

bne-Stellungnahme zur

Änderung der Festlegung KARLA Gas –

Hier: Konsultation zur Änderung der Festlegung in Sachen Kapazitätsregeln und Auktionsverfahren [AZ.: BK7-12-201]

Die Einrichtung der gemeinsamen Vermarktungsplattform auf TRAC-X, die Umsetzung der Festlegung von KARLA Gas und der Start der Day-Ahead-Vermarktung war ohne Frage eine große Herausforderung für die Fernleitungsnetzbetreiber. Der bne begrüßt daher, dass es den Fernleitungsnetzbetreibern gelungen ist, die gesetzlichen und behördlichen Vorgaben weitgehend umzusetzen.

Situation vor der Neuregelung des Kapazitätsmanagements

Bevor wir auf den Vorschlag des Konsultationsentwurfs vom 27. Juli eingehen, möchten wir einige Erwägungen aus dem Festlegungsverfahren zum Kapazitätsmanagement hervorheben. Zentrale Zielstellung der Bundesnetzagentur (BNetzA) bei der Festlegung KARLA war, *„die technisch ungenutzten aber gebuchten Kapazitäten bei einem vertraglichen Engpass wirtschaftlich nutzbar zu machen und damit auf einen effizienteren Netzzugang hinzuwirken.“* Mit dieser Begründung wurde auch die Renominierungsbeschränkung eingeführt. Die dadurch „gewonnene“ kurzfristig Kapazität sollte in der Day-Ahead-Vermarktung *„anderen Transportkunden zur Verfügung gestellt werden, die Gas zwischen zwei benachbarten Marktgebieten transportieren und letztlich Gashandelsmärkte miteinander verbinden können“*, so die Beschlusskammer in ihrer Begründung zu KARLA weiter (Seite 13). Vor der Neuregelung des Kapazitätsmanagements durch die Novelle der GasNZV und der Festlegung KARLA entsprachen die physischen Lastflüsse an vielen der wichtigsten Netzkopplungspunkten zwischen Marktgebieten und zu benachbarten Märkten keineswegs einer Vollauslastung des Netzes, wie die BNetzA ebenfalls feststellte (S. 4 der Festlegung). Diese überwiegenden vertraglichen Engpässe behinderten insbesondere den Markteintritt neuer Wettbewerber.

Day-Ahead-Auktionen nach KARLA Gas

Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass für eine in Anspruch genommene Leistung – hier

der Netznutzung – auch ein Preis gezahlt werden muss und eine Ausoptimierung des Systems nicht im Interesse der Neuen Anbieter liegt. Jedoch sehen wir die bisherige Entwicklung nach der Einführung der D-1 Auktion eher als Momentaufnahme und erwarten, dass sich eine rege Beteiligung des Marktes und eine entsprechend größere Nachfrage bald einstellen wird. Die Betrachtung von nur knapp zwei Monaten sind ein zu kurzer Zeitraum, um tragbare Schlussfolgerungen aus den Auktionsergebnissen ziehen zu können. Mindestens muss die D-1 Auktion auch ordentlich und für alle Buchungspunkte funktionieren bevor die Systemregeln (hier Anpassung von KARLA Gas) erneut geändert werden. Zudem speist sich die im Rahmen der Day-Ahead-Auktionen (D-1 Auktion) vermarktete Tageskapazität aus insgesamt drei Quellen: Aus nicht in Monatsauktionen vermarkteter Primärkapazität, aus an den Netzbetreiber zurückgegebener Kapazität und aus durch die Renominierungsbeschränkung frei gesetzter Kapazität. Die unzureichende Vergleichbarkeit, die zahlreichen Schwachstellen bei der Implementierung der Festlegung KARLA und die Auswertung durch die Fernleitungsnetzbetreiber (FNB) selbst sind keine geeignete Grundlage, um über den Verzicht auf einen Mindestpreis bei den D-1 Auktionen zu entscheiden.

Vielmehr sollten folgende Punkte bei der Entscheidung über eine Anpassung ebenfalls durch die Bundesnetzagentur berücksichtigt werden:

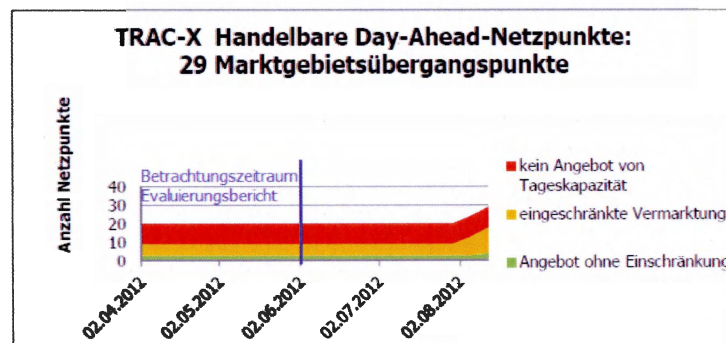
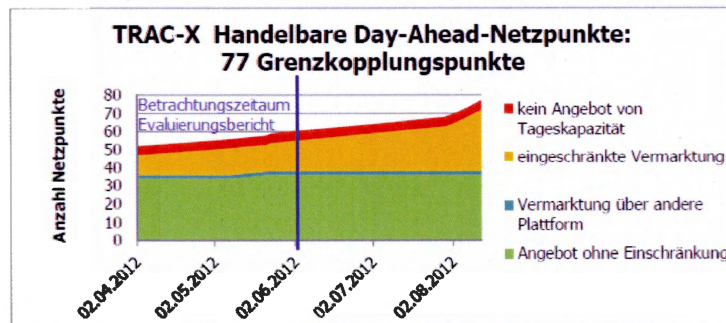
- Einführung der D-1 Auktion

Die Vermarktung von Tageskapazitäten mit der D-1 Auktion wurde zum 2. April 2012 gestartet. Die FNB und die BNetzA sprechen von einem erfolgreichen Start. Diese Bewertung können wir keinesfalls teilen, allein schon weil beim Start nicht alle FNB beteiligt waren und nicht für alle Buchungspunkte Tageskapazitäten angeboten wurden. Selbst heute ist noch fast die Hälfte der Punkte nur mit Einschränkungen D-1 handelbar; für 16 der insgesamt 106 Punkte gibt es im Day-Ahead-Handel gar kein Angebot. Nach unserer Auswertung der aktuellsten Liste (vom 17. August) mit D-1 auf TRAC-X handelbaren Netzpunkten stellt sich die Situation wie folgt dar (rein quantitative Analyse ohne Gewichtung der Netzpunkte): Stand 17. August ist die D-1 Auktion auf TRAC-X nur bei 47 Prozent der 77 Grenzkopplungspunkte und bei 14 Prozent der Marktgebietsübergangspunkte vollständig (also ohne weitere Einschränkungen) umgesetzt. Weitere Ergebnisse hierzu haben wir in folgender Übersicht zusammengestellt:

TRAC-X Einführung Day-Ahead-Auktion	Stand der Implementierung		Anmerkung zum Angebot
- Handelbare Netzpunkte auf TRAC-X	02.04.2012	13.08.2012	
Von 77 Grenzübergangspunkten ...	45	70	Implementiert und ohne Beschränkung: 47 %
* Angebot ohne Einschränkung	34	36	
* eingeschränkte Vermarktung	11	34	29 Buchungspunkte: Mindestlosgröße 10 MWh/h; 4 Buchungspunkte: Mindestlosgröße 1 MWh/h; an 1 Punkt kein Angebot von Kapazität aus Renominierungsbeschränkung
* Vermarktung über andere Plattform	2	2	Capsquare FCFS
* kein Angebot von Tageskapazität	5	5	Bei OGE: D-1-Vermarktung wird zur Zeit nicht angeboten
Von 29 Marktgebietsübergangspunkten ...	9	18	Implementiert und ohne Beschränkung: 14 %
* Angebot ohne Einschränkung	3	4	
* eingeschränkte Vermarktung	6	14	Mindestlosgröße 10 MWh/h
* kein Angebot von Tageskapazität	11	11	Bei OGE: D-1-Vermarktung wird zur Zeit nicht angeboten

- Beobachtungszeitraum

Der Ende Mai veröffentlichte Evaluierungsbericht umfasst gerade einmal die Erfahrungen aus knapp zwei Monaten (April und Mai). Bis kurz vor dem Start am 2. April war die Funktionsweise der D-1 Auktion noch unklar, erst im März 2012 informierte TRAC-X die Transportkunden über die geplante Umsetzung. In dem eng gesteckten Zeitplan war für Transportkunden keine Möglichkeit vorgesehen, das System vor dem Start zu testen – der Echtbetrieb ab dem 2. April war gleichsam der Funktionstest. Dabei war das Angebot von Netzpunkten in der Day-Ahead-Auktion bis Ende Mai (Ende des Betrachtungszeitraums des Evaluierungsberichts) noch kleiner als heute – wie in den folgenden Abbildungen dargestellt:



Wenn man diese Entwicklung berücksichtigt, ist die zurückhaltende Beteiligung der Transportkunden an den D-1 Auktionen nicht mehr überraschend. Nicht wenige Transportkunden warteten die Einführung der D-1 Auktion erst einmal ab und deckten ihren Kapazitätsbedarf auch für den Zeitraum über den 1. April 2012 hinaus in Monatsauktionen oder mit längerfristigen Kapazitätsprodukten. Problematisch für die automatisierte Umsetzung des Buchungsprozesses beim Transportkunden sind zudem jene zahlreichen Netzpunkte, an denen die D-1 Auktion an weitere Bedingungen geknüpft ist (in der Abb.: „eingeschränkte Vermarktung“). Gerade das **Kapazitätsangebot mit Mindestlosgrößen** stellt eine **Barriere für kleinere Transportkunden** dar und wirkt sich selbstverständlich auch auf die Nachfrage nach diesen Tageskapazitäten aus. Aussagen über eine notwendige Anpassung von KARLA Gas können daher nur nach vollständiger Implementierung der Festlegung gemacht werden.

- Erlössituation der Fernleitungsnetzbetreiber

Auch hier ist der Betrachtungszeitraum aus den oben genannten Gründen zu kurz, um mit den Ergebnissen der bisherigen D-1 Auktionen die Streichung des Mindestpreisverzichts zu begründen. Bei den stattfindenden Auktionen hat sich inzwischen deutlich größere Nachfrage eingestellt. Für die Entscheidung der BNetzA wäre es sinnvoll, wenn TRAC-X aktuelle Daten je Netzpunkt und Auktionstag zu den gelaufenen Auktionen bereitstellt. Eine lediglich vierseitige Analyse des Evaluierungsberichts mit aggregierten Daten über alle FNB und Netzpunkte erlauben keine fundierten Entscheidungen über die Anpassung der KARLA Gas.

- Kostenverschiebung von der Einspeise- zur Ausspeiseseite

Sowohl die FNB im Evaluierungsbericht als auch die Beschlusskammer sprechen von einer möglichen Kostenverschiebung auf die Ausspeiseseite infolge der Einnahmefälle. Uns ist jedoch der Mechanismus dieser Verschiebung nicht klar. Handelt es sich dabei um einen Automatismus? Auf welcher Grundlage verteilen die FNB die Kosten zwischen Ein- und Ausspeiseseite und nach welchen Kriterien dürfen sie diese Aufteilung verändern? Gibt es dazu Vorgaben der Bundesnetzagentur?

Die vage Argumentation mit einer „nicht zufriedenstellenden Erlössituation“ bei „einigen FNB“ ist ein weiterer Punkt, wo unbedingt mehr Sachlichkeit in die Diskussion gebracht werden muss. Hier sollten die FNB mindestens Zahlen beibringen, in welchem Verhältnis die Er-

gebnisse der D-1 Auktionen zu den Mengen und Erlösen (getrennte Angabe des regulierten Entgelts, des Auktionsaufschlags) der vermarkteten Kapazität in all den anderen Auktionen mit Monats-, Quartals- und Jahresprodukten stehen. Keinesfalls dürfen die Auktionsergebnisse, die möglicherweise nur bei einem einzigen FNB unter dessen Erwartungen liegen, dazu genutzt werden, um damit den bei allen 12 FNB unbeliebten Startpreis Null zu streichen.

- Anreizwirkung des Startpreises von Null

Ohne Frage, der Startpreis Null lässt den Erwerb von Tageskapazität im Vergleich zu den anderen Kapazitätsprodukten attraktiver erscheinen. Allerdings ist auf TRAC-X zu beobachten, dass mit zunehmender Nachfrage Tageskapazitäten mit einem Auktionsaufschlag vergeben werden der zum Teil sogar über dem regulierten Entgelt liegt. Auch ist der Kapazitätserwerb über die D-1 Auktion für Transportkunden deutlich aufwändiger als die Teilnahme an den Auktionen der Monats- und längerfristigen Kapazitätsprodukte; Termin der D-1 Auktion nach dem Börsenhandel und nach der Nominierung ist außerdem sehr spät.

Die im Evaluierungsbericht von TRAC-X wiederholten Äußerungen, Transportkunden die das Angebot von D-1 Kapazitäten nutzten, würden zwecks Kostenoptimierung das System ausnutzen, sind grenzwertige Unterstellungen.

Überlegungen zum Startpreis für Day-Ahead-Auktionen

Die Vermarktung kurzfristiger Transportkapazität ist eine wichtige Ergänzung zu den anderen Kapazitätsprodukten. Ein solches Angebot ermöglicht Transportkunden, kurzfristig Kapazität zu erwerben, um Marktpreisunterschiede zwischen den Virtuellen Handelspunkten auszunutzen. Das Ziel, durch KARLA Gas dem Erdgashandel mehr Liquidität zuzuführen ist aber noch nicht erreicht – unter anderem wegen der Einführung neuer Barrieren wie etwa dem Konvertierungsentgeltsystem und dem Ausschluss der L-Gasqualität vom Handel an der EEX.

Ein großer Vorteil der bisherigen Regelung mit Verzicht auf den Mindestpreis in der Day-Ahead Auktion ist dessen Einfachheit. Bereits unter dieser Prämisse ist die in der Konsultation vorgeschlagene Variante 2 keine Alternative. Ein solch komplexes Startpreissystem in den IT-Systemen der Transportkunden abzubilden erfordert hohen Aufwand (Benachteiligung kleiner Transportkunden!) der nicht mehr im Verhältnis zum Nutzen steht.

Der generelle Verzicht auf den Startpreis von Null (Variante 1) ist ebenfalls nicht verhältnismäßig. Denn für jenen Teil der D-1 vermarkteten Kapazität, der aus einer Renominierungsbeschränkung stammt, erhält der FNB das Transportentgelt bereits vom bisherigen Kapazitätsinhaber. Eine Vergabe dieser Kapazität zum regulierten Entgelt wäre eine unangemessene doppelte Einnahme für den FNB. Die Aussicht zweifach kassieren zu können würde wiederum bei den FNB falsche Anreize setzen bezüglich der Beseitigung von Netzengpässen.

Sofern es den FNB tatsächlich darum geht, die Umwandlung unterbrechbarer Kapazität in feste Tageskapazität zu unterbinden, muss nicht unbedingt das regulierte Entgelt als Startpreis eingesetzt werden. Der gleiche Effekt würde erzielt, würde das Entgelt für unterbrechbare Kapazität als Startpreis für die D-1 Auktion gesetzt.

Berlin, den 28. August 2012