „Topfmodell“ sondern statt dessen das unter dem Diskriminierungsaspekt mangelhafte Modell einer „Vor- und Rückwälzung“ vorschlägt, bleibt die BNetzA schuldig. Auf Seite 13 des Beschlussentwurfes erwähnt die BNetzA lediglich kurz, dass das Modell der „Vor- und Rückwälzung“ einer nicht gewollten Spreizung der Netzentgelte entgegengewirkt, ohne die Netz-

**Gasunie Deutschland Transport Services GmbH**

Datum: 15.05.2015

Unser Zeichen: GLR 15.23 Pe

Betreff: Stellungnahme der Gasunie Deutschland zum Festlegungsentwurf zur horizontalen Kostenwälzung ("HoKoWä")

entgelte der im Marktgebiet kooperierenden FNB, die sich in einem gewissen Wettbewerb zueinander befänden, vereinheitlichen zu müssen. Dieser Restwettbewerb sei schützenswert. Darauf, dass das Modell der „Vor- und Rückwälzung“ aber gleichzeitig zu einer Diskriminierung von Transportkunden führt in Abhängigkeit davon, in welchem FNB-Netz sie Ein- bzw. Ausspeisekapazitäten ins/aus dem Marktgebiet buchen bzw. an welches FNB-Netz sie angebunden sind, geht die BNetzA nicht ein. Wir werden im Folgenden unter 3.) aufzeigen, dass es in einem gemeinsamen Marktgebiet keinen schützenswerten Wettbewerb zwischen den FNB gibt, da der „gewisse Wettbewerb“, den die BNetzA anführt, in einem erheblichen Maße verzerrt ist. Durch die engen regulatorischen Vorgaben der Produktgestaltung und Preissetzung werden wesentliche Wettbewerbsmerkmale nicht mehr erfüllt und die regulatorischen Rahmenbedingungen lassen den betroffenen FNB auch keine echten Spielräume mehr, auf diese durch das bestehende Entgeltsystem komplett verzerrte Wettbewerbssituation zu reagieren. Auch geht das Argument der BNetzA fehl, dass durch diesen Restwettbewerb zusätzlicher Effizienzdruck auf die FNB ausgeübt werde, da diese einer umfangreichen und mehrstufigen Kosten- und Effizienzprüfung durch die BNetzA unterliegen und die Ursachen unterschiedlicher spezifischer Preise, die in ihrer gaswirtschaftlichen Aufgabe und Leistung begründet sind, gar nicht beeinflussen können.

Sollte die BNetzA trotz der aufgezeigten Mängel des von ihr vorgeschlagenen Modells dennoch das Modell der „Vor- und Rückwälzung“ festlegen, empfehlen wir eindringlich, für die Umsetzung des Modells grundlegende weitere Eckpunkte seitens der BNetzA vorzugeben, um eine fristgerechte Umsetzung des Modells zu ermöglichen und das operative Funktionieren des Marktgebietes GASPOOL nicht zu gefährden. Zu den erforderlichen Mindestvorgaben bzw. den zu berücksichtigenden Sachverhalten werden wir unter 4.) Stellung nehmen.

## **2. Multi-FNB-Marktgebiete: Netzzugangsmodell auf Marktgebietesebene in Kombination mit einem Entgeltmodell, das auf den jeweiligen Kosten des individuellen FNB-Netzes basiert, führt zu einer diskriminierenden Entgeltbildung**

Durch die gemäß EnWG und GasNZV geforderte Bildung von Marktgebieten mit mehreren FNB bieten die FNB nun identische Services an: mit ihren Einspeisekapazitäten bieten sie die Einspeisung ins Marktgebiet bis zum Virtuellen Handlungspunkt des Marktgebietes und mit ihren Ausspeisekapazitäten die Ausspeisung vom Virtuellen Handlungspunkt des Marktgebietes bis zur Ausspeisung aus dem Marktgebiet an. Jeder Einspeisepunkt jedes einzelnen FNB ist somit mit jedem Ausspeisepunkt jedes anderen FNB im Marktgebiet ohne Festlegung eines konkreten Transportpfades verbunden. Die entsprechende Verpflichtung ist in §20 (1b) EnWG gesetzlich festgeschrieben: „... Alle Betreiber von Gasversorgungsnetzen sind verpflichtet, untereinander in dem Ausmaß verbindlich zusammenzuarbeiten, das erforderlich ist, damit der Transportkunde zur Abwicklung eines Transports auch über mehrere, durch Netzkopplungspunkte miteinander verbundene Netze nur einen Einspeise- und einen Ausspeisevertrag abschließen muss, ...“. Damit geht unwiderlegbar einher, dass der einzelne FNB diese Transportleistung nicht allein mit seinem Netz und mit seinen Kosten erbringen kann sondern nur in Kooperation mit den anderen FNB im Marktgebiet. Die Wirkzusammenhänge und Konsequenzen einer fehlenden Korrelation zwischen Netzzugangsmodell und Netzentgeltmodell haben wir in unseren bisherigen Stellungnahmen vom 09.01.2015, 30.09.2013 und 26.08.2013, die weiterhin voll-

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Datum: 15.05.2015

Unser Zeichen: GLR 15.23 Pe

Betreff: Stellungnahme der Gasunie Deutschland zum Festlegungsentwurf zur horizontalen Kostenwälzung ("HoKoWä")

umfänglich Gültigkeit haben, bereits mehrfach aufgezeigt. Daher verweisen wir zur ausführlicheren Darstellung des Sachverhaltes auf diese Stellungnahmen, die wir der Vollständigkeit halber unserer jetzigen Stellungnahme als Anlage nochmals beifügen.

Transportkunden erhalten mit jeder Buchung einer Einspeisekapazität unabhängig davon, bei welchem FNB diese Buchung erfolgt, eine identische gaswirtschaftliche Leistung. In Abhängigkeit des FNB bei dem sie buchen, bezahlen sie hierfür jedoch einen signifikant unterschiedlichen Preis, mithin also einen unterschiedlichen Anteil an den Gesamtkosten des Gastransports im Marktgebiet obwohl sie eine identische gaswirtschaftliche Leistung in Anspruch nehmen. Ein unterschiedlicher Preis für die erworbene Leistung, wie er sich heute durch eine fehlende horizontale Kostenwälzung ergibt, wie er sich aber auch durch das von der BNetzA vorgeschlagene Modell der „Vor- und Rückwälzung“ auch weiterhin ergeben würde, ist nicht nur nicht sachgerecht sondern führt sogar zu einer Diskriminierung von Transportkunden. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Transportkunden z.B. für die Buchung eines Einspeisepunktes in das Netz der Gasunie Deutschland in Oude Statenzijl ein höheres Entgelt zahlen müssen als für die Buchung eines Einspeisepunktes in das Netz der GTG Nord in Oude Statenzijl, obwohl beide Netzbetreiber in dem Umfang zusammenarbeiten müssen, das erforderlich ist, dass der Transportkunde mit der Einspeisebuchung den virtuellen Handlungspunkt erreicht und somit in beiden Fällen jeder Ausspeisepunkt des Marktgebietes erreicht werden kann. Die transaktionspfadunabhängige Ausgestaltung des Transportservices, der gegenüber den Transportkunden vertraglich zwar durch einzelne Netzbetreiber individuell erbracht wird, kann physikalisch und bilanziell gemäß §20 (1b) EnWG aber nur auf Basis einer Kooperation aller Netzbetreiber im Marktgebiet erfolgen. Insofern unterscheidet sich die vertragliche Welt (Transportkunde – Netzbetreiber) von der tatsächlichen, physischen Welt, in der die Transportleistung im Marktgebiet nur durch alle FNB in enger Kooperation – wie gesetzlich gefordert – gemeinsam erbracht werden kann.

Würde man dem Grundsatz, dass Kosten möglichst verursachungsgerecht und damit entgeltseitig dort allokiert werden, wo bzw. für wen sie anfallen, wirklich konsequent verfolgen wollen, müssten die Kosten für die marktgebietsweit-wirkenden Kapazitäten auch auf Marktgebietsebene allokiert werden. Der von der BNetzA gewählte Ansatz, durch die Bepreisung der internen Marktgebietsaustauschpunkte (MAP) z.B. Transportkunden des aufnehmenden FNB an den Kosten des die Exit-MAP-Kapazität zur Verfügung stellenden FNB zu beteiligen, führt zwar zu einer Verrechnung von Kosten. Dies allerdings auf Basis eines „pfadabhängigen“ Netzzugangsmodells, welches nicht dem Entry-/Exit Modell der GasNZV und schon gar nicht den Vorgaben des §20 (1b) EnWG entspricht. Die Quersubventionierung zwischen Transportkunden/-gruppen bleibt weiterhin bestehen. So werden auch zukünftig Transportkunden, die z.B. Einspeisekapazitäten in sogenannten Transitleitungen gebucht haben, deutlich günstiger ins Marktgebiet kommen als Transportkunden, die Kapazitäten zur Belieferung von Endkunden bei einem FNB gebucht haben, der aufgrund seines größeren Netzes und der damit verbundenen größeren gaswirtschaftlichen Leistung für das Marktgebiet höhere spezifische Netzkosten und somit auch höhere Entgelte ausweist. Ein level-playing-field für alle Transportkunden im Marktgebiet würde nur durch das Topfmodell erreicht werden.

Selbst wenn man rein von der Kapazitätsproduktseite betrachtet zum Teil nicht voll flexibel fest zum Virtuellen Handlungspunkt des Marktgebietes kommen könnte, wird dies durch die

**Gasunie Deutschland Transport Services GmbH**

Datum: 15.05.2015

Unser Zeichen: GLR 15.23 Pe

Betreff: Stellungnahme der Gasunie Deutschland zum Festlegungsentwurf zur horizontalen Kostenwälzung ("HoKoWä")

marktgebietsweit-wirkenden Bilanzkreise durch die Saldierung der Transportwünsche aller Kunden im Marktgebiet GASPOOL im Fahrplanmanagement ermöglicht (z.B. Gegenstromtransporte am MAP). Dies ist im Rahmen des Netzzugangsmodells gewollt und volkswirtschaftlich sinnvoll. Der konsequente Schritt, dies auch im Entgeltregime abzubilden wird von der BNetzA allerdings nicht vollzogen. Im Ergebnis wird es z.B. weiterhin attraktiver für Transportkunden sein, den Einspeisepunkt der GTG Nord in Oude Statenzijl zu buchen und nicht den Einspeisepunkt der Gasunie Deutschland in Oude Statenzijl, da der Transportkunde sich hierdurch nur anteilig an den Kosten eines ca. 320 km langen GTG-Netzes beteiligen muss, statt anteilig an den Kosten eines ca. 3.800 km langen Gasunie Deutschland-Netzes und trotzdem mit beiden Buchungsvorgängen die gleiche gaswirtschaftliche Leistung (Transport bis zum Virtuellen Handelspunkt) erfährt. Durch diese und ähnliche Konstellationen haben etablierte Marktteilnehmer mit bestehenden Langfristbuchungen an günstigeren Punkten auch weiterhin einen erheblichen Wettbewerbsvorteil sofern eine gemeinsame Entgeltbildung (Topfmodell) im Marktgebiet nicht verbindlich vorgegeben wird. Den Teufelskreis aus „massive Unterschiede in den Entgelten -> Transportkunden sind aus wirtschaftlichen Gründen gezwungen am günstigeren Punkt zu buchen -> Auslastung des FNB mit dem teureren Punkt sinkt -> Folge: Entgelterhöhung im nächsten Jahr, um Erlösobergrenze vereinnahmen zu können -> ...“ haben wir in unseren bisherigen Stellungnahmen bereits ausführlich beschrieben, daher verweisen wir an dieser Stelle auf die Anlagen.

Darüber hinaus wird das Ziel der BNetzA einer Verringerung der Tarifspreizung zwischen den FNB, die in einem Marktgebiet kooperieren, nur in Teilbereichen erreicht. Im Gegenteil können Preisdifferenzen zwischen FNB sogar systemimmanent zunehmen, wenn es sich hierbei um ein überwiegend „nachgelagertes Netz“ und ein überwiegend „vorgelagertes“ Netz handelt, welche identische Transportprodukte in einem gemeinsamen Multi-FNB Entry/Exit System anbieten. Ebenso kommt es zu einer weiteren Spreizung von Einspeisetarifen von Erdgasspeichern in einem gemeinsamen Marktgebiet, durch die systemisch angelegte Erhöhung von Einspeiseentgelten in einem überwiegend „vorgelagerten“ Netz und von Ausspeiseentgelten in einem überwiegend „nachgelagerten“ Netz. Die Einspeiseentgelte im vorgelagerten Netz würden steigen wohingegen die Einspeiseentgelte in dem nachgelagerten Netz unverändert blieben. Die seitens BNetzA beabsichtigte Verringerung der Preisschere ginge demnach sogar weiter auf.

### **3. Kein schützenswerter Restwettbewerb**

Im Tenor auf Seite 13 des Beschlussentwurfes wiederholt die BNetzA ihre auch in den bisherigen Konsultationsveranstaltungen geäußerte Auffassung einer positiven Wirkung des bestehenden Restwettbewerbs auf FNB-Ebene. Unabhängig davon, dass bereits zur ersten Regulierungsperiode höchststrichterlich entschieden worden ist, dass die FNB keinem ausreichendem Wettbewerb unterliegen und deshalb keine Wettbewerbsentgelte bilden dürfen, geht die Auffassung der BNetzA auch deswegen fehl, weil der Restwettbewerb, auf den die BNetzA referenziert, in einem erheblichen Umfang durch regulatorische Vorgaben verzerrt und deshalb nicht schützenswert ist.

## Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Datum: 15.05.2015

Unser Zeichen: GLR 15.23 Pe

Betreff: Stellungnahme der Gasunie Deutschland zum Festlegungsentwurf zur horizontalen Kostenwälzung ("HoKoWä")

Durch die umfangreichen regulatorischen Vorgaben sowohl zum Netzzugang (insbesondere § 20 (1b) EnWG, GasNZV und diverse nationale und europäische Festlegungen/Network Codes) haben die FNB praktisch keine Möglichkeit, sich durch Differenzierung in den Transportprodukten von anderen FNB abzugrenzen. Ein Wettbewerb über die Ausgestaltung von Transportdienstleistungen ist somit ausgeschlossen. Insbesondere auch deshalb, weil in einem Marktgebiet mit mehreren FNB alle Ein- und Ausspeisekapazitäten durch die Erreichbarkeit des Virtualen Handlungspunktes des Marktgebietes die gleiche gaswirtschaftliche Leistung beinhalten.

Von einem positiven Effekt durch Wettbewerb zu sprechen wäre nur sachgerecht, wenn die Unterschiede in den Entgelten der FNB auf Ineffizienzen des einen FNB im Vergleich zu anderen FNB zurückzuführen wären oder der FNB die Möglichkeit hätte, sich über Flexibilität bei der Preisgestaltung wettbewerbsfähig zu verhalten. Dies ist aber gerade nicht der Fall.

Die Regulierungsbehörde ermittelt für jede Regulierungsperiode im Rahmen der Kostenprüfung erneut das Ausgangsniveau der Erlösobergrenze wie auch den individuellen Effizienzwert für jeden einzelnen FNB. Als Maßstab gilt § 21 EnWG:

*„ ... Die Entgelte werden auf Grundlage der Kosten einer Betriebsführung, die denen eines effizienten und strukturell vergleichbaren Netzbetreibers entsprechen müssen, unter Berücksichtigung von Anreizen für eine effiziente Leistungserbringung ... gebildet, ... . Soweit die Entgelte kostenorientiert gebildet werden, dürfen Kosten und Kostenbestandteile, die sich ihrem Umfang nach im Wettbewerb nicht einstellen würden, nicht berücksichtigt werden. ... ”*

Der Maßstab des § 21 EnWG bildet die Grundlage dafür, dass nur effiziente Kosten, die sich auch im Wettbewerb einstellen würden, durch die BNetzA anerkannt werden. Darüber hinaus stellt der Effizienzvergleich innerhalb der Gruppe der FNB sicher, dass potentielle Ineffizienzen in der Leistungserbringung (die bei einem individuellen Effizienzwert kleiner 100% gegeben wären) ermittelt und über den Ansatz des individuellen Effizienzwert in der nächsten Periode abgebaut werden. Daher ist das Argument, welches wiederholt vorgebracht wurde, dass sich durch eine einheitliche Entgeltbildung der Effizienzdruck auf den einzelnen FNB reduzieren würde, nicht nachvollziehbar. Potentielle Ineffizienzen werden durch die Kosten- und Effizienzprüfung bereits abgefangen und können damit per se nicht der Grund für die eklatanten Unterschiede in den Entgelten sein (im Marktgebiet GASPOOL z.B. Faktor 4 auf der Einspeiseseite).

Der Grund für die eklatanten Unterschiede in den Entgelten ist vielmehr in der unterschiedlichen Charakteristika der Netze zu sehen: Ein FNB mit einem sehr stark vermaschten, umfangreichen Leistungssystem, welches noch dazu durch umfangreiche verpflichtende Netzausbaumaßnahmen aus dem Netzentwicklungsplan Gas geprägt ist, wird immer höhere spezifische Kosten haben als ein FNB mit einem kleineren, weniger vermaschten und älteren Netz, welches bspw. mangels Verdichteranlagen keinen bzw. nur sehr geringen Anteil an der Erbringung der gesamten Transportdienstleistung im Marktgebiet hat. Die Vorteile z.B. der Ausbaumaßnahmen kommen im Entry/Exit-System allen Transportkunden im Marktgebiet zu Gute, werden im Wesentlichen auch nach Einführung des Modells „Vor- und Rückwälzung“ aber weiterhin nur von den Transportkunden des beschriebenen größeren Netzes zu tragen sein.

**Gasunie Deutschland Transport Services GmbH**

Datum: 15.05.2015

Unser Zeichen: GLR 15.23 Pe

Betreff: Stellungnahme der Gasunie Deutschland zum Festlegungsentwurf zur horizontalen Kostenwälzung ("HoKoWä")

#### **4. Umsetzung des von der BNetzA vorgeschlagenen Modells der „Vor- und Rückwälzung“ erfordert Vorgabe weiterer grundlegender Eckpunkte durch die BNetzA**

Sofern die BNetzA trotz der oben aufgezeigten Mängel das Modell der „Vor- und Rückwälzung“ festlegen sollte, wären die nachfolgend beschriebenen Sachverhalte bei der Umsetzung des Modells zu berücksichtigen.

Wir stimmen dem Ansatz der BNetzA zu, dass es sachgerecht ist, die horizontale Kostenwälzung nicht an der tatsächlichen Nutzung von Kapazitäten durch einen Marktgebietspartner zu orientieren sondern daran, dass FNB Kapazitäten zur Verfügung stellen / vorhalten. Dies entspricht – wie von der BNetzA angeführt – nicht nur der Entgeltsystematik der §§ 13 bis 15 GasNEV, wonach bei der Entgeltbildung im Entry-Exit-System nicht die tatsächliche Nutzung sondern lediglich die Möglichkeit der Nutzung bepreist wird. Dies ist darüber hinaus auch eine notwendige Voraussetzung, um in einem Multi-FNB Marktgebiet die bisherige Kooperation auf operativer-horizontaler Ebene im Marktgebiet nicht durch kommerzielle Eingriffe massiv zu behindern. In einem stark vermaschten System, wie es die GASPOOL-Kooperation darstellt, würde die Orientierung an den tatsächlichen Flüssen zu kommerziell beeinflussten, schlechteren Lösungen der Marktgebietsleistung führen, da Fehlanreize gesetzt werden würden. Nicht mehr der optimale Fahrplan fürs Marktgebiet wäre erstrebenswert sondern der kommerziell für den individuellen FNB günstigere Fahrplan wäre das Ziel. Hierin liegt ein erheblicher Zielkonflikt, der zu Ineffizienzen führen kann. Zur Vermeidung derartiger Fehlanreize sind über die Orientierung an den zur Verfügung gestellten Kapazitäten hinaus für die Umsetzung des Modells der „Vor- und Rückwälzung“ einige weitere Vorgaben zu den Rahmenbedingungen erforderlich, auf die wir weiter unten eingehen werden.

Wie im Beschlussentwurf vorgesehen ist es im Rahmen des Modells der „Vor- und Rückwälzung“ zur Ermittlung des Wälzungsbetrages sachgerecht, zur Ermittlung eines Entgeltes für eine nicht unterbrechbare Kapazität, die zulässigen Gesamterlöse eines FNB zu dividieren durch die Summe

- der an seinen buchbaren Einspeisepunkten im vorletzten Kalenderjahr (t-2) gebuchten Kapazitäten in kWh/h,
- der an seinen buchbaren Ausspeisepunkten im vorletzten Kalenderjahr (t-2) gebuchten Kapazitäten in kWh/h,
- der an seinen bestellbaren Ausspeisepunkten im Jahr der Entgeltbildung (t) für die Zwecke der Entgeltbildung gemäß § 17 ARegV angenommenen Kapazitäten in kWh/h,
- der an seinen Marktgebietsaustauschpunkten (MAP) entsprechend vertraglicher Vereinbarungen mit Stand 01.01. eines jeden Kalenderjahres der Entgeltbildung (t) von einem anderen Marktgebietspartner zur Verfügung gestellten maximalen Kapazitäten in kWh/h sowie
- der an MAPs entsprechend vertraglicher Vereinbarungen mit Stand 01.01. des Kalenderjahres der Entgeltbildung (t) einem anderen Marktgebietspartner zur Verfügung gestellten (maximalen) Kapazitäten in kWh/h.

**Gasunie Deutschland Transport Services GmbH**

Datum: 15.05.2015

Unser Zeichen: GLR 15.23 Pe

Betreff: Stellungnahme der Gasunie Deutschland zum Festlegungsentwurf zur horizontalen Kostenwälzung ("HoKoWä")

Des Weiteren ist es ebenfalls sachgerecht,

- dass die jeweils auf unterbrechbarer Basis gebuchte, bestellte bzw. an MAPs zur Verfügung gestellte bzw. zugesagte Kapazität in voller Höhe einzubeziehen ist, jedoch mit einem Faktor von 0,9 sowie
- dass auch innerhalb von Leitungsgesellschaften z.B. „nach Können und Vermögen“ vereinbarte Kapazitäten wie „bestellbare Kapazitäten“ zu behandeln sind.

Auch die in den Punkten 2b) bis 2e) des Festlegungsentwurfs beschriebenen Schritte der Entgeltbildung sind für uns nachvollziehbar.

Wir bitten an dieser Stelle allerdings noch um Klarstellung, wie sogenannte Sonderprodukte, z.B. bFZK, BZK, TaK bei der Ermittlung des Wälzungsbetrages sowie bei der Durchführung des Entry-Exit-Splits zu behandeln sind.

Über die vorgenannte festgelegte Vorgehensweise zur Wälzung und Entgeltbildung hinaus, wären grundsätzliche Rahmenbedingungen notwendig, die bei der Vereinbarung der MAP-Kapazitäten von den FNB zu berücksichtigen sind, um eine fristgerechte Aktualisierung der initial im Marktgebietskooperationsvertrag vereinbarten MAP-Kapazitäten zum 01.01. des Kalenderjahres der Entgeltbildung durch Vereinbarungen zwischen den FNBs auch sicherstellen zu können. Wir gehen davon aus, dass aufgrund der unterschiedlichen kommerziellen Betroffenheit und Interessen der FNBs und ihrer Anteilseigner eine einvernehmliche Lösung bei der Vereinbarung der unter HoKoWä abzurechnenden MAP-Kapazitäten ohne Vorgabe von Eckpunkten durch die BNetzA nicht erreichbar ist.

Die Kooperationspartner im Marktgebiet GASPOOL stimmen überein, dass die vertragliche Grundlage in der Marktgebietskooperation GASPOOL mit den zum Kooperationsbeginn initial vereinbarten Werten nicht die aktuelle Situation widerspiegelt und deshalb für die horizontale Kostenwälzung zu überprüfen ist. Durch das vermaschte System im Marktgebiet GASPOOL ist eine eindeutige Zuordnung von Kapazitäten auf einzelne FNB nicht möglich, da der Abtausch zwischen den Netzen zu einem großen Teil auf horizontaler Ebene erfolgt, im Gegensatz zum reinen Up & Downstream Transport. Darüber hinaus entsteht durch ein kommerzielles System ein Fehlanreiz, Kapazitäten nicht in erforderlichem Maße zur Verfügung zu stellen.

Nach unseren Erfahrungen aus den bisher geführten Diskussionen sollten folgende Eckpunkte für die zwischen den FNBs zu vereinbarenden MAP-Kapazitäten durch die BNetzA vorgegeben werden:

- Grundprämisse muss sein, dass die MAP-Kapazitäten so bemessen sein müssen, dass die operative Stabilität des Marktgebietes nicht durch zu gering bemessene MAP-Kapazitäten beeinträchtigt wird.
- Der Grundsatz des § 20 (1b) EnWG, nach dem jeder FNB verpflichtet ist, in dem Ausmaße verbindlich zu kooperieren, „... dass erforderlich ist, damit Transportkunden zur Abwicklung eines Transports auch über mehrere, durch Netzkopplungspunkte miteinander verbundene Netze nur einen Einspeise- und einen Ausspeisevertrag abschließen muss, ...“ bleibt von der HoKoWä-Festlegung unberührt.
- Sollte es zu keiner einvernehmlichen Vereinbarung aktualisierter MAP-Kapazitäten zwischen den jeweiligen FNBs kommen, steht die BNetzA für ein moderiertes Gespräch

**Gasunie Deutschland Transport Services GmbH**

Datum: 15.05.2015

Unser Zeichen: GLR 15.23 Pe

Betreff: Stellungnahme der Gasunie Deutschland zum Festlegungsentwurf zur horizontalen Kostenwälzung ("HoKoWä")

zur Verfügung; sofern eine Aktualisierung und fristgerechte Vereinbarung zu den zu berücksichtigenden MAP-Kapazitäten (der Art und der Höhe nach) nicht erzielt werden kann, werden als Fall-back-Lösung die initial vereinbarten Werte aus dem Marktgebietskooperationsvertrag verwendet.

In jedem Fall ist zu befürchten, dass das von der BNetzA vorgeschlagene Modell der „Vor- und Rückwälzung“ Auswirkungen auf die Kapazitätsbereitstellung der FNBs für das Marktgebiet und somit das Funktionieren des Marktgebietes haben wird.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Schulz



Ingrid Peters

Anlagen:

- Stellungnahme vom 09.01.2015
- Stellungnahme vom 30.09.2013
- Stellungnahme vom 26.08.2013

Postfach 21 07, D-30021 Hannover  
Bundesnetzagentur - BK 9  
Frau Anne Zeidler  
Postfach 80 01  
53105 Bonn

Datum	Telefon
09 01 2015	0511/6406072051
Unser Zeichen	Ihr Zeichen
GLR 15.01 Pe	
Betreff	
Horizontale Kostenwälzung –	
2. Konsultationsveranstaltung am 25.11.2014	

**Gasunie Deutschland Transport Services GmbH**

Postfach 21 07  
D-30021 Hannover  
Pelikanplatz 5  
D-30177 Hannover  
T +49 (0)511 640 607-0  
F +49 (0)511 640 607-1100  
E info@gasunie.de  
Sitz der Gesellschaft: Hannover  
Handelsregister:  
Amtsgericht Hannover HRB 61631  
Ust-IdNr: DE 234791306  
Geschäftsführer:  
Jens Schumann, Hans Coenen  
www.gasunie.de

Sehr geehrte Frau Zeidler,

wir nehmen Bezug auf den von der Beschlusskammer 9 (BK 9) am 25.11.2014 durchgeführten Workshop zur „Horizontalen Kostenwälzung“ zwischen Fernleitungsnetzbetreibern (FNB), die innerhalb eines gemeinsamen Marktgebietes kooperieren. In diesem Workshop hat die BK 9 ihre Beobachtungen innerhalb der ersten Regulierungsperioden bzgl. der fehlenden horizontalen Kostenwälzung zwischen den FNB geschildert. Die Erfahrungen der BNetzA hätten gezeigt, dass es durch die fehlende horizontale Kostenwälzung zu falschen Anreizen im Markt gekommen sei, Kosten entgeltseitig nicht dort allokiert werden, wo sie entstehen und dass demzufolge das Prinzip der Verursachungsgerechtigkeit der Entgelte (§ 15 Abs. 1 bis 3 ARegV) verletzt werde. Daher habe die BNetzA ein Festlegungsverfahren zur verbindlichen Einführung einer horizontalen Kostenwälzung gestartet, was Gasunie Deutschland ausdrücklich begrüßt. Die BK 9 hat auf dem Workshop die vier bisher diskutierten Modelle zur horizontalen Kostenwälzung skizziert und ihre Vorstellung zur Lösung erläutert und zur Konsultation gestellt - die Kostenwälzung analog zur vertikalen Kostenwälzung. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme, die wir Ihnen hiermit fristgerecht übermitteln.

Grundsätzlich möchten wir zunächst anmerken, dass wir weiterhin davon überzeugt sind, dass das Entgeltsystem mit dem praktizierten Netzzugangssystem in Deutschland korrelieren muss, um Quersubventionierungen unter den Transportkunden zu vermeiden. Dies wird aus unserer Sicht nur durch das bereits mehrfach diskutierte Topfmodell (einheitliche Entgeltbildung) sicher erreicht. Wir haben allerdings verstanden, dass die BK9 die Einführung eines Topfmodells in Deutschland ablehnt und stattdessen ein vertikales Kostenwälzungsmodell bevorzugt. Dieses Modell ist zwar nicht geeignet, die Quersubventionierungen zwischen den Transportkunden komplett abzustellen, wir halten es unter den genannten Rahmenbedingungen allerdings für einen Schritt in die richtige Richtung, um den derzeit bestehenden strukturellen Verwerfungen zwischen Entgeltmodell und Netzzugangssystem entgegenzuwirken.

Nachfolgend möchten wir zunächst noch einmal auf die Wechselwirkung zwischen Netzzugangsmodell und Entgeltmodell eingehen und die Effekte des Auseinanderfallens von Netzzugangs- und Entgeltmodell auf die Tarife der Fernleitungsnetzbetreiber darstellen. Abschließend möchten wir Ihnen sachgerechte Vorschläge zu einzelnen auf dem Workshop diskutier-

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Datum: 09.01.2015

Unser Zeichen: GLR 15.01 P

Betreff: Horizontale Kostenwälzung

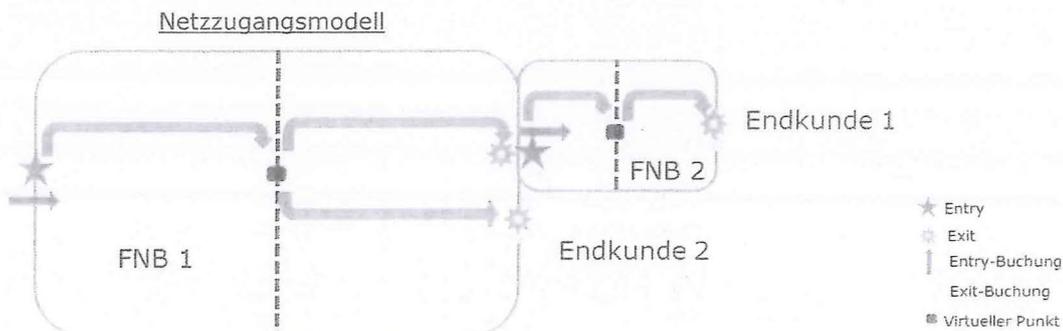
ten Aspekten in dem von der BK9 bevorzugten Modell machen.

## 1. Korrelation zwischen Netzzugangs- und Netzentgeltmodell

Die Konsolidierung der Marktgebiete bei gleichzeitiger Standardisierung der Transportprodukte hat dazu geführt, dass die Kapazitäten unterschiedlicher FNB in hohem Maße austauschbar sind. Durch die Marktgebietsbildung bieten die FNB nun identische Services an: Einspeisung ins Marktgebiet bzw. Ausspeisung aus dem Marktgebiet. Die Netzbetreiber innerhalb eines Marktgebietes arbeiten bei der Erbringung dieser Dienstleistungen für die Transportkunden in dem dafür erforderlichen Ausmaß zusammen. Dabei liegt es in der Natur der Sache, dass die spezifischen Anteile eines jeden einzelnen Netzbetreibers an dem Gesamtprodukt unterschiedlich hoch sind. Im Gegensatz zu den Marktgebieten, die früher nur durch einen FNB aufgespannt wurden, kann in den Marktgebieten mit mehr als einem FNB (s. GASPOOL und NCG) der einzelne FNB mit seinem Netz respektive mit seinen Kosten die Transportleistung nicht mehr allein erbringen. Die marktgebietsweiten Transportleistungen können nur durch das Zusammenwirken aller FNB im Marktgebiet erbracht werden. Daher verpflichtet § 20 1b EnWG auch alle Netzbetreiber, in dem Ausmaß verbindlich zusammenzuarbeiten, das erforderlich ist, damit der Transportkunde zur Abwicklung eines Transports auch über mehrere, durch Netzkopplungspunkte miteinander verbundene Netze nur einen Einspeise- und einen Auspeisevertrag abschließen muss. Während das Gasnetzzugangsmodell gemäß § 20 Abs. 1b EnWG ein Entry-/Exit Modell auf Marktgebietsebene vorsieht, erfolgt die Entgeltbildung derzeit allerdings ausschließlich auf individueller FNB-Ebene, was dazu führt, dass nicht alle Transportkunden gleichermaßen an den Kosten des Marktgebietes beteiligt werden. Im Ergebnis führt dies zu einem Missverhältnis zwischen bezogener gaswirtschaftlicher Leistung einzelner Transportkunden und den zu tragenden Kosten zur Erbringung dieser gaswirtschaftlichen Leistung.

Die nachfolgenden Grafiken verdeutlichen nochmals an einem vereinfachten Beispiel die oben geschilderten Sachverhalte.

### FNB individuelles Marktgebiet: Netzzugang und Entgeltbildung erfolgen auf identischer Basis, dem individuellen FNB Netz-/Marktgebiet



FNB erbringen individuelle Transportservices für ihr Netzgebiet:

- Ein-/Auspeisepunkte der jeweiligen Netzgebiete sind flexibel kombinierbar

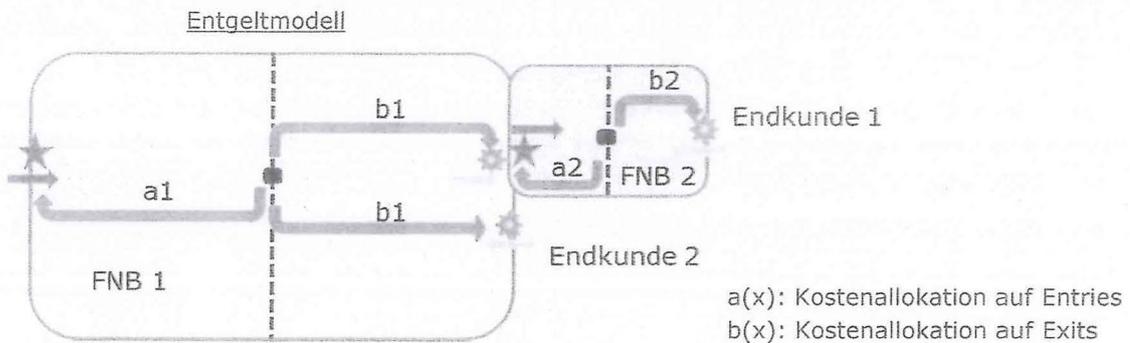
Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Datum: 09.01.2015

Unser Zeichen: GLR 15.01 P

Betreff: Horizontale Kostenwälzung

- Diskriminierungsfreier Zugang zum FNB-individuellen Virtuellen Punkt

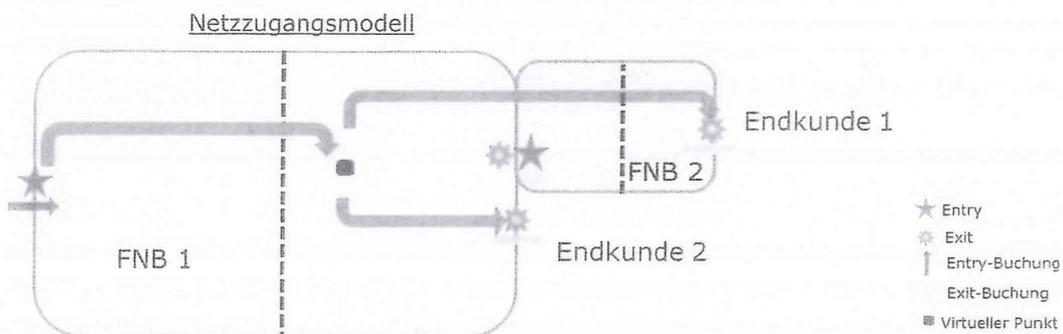


Entgeltbildung berücksichtigt die Transportservices im jeweiligen FNB-Netzbereich:

- FNB allokiert die Summe ihrer erlaubten Erlösobergrenze (EOG) auf alle Ein- und Ausspeisepunkte ihres Netzes (Annahme im Beispiel: 50% auf Entry / 50% auf Exit)
- alle Ein- und Ausspeisepunkte werden bepreist
- Entgeltbildung erfolgt diskriminierungsfrei: alle Transportkunden zahlen für den gleichen Service den gleichen Preis

Fazit: Das Entgeltmodell basiert auf dem angewendeten Netzzugangsmodell. Kosten werden verursachungsgerecht allokiert. Transportkunden zahlen für die gleiche gaswirtschaftliche Leistung den gleichen Preis.

**Marktgebiet mit mehreren FNB: Netzzugang und Entgeltbildung erfolgen auf unterschiedlicher Basis, Netzzugang auf Basis des gemeinsamen Marktgebietes und Entgeltbildung auf Basis des individuellen FNB Netzgebietes**



FNB kooperieren zur Erbringung der marktgebietsweit wirkenden Transportservices:

- Ein-/Ausspeisepunkte aller FNB im Marktgebiet sind flexibel miteinander kombinierbar
- Diskriminierungsfreier Zugang zum Virtuellen Punkt des Marktgebietes grundsätzlich mit jedem Entry- und jedem Exit-Punkt aller FNB

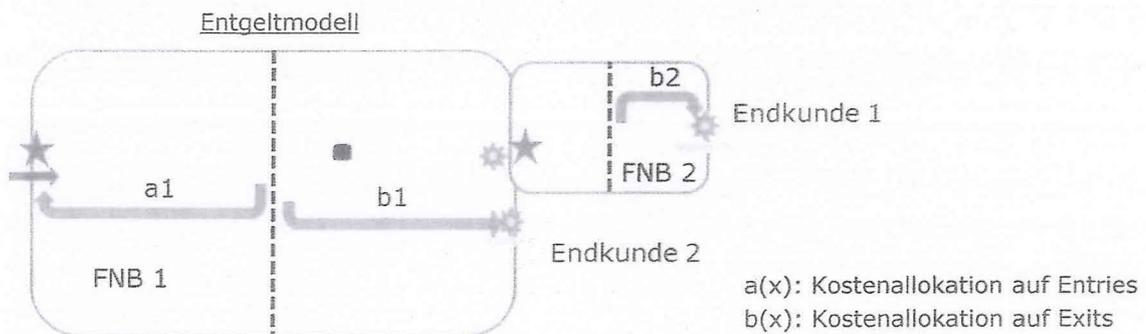
Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Datum: 09.01.2015

Unser Zeichen: GLR 15.01 P

Betreff: Horizontale Kostenwälzung

- Buchung der Netzkopplungspunkte (marktgebietsinterne Punkte) durch Transportkunden ist nicht mehr notwendig (lediglich Entry-Buchung ins Marktgebiet und Exit-Buchung zum Endkunden)
- Marktgebietsweit wirkende Transportservices können nur durch Kooperation der FNB im Marktgebiet erbracht werden



Entgeltbildung berücksichtigt die marktgebietsweit wirkenden Transportservices nicht sondern erfolgt weiterhin auf Basis des individuellen FNB-Netzbereiches, was zu einer nicht verursachungsgerechten Kostenallokation führt:

- FNB können die Summe ihrer erlaubten Erlösobergrenze (EOG) nicht mehr auf alle Ein- und Ausspeisepunkte ihres Netzes allokiieren. In dem Beispiel wird der Exit vom FNB 1 zu FNB 2 nicht mehr bepreist. Konsequenz:
  - o Transport zum Endkunden 2 verteuert sich, da der Kostenblock beim FNB 1, der auf die Exits allokiert wird (Annahme im Beispiel: 50% auf Entry / 50% auf Exit) nun zu 100% vom Exit zum Endkunden 2 zu tragen ist.
  - o Transport zum Endkunden 1 wird günstiger, da der Exit vom FNB 1 zu FNB 2 nicht mehr bepreist wird.
- Die gaswirtschaftliche Leistung des Transportes vom Virtuellen Punkt des Marktgebietes zum Endkunden 1 kann nur durch die Kooperation der beiden FNB 1 und 2 erbracht werden; kostenseitig fließen aber nur die Kosten des FNB 2 in die Bepreisung der Transportleistung ein.

Fazit: Das Entgeltmodell basiert nicht auf dem angewendeten Netzzugangsmodell, was dazu führt, dass Kosten nicht verursachungsgerecht allokiert werden. Transportkunden zahlen für die gleiche gaswirtschaftliche Leistung unterschiedliche Preise.

## 2. Effekte auf die Erlösobergrenze (EOG) des einzelnen FNB und die Tarife in einem Marktgebiet mit mehreren FNB

Die oben aufgezeigten Konsequenzen des Auseinanderfallens von Netzzugangs- und Entgeltmodell in den Marktgebieten GASPOOL und NCG wurden durch die Einführung der KARLA-Gas Festlegung (Kapazitätsregelungen und Auktionsverfahren im Gassektor) noch verschärft. Nach der Einführung von KARLA Gas ist zu beobachten, dass Transportkunden verstärkt nur noch kurzfristige Transportprodukte buchen. In Summe wird das Buchungsverhalten

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Datum: 09.01.2015

Unser Zeichen: GLR 15.01 P

Betreff: Horizontale Kostenwälzung

ten deutlich volatiler und Transportkunden buchen aktuell und zukünftig bei der Wahl zwischen identischen Transportprodukten (marktgebietsweit wirkende Transportservices) sachlogisch immer das Produkt mit dem günstigsten Tarif.

Die zum Teil sehr deutlichen Tarifunterschiede zwischen einzelnen FNB in den Marktgebieten beruhen wie oben dargestellt u.a. auf einer fehlenden horizontalen Kostenwälzung. Aber auch weitere exogene, vom FNB nicht beeinflussbare Faktoren spielen hier eine Rolle, z.B. die historische Ausdehnung/Größe des Netzes, Netzausbau, Lage der Ein- und Ausspeisepunkte, etc.. FNB mit sehr kleinen Netzen/geringer durchschnittlicher Transportentfernung oder Netzen, welche mangels Verdichteranlagen keinen (kostenintensiven) Netzpuffer für das Marktgebiet darstellen oder Netzen, welche vorwiegend über Altanlagen verfügen und nicht marktgebietsdienlich investieren, können die Einspeisungen ins Marktgebiet z.B. deutlich günstiger anbieten als ein FNB mit einem größeren Netz (und damit auch höheren Kosten), da der FNB mit dem kleineren Netz zur Erbringung seines „Transportversprechens“ (Einspeisung in das Marktgebiet) im Marktgebiet direkt und/oder indirekt auch auf gaswirtschaftliche Leistungen des größeren FNB-Netzes kostenlos zurückgreift. Der Verweis auf Effizienzunterschiede zwischen großen und kleinen Netzbetreibern zur Erklärung der zum Teil sehr deutlichen Tarifunterschiede geht hingegen fehl, wie eine Analyse der Kostenstruktur der Netzbetreiber belegt.

Das Angebot standardisierter, mit identischen marktgebietsbezogenen Transportservices versehener Kapazitätsprodukte führt dazu, dass Transportkunden für die Einspeisung ins Marktgebiet bei Vorliegen von alternativen Buchungsmöglichkeiten Einspeisekapazitäten bei dem günstigeren FNB buchen. Gleiches gilt für Ausspeisekapazitäten. Als Folge sinken die Kapazitätsbuchungen im Netz des FNB mit dem höheren Tarif. Um seine EOG vereinnahmen zu können, wird dieser FNB in der nächsten Entgeltperiode seine EOG auf ein geringeres Kapazitätsgerüst verproben, wodurch die Tarife im nächsten Jahr (ceteris paribus) nochmals ansteigen werden. Neben den dann ggfs. gegebenen Kündigungsmöglichkeiten von Kapazitätsverträgen wird die Buchung von Einspeisekapazitäten bei diesem FNB preislich noch unattraktiver, was wiederum zu Tarifierhöhungen im darauffolgenden Jahr führt – eine ansteigende Preisspirale entsteht. Dieser sich selbstverstärkende Effekt kann nur durch eine verursachungsgerechte Kostenallokation im Marktgebiet durchbrochen werden.

Fazit: Der von Marktteilnehmer postulierte „schützenswerte Restwettbewerb“ alternativer Ein-/Ausspeisepunkte in einem Marktgebiet mit mehreren FNB ist aufgrund einer fehlenden verursachungsgerechten Kostenallokation im Marktgebiet und den engen regulatorischen Rahmenbedingungen, die de facto keine Produktdifferenzierung zwischen den FNB mehr zulassen sondern stattdessen deren vollumfängliche Kooperation zur Generierung eines Einheitsproduktes einfordern, massiv gestört bzw. kann gar nicht mehr stattfinden.

### **3. Ziele einer horizontalen Kostenwälzung**

Aus Sicht der Gasunie Deutschland sollten mit der geplanten Festlegung zur horizontalen Kostenwälzung die 3 folgenden, wesentlichen Ziele erreicht werden:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Datum: 09.01.2015

Unser Zeichen: GLR 15.01 P

Betreff: Horizontale Kostenwälzung

- Schaffung eines einheitlichen level-playing-fields für alle Transportkunden und Speicherbetreiber durch eine verursachungsgerechte Kostenallokation im Marktgebiet,
- Quersubventionierung zwischen verschiedenen Transportkunden sollte so weit wie möglich verhindert werden,
- Vermeidung der Gefährdung der operativen Stabilität des Marktgebietes und der Kooperation bei der Darstellung marktgebietsweit wirkender Transportservices.

#### **4. Abgleich der Modelle mit den Zielen einer horizontalen Kostenwälzung**

Von den diskutierten Modellen „einheitliche Entgeltbildung, Kostenwälzung analog zur vertikalen Kostenwälzung, Vor- und Rückwälzung, kleiner Topf“ erfüllt aus unserer Sicht das Modell der einheitlichen Entgeltbildung im Marktgebiet die genannten Ziele am umfangreichsten. Lediglich die einheitliche Entgeltbildung führt dazu, dass das Entgeltmodell und das Netzzugangsmodell auf eine gemeinsame Basis – die Marktgebietsbetrachtung – gestellt werden und damit ein Höchstmaß an Verursachungsgerechtigkeit erreicht wird. Identische Services innerhalb eines kooperativen, wettbewerbsfördernden Marktgebiets wie z.B. der Zugang zum Virtuellen Punkt durch Buchung/Nutzung von Einspeisekapazitäten aus einer Aufkommensregion müssen auch identische Preise haben.

Sollte das Modell der „einheitlichen Entgeltbildung“ seitens der BNetzA nicht festgelegt werden, bildet von den übrigen 3 Modellen aus unserer Sicht das Modell der „Kostenwälzung analog der vertikalen Kostenwälzung“ das Prinzip der Verursachungsgerechtigkeit der zu erbringenden gaswirtschaftlichen Leistung am ehesten ab. Ein Teil der oben beschriebenen Fehlanreize kann je nach Ausgestaltung auch durch das Modell „Kostenwälzung analog zur vertikalen Kostenwälzung“ behoben werden, wohingegen insb. das Modell der Vor- und Rückwälzung zu deutlich weniger verursachungsgerechten Ergebnissen führen würde.

#### **5. Überblick über die aus Gasunie Deutschland Sicht bei dem von der BK9 bevorzugten Modell wichtigen Stellschrauben / Fragen**

Bei der Detailausgestaltung des Modells „Kostenwälzung analog zur vertikalen Kostenwälzung“ sollten aus Sicht der Gasunie Deutschland folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Eine Aufteilung der zulässigen Gesamterlöse im Verhältnis 1:1 in einen Block „Einspeisung“ und einen Block „Ausspeisung“ darf nur zum Zwecke der Ermittlung des Kostenwälzungsbetrages im Rahmen der Kostenwälzung zwischen den FNB zum Tragen kommen bzw. durch die BNetzA festgelegt werden. Im Rahmen der Verprobung der EOG zur Bildung der FNB-spezifischen Tarife müssen weiterhin begründete und davon abweichende Verteilungsschlüssel zulässig sein, um z.B. auf verbleibende Konkurrenzsituationen reagieren zu können.
- Bei der Ermittlung/Abstimmung der an Ausspeisepunkten zu anderen marktgebietsaufspannenden Netzbetreibern im Marktgebiet maximal zur Verfügung zu stellenden Ausspeisekapazitäten muss als Grundprämisse seitens der BNetzA vorgegeben werden, dass diese Kapazitäten so bemessen sein müssen, dass die operative Stabilität des Marktge-

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Datum: 09.01.2015

Unser Zeichen: GLR 15.01 P

Betreff: Horizontale Kostenwälzung

bietes nicht beeinträchtigt wird. Ansonsten kann es aufgrund der unterschiedlichen Betroffenheit der FNB dazu kommen, dass kommerzielle Interessen die Kapazitätsnachfrage innerhalb des Marktgebietes und damit dessen Stabilität gefährden. Daher sind Erfahrungswerte der letzten Jahre sowie Einschätzungen für die zukünftige Entwicklung bei der Ermittlung mit zu berücksichtigen. Alle FNB im Marktgebiet sind in der Verantwortung, sicherzustellen, dass die Transportwünsche der Kunden soweit operativ möglich realisiert werden können. Auch die Kooperationspartner im Marktgebiet GASPOOL haben derartige feste Überspeisekapazitäten bereits vertraglich fixiert, die den Betrieb des Marktgebietes erlauben.

- Maßgeblich ist an dieser Stelle, wie von der BK9 richtigerweise erkannt, nicht der tatsächliche physikalische Fluss sondern die vorgehaltene Leistung, da nur diese die kooperierenden FNB in die Lage versetzt, entsprechende Dienstleistungen an ihre Kunden auf fester Basis zu vermarkten. In diesem Zusammenhang ist auch der Einsatz der Regelenergie durch den MGV und dessen Abgrenzung von den zur Organisation des Marktgebietes erforderlichen Lastflusszusagen streng zu monitoren und denjenigen Netzen verursachungsgerecht zuzuordnen, die ihr Kapazitätsmodell bzw. zu geringe Austauschkapazitäten mit Hilfe von Regelenergie im operativen Netzbetrieb stützen.
- Ein regelmäßiger Review der maximal zur Verfügung zu stellenden Kapazität sollte Bestandteil der Kostenwälzungsregelungen sein. Die Ergebnisse des Reviews sollten – sofern Anpassungsbedarf festgestellt wird – eine Anpassung der Höhe der Kapazitätsvorhaltung für die nächste Periode auslösen.
- Sondersituationen, wie z.B. operative Unterstützung im Falle von Maintenance-Maßnahmen, Notfällen, etc. sollten bei der Bestimmung der maximal zur Verfügung zu stellenden Ausspeisekapazitäten nicht berücksichtigt werden.
- Abnahmezusagen des aufnehmenden marktgebietsaufspannenden Netzbetreibers dürfen bei der Ermittlung des Kostenwälzungsbetrages nur dann berücksichtigt werden, wenn diese für den abgebenden FNB tatsächlich einen Nutzen und damit Wert darstellen, z.B. in dem er auf dieser Basis i.S. einer Lastflusszusage zusätzliche Kapazitäten darstellen kann. Generell kann eine permanente Abnahme durch einen nachgelagerten FNB aber kein Grund für eine Minderung des Wälzungsbetrages sein, da in einem ersten Schritt regelmäßig Kosten beim abgebenden FNB durch die Vorhaltung dafür notwendiger Infrastruktur entstehen und eine sichere Einspeisung aus einem vorgelagerten Netz auch in den Fällen einen Wert für den nachgelagerten FNB darstellt, wenn dieser z.B. die Reichweite seiner eigenen Einspeisekapazitäten im Gegenstrom in Richtung des vorgelagerten FNB signifikant ausweiten kann.
- Sollte es Fälle geben, wo die maximal zur Verfügung zu stellende Ausspeisekapazität unterbrechbare Anteile aufweist, so müssten diese unterbrechbaren Kapazitäten sachgerecht geringer bepreist werden als die festen Kapazitäten. Grundsätzliche ist die Sachgerechtigkeit unterbrechbarer Anteile allerdings zu hinterfragen, da sie einer Vorhaltung nicht entsprechen.
- Eine analoge Kostenwälzung für eine entsprechende gegenseitige Nutzung von Kapazitäten in Leitungsgesellschaften (Bruchteilsgemeinschaftsgesellschaften „BTG“) ist aus unserer Sicht sachgerecht, sofern zwischen den BTG-Partnern eine entsprechende Nutzung vereinbart ist. In der Praxis gibt es diesbzgl. sowohl Vereinbarungen mit einem einseitigen Nutzungsrecht wie auch mit einem gegenseitig eingeräumten Nutzungsrecht. In beiden Fällen sollten diese Überspeisepunkte analog zu den übrigen Überspeisepunkten be-

**Gasunie Deutschland Transport Services GmbH**

Datum: 09.01.2015

Unser Zeichen: GLR 15.01 P

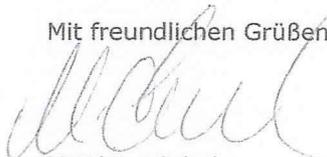
Betreff: Horizontale Kostenwälzung

rücksichtigt und bepreist werden. Auch hier ist es aus den oben geschilderten Gründen unseres Erachtens zielführender, zur Bestimmung der zur Verfügung zu stellenden Über-speisekapazitäten auf eine Kapazitätsvorhaltung abzustellen und nicht auf eine Kosten-verrechnung auf Basis der tatsächlichen Nutzung.

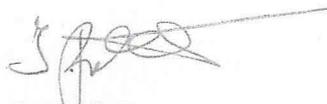
Da das Modell von der BNetzA erst in groben Zügen skizziert wurde und Detailregelungen noch auszuarbeiten sind, würden wir eine Beteiligung am weiteren Prozess zur detaillierten Ausgestaltung sehr begrüßen.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Schulz



Ingrid Peters

Postfach 21 07, D-30021 Hannover  
Bundesnetzagentur - BK 9  
Herrn Fuß  
Postfach 80 01  
53105 Bonn

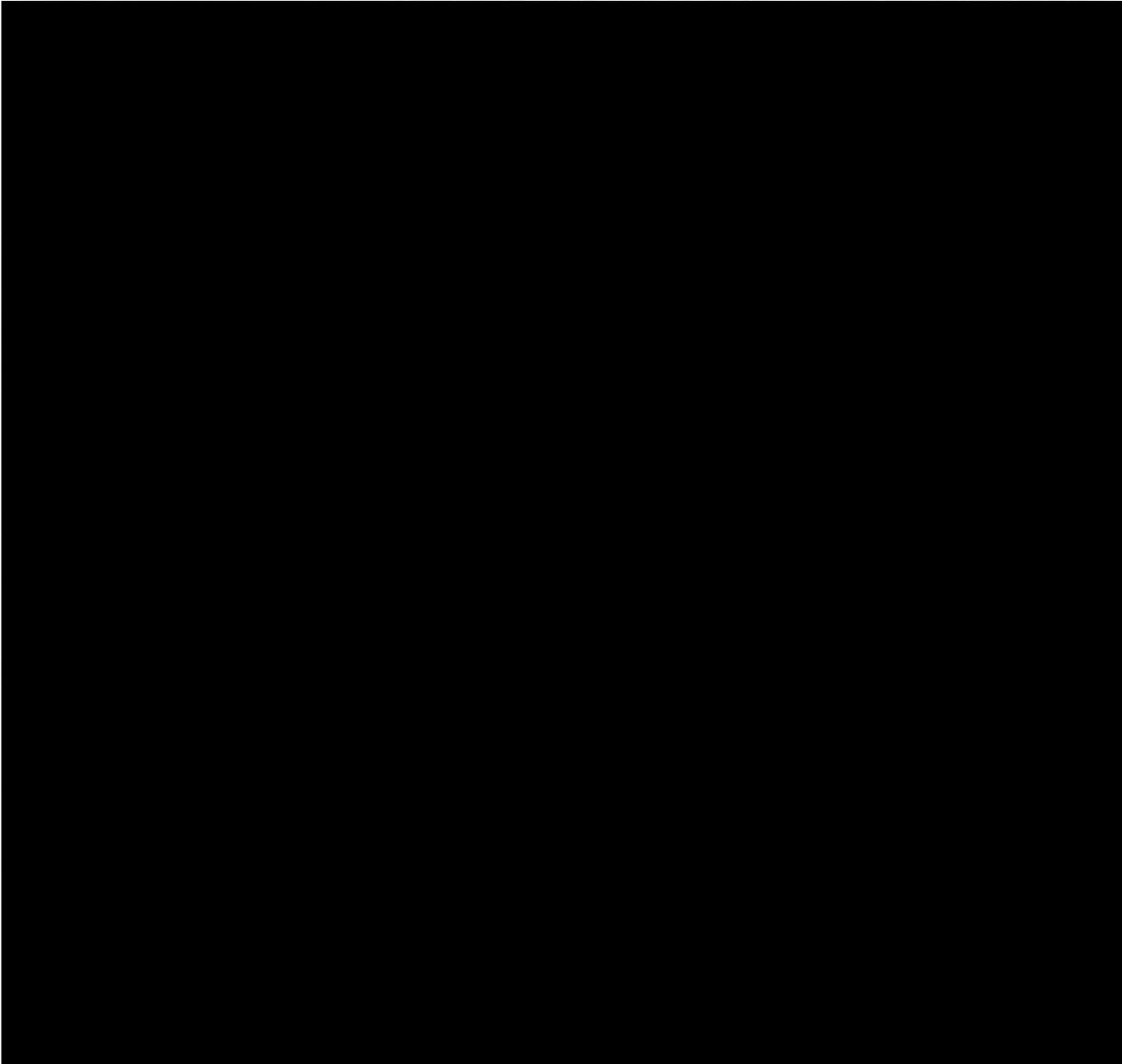
Datum	Telefon
30.09.2013	0511/6406072831

Unser Zeichen	Ihr Zeichen
---------------	-------------



Betreff  
Entgeltbildung von Fernleitungsnetzbetreibern  
- Horizontale Kostenwälzung

Sehr geehrter Herr Fuß,



**Gasunie Deutschland Transport Services GmbH**

Postfach 21 07  
D-30021 Hannover  
Pellkanplatz 5  
D-30177 Hannover  
T +49 (0)511 640 607-0  
F +49 (0)511 640 607-1100  
E [info@gasunie.de](mailto:info@gasunie.de)

Sitz der Gesellschaft: Hannover

Handelsregister:

Amtsgericht Hannover HRB 61631

Ust-IdNr: DE 234791306

Geschäftsführer:

Jens Schumann, Hans Coenen

[www.gasunie.de](http://www.gasunie.de)

Postfach 21 07, D-30021 Hannover  
Bundesnetzagentur - BK 9  
Herrn Fuß  
Postfach 80 01  
53105 Bonn

Datum	Telefon
26.08.2013	0511/6406072051
Unser Zeichen	Ihr Zeichen

Betreff  
Entgeltbildung von Fernleitungsnetzbetreibern  
- Horizontale Kostenwälzung

Sehr geehrter Herr Fuß,

**Gasunie Deutschland Transport Services GmbH**

Postfach 21 07

D-30021 Hannover

Pelikanplatz 5

D-30177 Hannover

T +49 (0)511 640 607-0

F +49 (0)511 640 607-1100

E info@gasunie.de

Sitz der Gesellschaft: Hannover

Handelsregister:

Amtsgericht Hannover HRB 61631

Ust-IdNr: DE 234791306

Geschäftsführer:

Jens Schumann, Hans Coenen

www.gasunie.de