

**NBS-BT**



**SWEG Bahn Stuttgart GmbH**  
Instandhaltungswerk Pforzheim  
Durlacher Straße 86  
75172 Pforzheim



## **Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil (NBS-BT)**

Stuttgart, den 28.01.2022

genehmigt von:

**Gültig ab: 01.03.2022**

gez. Tobias Harms  
Geschäftsführung

gez. Dr. Thilo Grabo  
Geschäftsführung

**Verteiler:** Geschäftsführung  
Eisenbahnbetriebsleiter  
Stv. Eisenbahnbetriebsleiter  
Leiter Qualität und Service  
Leiter Betriebsmanagement  
Leiter Instandhaltungsmanagement  
Dritte mit Aufgaben im Bahnbetrieb

**Persönlich zuzuleiten:** **Zugangsberechtigte**

**Berichtigungen:**

Nummer der Berichtigung:	gültig ab:	berichtigt am:	berichtigt von:

## Inhaltsverzeichnis

1. Ergänzungen zu / Abweichungen von den NBS-AT .....	6
1.1 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis (Ziffer 2.3 NBS-AT) .....	6
1.2 Fahrzeuganforderung (Ziffer 2.4 NBS-AT) .....	6
1.3 Sicherheitsleistung (Ziffer 2.5 NBS-AT) .....	6
1.3.1 Höhe der Sicherheit.....	6
1.3.2 Leistungsverweigerungsrecht.....	7
1.3.3 Abwendung der Sicherheit .....	7
1.4 Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen (Ziffer 3.2 NBS-AT) .....	7
1.4.1 Allgemeines.....	7
1.4.2 Antragsinhalt.....	7
1.4.3 Fehlende/ untaugliche Angaben.....	8
1.5 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens (Ziffer 3.3 NBS-AT) .....	8
1.6 Zu Ziffer 4.4 NBS-AT.....	8
1.7 Haftung (Ziffer 6.1 NBS-AT).....	9
2. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur der Serviceeinrichtung .....	9
2.1 Anschluss an DB-Infrastruktur.....	9
2.2 Betriebsstandort Pforzheim .....	9
2.3 Gleisanlagen der Serviceeinrichtung.....	9
2.4 Weichen .....	10
2.5 Gleise und maßgebliche Neigung.....	10
2.6 Gleisabschlüsse .....	11
2.7 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik .....	11
2.7 Anlagen der Oberleitung 15 KV 16 2/3 Hz.....	11
3. Betriebliche Regelungen .....	11
3.1 Betriebsverfahren .....	11
3.2 Einfahrt in den Anschluss .....	11
3.3 Ausfahrt aus dem Anschluss/Nahstellbereich .....	12
3.4 Zulässige Geschwindigkeiten .....	12
3.5 Maximale Zuglänge .....	12
3.6 Einfahrt in die Werkstatthalle.....	12
3.7 Abstellverbote.....	12
3.9. Festlegen abgestellter Fahrzeuge .....	12
3.10. Bremsen.....	13
3.11. Bedienen der Bremse/ Einfahrt in die Werkstatthalle .....	13

---

3.12. Abstoßen.....	13
4. Anforderungen an das Personal.....	13
4.1 Anforderungen an das Personal der EVU .....	13
5 Notfallmanagement .....	13
5.1 Unfallmeldestelle .....	13
5.2 Erdungsvorrichtungen .....	13
5.3 Ausschalten der Oberleitung .....	13
6 Detaillierte Beschreibung der Infrastruktur .....	14
6.1 Triebzughalle .....	14
6.2 Lagergebäude.....	14
6.3 Außenseitige Versorgungseinrichtungen für Schienenfahrzeuge .....	15
6.4 Zugangs- und Aufstellflächen straßenseitig.....	15
6.5 Einschränkung des Fahrzeugspektrums.....	15
6.6 Personalleistungen in dem Instandhaltungswerk Pforzheim.....	15
7 Entgeltgrundsätze.....	16
7.1 Allgemeines .....	16
7.2 Laufzeitrabatt.....	16
7.3 Umsatzsteuer.....	16
7.4 Anreizsystem .....	16
7.4.1 Grundsätze .....	16
7.4.2 Verantwortung durch keine Partei .....	17
7.4.3 Anreizsystem bei technisch-bedingter Nichtverfügbarkeit .....	17
7.4.4 Anreizsystem bei betrieblich-bedingter Nichtverfügbarkeit .....	17
7.4.5 Berücksichtigung von Investitionen Dritter.....	18
7.4.6 Besonderes Entgelt für Leistungen außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten.....	18
7.4.7 Stornierungsentgelte (Ziff. 4.1.2 NBS-AT) .....	19
7.4.8 Zahlungsverzug .....	19
7.4.9 Mahngebühren .....	19
Anlage 1 - Lageplan (nicht maßstäblich) .....	19
Anlage 2 - Antragsvordruck zur Nutzung von Serviceeinrichtungen.....	19

## Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BdS	Betreiber der Serviceeinrichtung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e. V.	eingetragener Verein
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung
EIGV	Eisenbahninbetriebnahmegenehmigungsverordnung
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Schifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Ls	Lichtsignal
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil
NBS-BT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil
NBS-PT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Preislicher Teil
NL	Nutzlänge
Nr.	Nummer
SBS	SWEG Bahn Stuttgart GmbH
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SiBe	Sicherheitsbescheinigung
SOK	Schienenoberkante
TfV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
z. B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer

## **1. Ergänzungen zu / Abweichungen von den NBS-AT**

### **1.1 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis (Ziffer 2.3 NBS-AT)**

Ergänzend zu Ziff. 2.3.1 NBS-AT müssen folgende Anforderungen an das Personal erfüllt sein:

- Mitführen des eigenen räumlich, zeitlich und von der Klasse her gültigen Eisenbahnfahrzeugführerscheins einschließlich Beiblatt, auf welchem das vom Mitarbeiter bewegte Triebfahrzeug eingetragen ist und ggf.
- Mitführen eines Nachweises der Einweisung in Regelbuch für Triebfahrzeugführer der SBS; alternativ ist eine schriftliche Vorlage (Brief, Fax, Scan per E-Mail) des Nachweises für alle betreffenden Personale des Zugangsberechtigten vor erstmaligen Nutzungsbeginn möglich.

Werden Fahrzeuge von einem Triebfahrzeugführer ohne Einweisung in das Regelbuch der SBS bewegt, so ist ein entsprechend ortskundiger Lotse erforderlich.

### **1.2 Fahrzeuganforderung (Ziffer 2.4 NBS-AT)**

Im Einzelnen muss nachgewiesen werden, dass die Fahrzeuge folgende Anforderungen erfüllen:

- Vorlage einer Zulassungsbescheinigung (in Kopie)
- Vorlage aktueller und ordnungsgemäßer Instandhaltungsnachweise (in Kopie) bzw. bei aufgelaufenen Fristen einer Lauffähigkeitsbescheinigung (im Original)

### **1.3 Sicherheitsleistung (Ziffer 2.5 NBS-AT)**

Ergänzend zu Ziff. 2.5 NBS-AT werden folgende Regelungen getroffen:

#### **1.3.1 Höhe der Sicherheit**

Die SBS verlangt für ihre Leistungen gegenüber dem Zugangsberechtigten bzw. des von ihm beauftragten EVU gemäß Ziff. 2 NBS-AT eine angemessene Sicherheitsleistung im Verhältnis zum Umfang der beantragten Leistung, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit (vgl. Ziff. 2.5 NBS-AT) des EVU bestehen. Angemessen ist eine im Voraus zu erbringende Sicherheitsleistung in Höhe von einem Monatsentgelt. Die Höhe der Sicherheitsleistung berechnet sich aus dem im kommenden Kalendermonat auf Basis des Nutzungsantrages zu erwartenden Entgelts. Die Sicherheit kann durch übliche Sicherungsmittel gestellt werden, insbesondere durch selbstschuldnerische Bürgschaft oder Bankgarantie jeweils auf erstes Anfordern einer in der Europäischen Union ansässigen Großbank, wobei die Insolvenzsicherheit Voraussetzung für die Akzeptanz dieser Sicherheit durch die SBS ist.

### **1.3.2 Leistungsverweigerungsrecht**

Kommt das EVU einem schriftlichen Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von zehn Kalendertagen nach, ist die SBS ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt.

### **1.3.3 Abwendung der Sicherheit**

Das EVU kann die Sicherheit durch monatliche Vorauszahlung abwenden. Bei nicht fristgerechter Vorauszahlung kann die SBS von seinem Leistungsverweigerungsrecht bis zur Vorauszahlung Gebrauch machen.

## **1.4 Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen (Ziffer 3.2 NBS-AT)**

### **1.4.1 Allgemeines**

Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen müssen schriftlich und vollständig ausgefüllt vorliegen. Der Betreiber der Serviceeinrichtung prüft den vollständigen Antrag umgehend nach dessen Eingang und gibt unverzüglich ein Angebot an den Antragsteller ab bzw. teilt ihm unverzüglich mit, wenn die beantragte Nutzung nicht möglich ist.

### **1.4.2 Antragsinhalt**

Für den Antrag soll das Antragsformular genutzt werden, das auf der Internetpräsenz von SWEG Bahn Stuttgart zum Download zur Verfügung gestellt wird. Bei einem von dem Antragsvordruck abweichenden Antrag müssen folgende Angaben mindestens angegeben werden:

- die benötigte Serviceeinrichtung bzw. Ort und Art der benötigten Serviceeinrichtung,
- die benötigten Gleisparameter (z. B. gewünschte Nutzlänge des Gleises, ein- oder zweiseitige Anbindung)
- Zweck der Nutzung
- Art und Anzahl der benötigten peripheren Anlagen,
- Angabe der gewünschten Nutzungsdauer (Datum, Uhrzeit)
- Angaben zu den zu behandelnden Fahrzeugen (z.B. Fahrzeugart, Betriebsnummer)
- Benennung einer oder mehrerer Personen oder Stellen, die befugt und in der Lage sind, Erklärungen zur Lösung von möglichen Nutzungskonflikten abzugeben.

Das Formular Anlage 2 ist hier im Download abrufbar:

<https://www.sweg.de/de/sbs/instandhaltung-und-fahrzeuge/>

### **1.4.3 Fehlende/ untaugliche Angaben**

Fehlende bzw. untaugliche Angaben fordert die SBS bei den vom anmeldenden EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Das anmeldende EVU ist verpflichtet, die fehlenden bzw. untauglichen Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Aufforderung nachzuliefern. Werden die Angaben nicht innerhalb von drei Werktagen vom anmeldenden EVU nachgeliefert, ist eine erneute Anmeldung erforderlich.

### **1.5 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens (Ziffer 3.3 NBS-AT)**

Der Betreiber der Serviceeinrichtung strebt eine höchstmögliche Auslastung seiner Anlagen an. Führt ein Koordinierungsverfahren nach Ziffer 3.3 der NBS-AT nicht zu einem Ergebnis zugunsten eines Zugangsberechtigten, stellt die SBS die Nutzungsentgelte der konkurrierenden Nutzungsanfragen (über den gesamten angefragten Zeitraum) gegenüber. Es ist demjenigen Bieter Vorrang einzuräumen, bei dem sich insgesamt das höchste Regelentgelt erzielen lässt.

Führt dies ebenfalls zu keiner Konfliktlösungsmöglichkeit, so sind die beteiligten EVU aufzufordern, innerhalb von fünf Werktagen ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das auf der Grundlage der gültigen NBS-PT zu zahlen wäre. Die SBS hat das Angebot des EVU, das das höchste Entgelt zu zahlen bereit ist, anzunehmen.

Das Höchstpreisverfahren (gem. § 52 Abs. 8 S. 3 – 6 ERegG) wird von der Bundesnetzagentur durchgeführt. Die hierfür anfallenden Gebühren trägt die SBS.

### **1.6 Zu Ziffer 4.4 NBS-AT**

Ergänzend zu Ziff. 4.4 NBS-AT werden folgende Regelungen getroffen:

#### **1.6.1 Zahlungsbedingungen/Fälligkeit**

Zahlungen werden mit Zugang der Rechnung fällig und sind innerhalb von 20 Kalendertagen nach Fälligkeit auf ein von der SBS zu bestimmendes Konto auf Kosten des EVU zu überweisen.

#### **1.6.2 Abschlagszahlungen**

Bei einem erwarteten Abrechnungsbetrag von mehr als 2.000,00 € werden vom Betreiber der Serviceeinrichtung Abschlagsrechnungen auf Basis des im laufenden Monat zu erwartenden Entgeltes gestellt. Die Rechnungsstellung erfolgt monatlich, das Zahlungsziel beträgt 14 Tage, liegt jedoch nicht früher als am 1. Werktag des Folgemonats. So ist sichergestellt, dass der Nutzer bei Bezahlung des Abschlages nicht in Vorleistung geht.



## **1.7 Haftung (Ziffer 6.1 NBS-AT)**

Ergänzend zu Ziffer 6.1.1 wird die Haftung wie folgt beschränkt: Die Haftung für Schäden an Schienenfahrzeugen wird auf 250.000,00 € sowie für alle übrigen Schäden auf 5 Mio. € begrenzt. Dies gilt nicht für Schäden, die vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurden. Diese Regelung findet keine Anwendung, wenn der jeweilige Schaden, insbesondere Personenschäden, zwingend nach den gesetzlichen Vorschriften zu ersetzen ist.

## **2. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur der Serviceeinrichtung**

### **2.1 Anschluss an DB-Infrastruktur**

Die Verbindung der Infrastrukturen erfolgt über die Weiche 20

### **2.2 Betriebsstandort Pforzheim**

Anschrift:

SWEG Bahn Stuttgart GmbH

Durlacher Straße 86

75172 Pforzheim

Öffnungszeiten:

Mo-Fr: 07:30 – 22:00 Uhr

Lieferzeiten:

Mo-Fr: 07:00 – 15:00 Uhr

### **2.3 Gleisanlagen der Serviceeinrichtung**

Die Serviceeinrichtung „Abstellgruppe Pforzheim Nord“ schließt im Bf. Pforzheim Hbf. an die Infrastruktur der DB Netz AG an. Es bestehen zwei Infrastrukturgrenzen:

1. Der Schienenstoß im rechten Strang der Weiche 21 am Weichenende in Richtung Abstellanlage
2. Der Schienenstoß im linken Strang der Weiche 20 am Weichenende in Richtung DB-Netz.

Der Anschluss besteht aus der ferngestellten Anschlussweiche 20 und den an ihrer Weichenspitze anschließenden Anlagen des Anschliebers. Letztere bilden einen Ortsstellbereich, der ausschließlich über Handweichen verfügt. Die Grenze des Ortsstellbereichs ist der Standort des Ls 157 II vor der Spitze der Weiche 20.

Weitere Einzelheiten können dem Lageplan in Anlage 1 entnommen werden.

## 2.4 Weichen

Die innerhalb der Abstellanlage vorhandenen Weichen und ihre Besonderheiten sind folgender Aufstellung zu entnehmen:

Weiche	Grundstellung	Bedienung	Besonderheit
20		Fdl Pforzheim	
140		Handweiche	
142	Rechtslage	Handweiche	in Rechtslage mit HV 73 verschlossen, Schlüssel unter Verschluss bei EBL oder Arbeitsvorbereitung Instandhaltungsmanagement; linker Strang ohne Oberleitung
143		Handweiche	
145		Handweiche	
147		Handweiche	
149		Handweiche	
N1		Handweiche	linker Strang ohne Oberleitung
N2		Handweiche	
N3	Rechtslage	Handweiche	linker Strang ohne Oberleitung
N4		Handweiche	
9208		Handweiche	ohne Oberleitung

Die Hebelgewichte der Weichen mit Grundstellung sind gem. Ril 301.9001, Ziffer 16 (5) Spalte 2 mit weiß-schwarzer Farbe gekennzeichnet. Weichen ohne Grundstellung verfügen über gelbe Hebelgewichte.

Die Handweichen sind vor dem Befahren durch den Triebfahrzeugführer oder den Bediener des Rangiergeräts in die richtige Endlage zu bringen. Dabei ist auf die korrekte Lage der Weichenzungen zu achten.

Das Auffahren von Weichen ist verboten!

Die Weichenverbindung W N1 / W N3 darf im linken Strang wegen fehlender Fahrleitung nicht mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden.

## 2.5 Gleise und maßgebliche Neigung

Gleis	Nutzlänge	Neigungsverhältnis	Zweck
151	105 m	-2,450 ‰	Abstellgleis, Entsorgungsgleis
152	117 m	-1,950 ‰	Abstellgleis, Entsorgungsgleis
153	77 m	-1,950 ‰	Abstellgleis, Zuführung Messgleis
154	108 m	-1,750 ‰	Zuführungsgleis Werkstatt
155	157 m	-1,750 ‰	Abstellgleis, Zuführung Werkstatt
156	150 m	-2,100 ‰	Abstellgleis
157	149 m bzw. 364 m	-2,100 ‰	Abstellgleis, Längenangaben bis Streckentrenner bzw. Gesamtgleislänge
149	108 m	-2,450 ‰	Abstellgleis ohne Oberleitung
171	99 m	-2,450 ‰	Abstellgleis ohne Oberleitung

Der Mindestradius in der Gleisanlage beträgt 190 m.

## **2.6 Gleisabschlüsse**

Die Gleise 149, 151, 152, 156, 157 und 171 sind mit Festprellböcken ausgerüstet.  
In der Werkstatt werden mobile Gleisabschlüsse verwendet.

## **2.7 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik**

Im Bereich der Serviceeinrichtung sind keine signaltechnischen Einrichtungen vorhanden.

Die Zufahrt zur Infrastruktur der DB Netz AG im Bahnhof Pforzheim Hbf. wird durch das Gleissperrsignal 157<sup>II</sup> abgesichert. Als Flankenschutz gegenüber Zugfahrten v/n Pforzheim-Bötzingen dient die Weiche 20. Die elektrischen Weichen und Signale werden vom Stellwerk Pf. ausgestellt.

## **2.7 Anlagen der Oberleitung 15 KV 16 2/3 Hz**

### Allgemeines

Die Gleise 151 bis 157 einschließlich der Weichenverbindung Weiche (W) N4 / W N2 des Anschlusses sind mit 15 kV-Oberleitung überspannt und bilden die Schaltgruppen 308 (gelb) und 318 (grün). Die Weichenverbindung W N3 / W N1 sowie die Gleise 149 und 171 sind nicht mit Fahrdrabt überspannt.

Die Oberleitungen der Gleise 153 bis 155 enden vor der Werkstatthalle. Das Ende des für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer befahrbaren Bereichs ist durch Signale EI 6 gekennzeichnet.

Die Gleise unmittelbar vor und in der Instandhaltungswerkstatt sind aus Gründen der Unfallverhütung nicht mit Oberleitung versehen.

Das Ende der überspannten Gleisabschnitte ist gemäß Ril. 301.1001 (10) durch Signale EI 6 innerhalb der Oberleitungsanlage oder an gesonderten Pfählen gekennzeichnet.

Die Höhe des Fahrdrabts beträgt 5,50 m über Schienenoberkante.

## **3. Betriebliche Regelungen**

### **3.1 Betriebsverfahren**

Auf dem Gelände gelten die Regeln der Richtlinie 408.48 der DB Netz AG. Alle Fahrten sind Rangierfahrten und das Spitzensignal ist einzuschalten. Befinden sich mehrere Fahrten in der Anlage stimmen sich die Triebfahrzeugführer bzw. der Bediener des Rangiergeräts gegenseitig ab.

### **3.2 Einfahrt in den Anschluss**

Fahrten in die Abstellanlage melden sich beim Fdl Pforzheim. Dieser stellt den Fahrweg bis einschließlich Weiche 20 und stimmt der Rangierfahrt zu. Innerhalb der Abstellanlage ist der Tf für die richtige Weichenlage selbst verantwortlich. Das konkrete Abstellgleis ist bei der Leitstelle der SBS (0711 9869 2397 oder 0711 9869 2398) zu erfragen.

Der Fdl Pforzheim ist über GSM-R lang: 76040102, kurz: 1350 zu erreichen.

Die Zustimmung des Fdl gilt nur bis zur Infrastrukturanschlussgrenze zwischen der DB Netz AG und der Serviceeinrichtung. Die Weiterfahrt im Anschluss wird dabei betrieblich als Ortsrangierbereich behandelt. Ein Weichenwärter ist nicht vorhanden.

Es obliegt dem Triebfahrzeugführer, den Fahrweg gemäß den Regelungen der Ril. 408 einzustellen zu beobachten und jederzeit anhalten zu können.

Das Auf- und Absteigen auf Fahrzeuge ist während der Bewegung grundsätzlich nicht gestattet.

### **3.3 Ausfahrt aus dem Anschluss/Nahstellbereich**

Fahrten aus der Abstellanlage melden sich beim Fdl Pforzheim, bevor sie zum Ls 157 II vorziehen. Beim Vorziehen ist insbesondere darauf zu achten, dass gleichzeitig keine andere Rangierfahrt zum Ls 157 II vorzieht. Zur Zustimmung zur Rangierfahrt am Ls 157 II kann dieses vom Fdl Pforzheim in Stellung Sh 1 gebracht werden.

Zwischen Ls 157 II und Gleis 187 ist zusätzlich der Nahstellbereich NB2 eingerichtet. Auf Antrag kann dieser durch den Fdl Pforzheim eingeschaltet werden. Die Weichen 20 und 151 werden in Linkslage verschlossen und die Sperrsignale Ls 157 II und 187 I zeigen Kennlicht. Bei eingeschaltetem Nahstellbereich darf über die Weichen 20 und 151 sowie in Gleis 187 bis zum Halt zeigenden Ls 187 I frei rangiert werden.

Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist der Fdl Pforzheim zu verständigen, damit der Nahstellbereich wieder ausgeschaltet werden kann.

### **3.4 Zulässige Geschwindigkeiten**

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der gesamten Abstellanlage ab Standort Ls 157 II beträgt 15 km/h. Die tatsächliche Geschwindigkeit ist so einzurichten, dass jederzeit vor Hindernissen angehalten werden kann. Es ist jederzeit mit besetzten Gleisen und Mitarbeitern der Fahrzeugreinigung im Gleisbereich zu rechnen.

Besonders vorsichtig ist in den Gleisen 151 und 152 im Bereich der Ver- und Entsorgungsanlage zu rangieren.

### **3.5 Maximale Zuglängen**

Die maximal zulässige Zuglänge für die Rangierabteilungen beträgt 180 m. Ausnahmen hiervon sind durch den Eisenbahnbetriebsleiter der SBS zu genehmigen.

### **3.6 Einfahrt in die Werkstatthalle**

Das Befahren der Instandhaltungswerkstatt ist nur mit Schrittgeschwindigkeit gestattet. Vor Einfahrt hat der Triebfahrzeugführer die Zustimmung des Werkstattpersonals einzuholen. Diese Zustimmung kann entfallen, wenn bei der Einfahrt die Spitze der Rangierfahrt durch entsprechend eingewiesenes Werkstattpersonal besetzt wird.

Die Einfahrt elektrischer Triebfahrzeuge mit eigener Kraft ist wegen der fehlenden Oberleitung nicht möglich. Schwungfahrten in nichtelektrifizierte Gleise sind nicht gestattet.

Die Einfahrt in die Werkstattgleise sind nur zulässig, wenn die mobilen Gleisabschlüsse an den Gleisenden aufgelegt sind.

### **3.7 Abstellverbote**

Zwischen dem Ls 157<sup>II</sup> und den östlichen Grennzeichen der Gleise 151 bis 157 dürfen Fahrzeuge nur vorübergehend abgestellt werden, solange der betriebliche Ablauf es erfordert.

### **3.9. Festlegen abgestellter Fahrzeuge**

Die Sicherung abgestellter Fahrzeuge erfolgt generell mittels Anlegen der Federspeicherbremse. Ist bei einem Fahrzeug eine oder mehr

Federspeicherbremsen defekt, muss das Fahrzeug zusätzlich mit Hemmschuhen gesichert werden. Das Auflegen von Hemmschuhen muss dem Rangierleiter gemeldet werden.

### **3.10. Bremsen**

Zu bewegende Fahrzeuge sind grundsätzlich an die Hauptluftleitung anzuschließen, alle brauchbaren Bremsen sind einzuschalten.

### **3.11. Bedienen der Bremse/ Einfahrt in die Werkstatthalle**

Bei der Einfahrt in die Werkstatthalle gilt, dass grundsätzlich, wenn sich das besetzte Triebfahrzeug oder Rangiergerät nicht an der Spitze der Rangierfahrt befindet, die Druckluftbremse von der Spitze bedienbar sein muss.

Bei geschobenen Triebzügen darf ersatzweise das Führerbremssventil an der Spitze genutzt werden.

Elektrische Fahrzeuge werden grundsätzlich mit einem Rangiergerät in die Werkstatthalle geschoben oder gezogen.

### **3.12. Abstoßen**

Das Abstoßen von Fahrzeugen ist in der Serviceeinrichtung verboten.

## **4. Anforderungen an das Personal**

### **4.1 Anforderungen an das Personal der EVU**

Betriebspersonale gemäß § 47 EBO der zugangsberechtigten EVU müssen über die Kenntnisse gültigen Regelwerkes verfügen. Die Schulung und Unterweisung ist vom einsetzenden EVU sicherzustellen.

Zugangsberechtigte EVU haben allen ihren eingesetzten Betriebspersonalen insbesondere diese Bedienungsanweisung zugänglich zu machen und deren Inhalte zu vermitteln.

## **5 Notfallmanagement**

### **5.1 Unfallmeldestelle**

Unfallmeldestelle für alle Unfälle oder gefährlichen Ereignisse in der Serviceeinrichtung ist die Leitstelle der SBS.

Anschrift: Presselstraße 10, 70191 Stuttgart

Leitstelle SBS	0711 9869 2397 0711 9869 2398
<b>Notfallnummer</b>	<b>0711 9869 2399</b>
Notfallhandy	0172 7381 989

### **5.2 Erdungsvorrichtungen**

Es werden eine Erdungseinrichtung und ein Spannungsprüfer in einem separaten Schrank am Mast 0-16 vorgehalten.

### **5.3 Ausschalten der Oberleitung**

Das Ausschalten der Oberleitung der Serviceeinrichtung erfolgt durch die ZES Karlsruhe. Im Notfall, wenn keine Fernbedienung des Schalters X308 möglich ist,

kann die Oberleitung von dem für den Bahnhof Pforzheim Hbf. zuständigen Fernwirkunterstation im Stellwerk Pf. ausgeschaltet werden.

Die Rufnummern der Zentralschaltstelle und der Fernwirkunterstation im Stellwerk Pforzheim Hbf. Pf. sind wie folgt:

<b>Notruf Zes Karlsruhe</b>	<b>0721 938 4949</b>
Zes Karlsruhe	0721 938 3367

Fdl Pforzheim	mobil 1	0151 2740 2794
	mobil 2	0151 2740 2793
	GSM-R CT 7 1	76040102
	GSM-R CT 7 2	76040202

## **6 Detaillierte Beschreibung der Infrastruktur**

### **6.1 Triebzughalle**

Die Werkstatthalle umfasst drei Gleise (Gl. 153N, 154N und 155N) mit jeweils ca. 90 m Nutzlänge.

Die Gleise 153N und 154N sind als aufgeständertes Gleis mit einem auf voller Länge installierten festen Dacharbeitsstand ausgeprägt.

Das Gleis 155N ist als kalibriertes Messgleis ausgelegt und verfügt über eine Hubbockanlage mit 16 Hubböcken. Im Gleis 155N ist eine Gleiswaage mit dazugehöriger Arbeitsgrube integriert.

Es sind je Gleis zwei Fremdeinspeisungsanschlüsse (400V/ 63A; 3~ ; CEE – Anschluss), weiterhin mehrere 230 V/16 A-Steckdosen für einfache elektrische Arbeitsgeräte vorhanden.

In der Triebzughalle ist ein beide Gleise auf gesamter Länge überspannender elektrischer Portalkran vorhanden (Tragkraft maximal 12.000 kg).

Neben und zwischen den Gleisen sind Abstellflächen für Werkzeuge und sonstige periphere Einrichtungen vorhanden.

### **6.2 Lagergebäude**

Das an die Werkstatthalle angebundene Lagergebäude verfügt über eine Gesamtlagerfläche von ca. 322 m<sup>2</sup>. Die Lagerhalle ist mit diversen Schwerlastregalen und Regalen für Kleinteile (verschließbar und offen) ausgestattet.

Als Lagerflächen können wir im Bw Pforzheim folgenden Umfang anbieten:

Kleinteilelager: 3 Regalböden, mit den Abmessungen 2,70m X 1,10 m X 0,90m  
Großteilelager: 1 Regalboden, mit den Abmessungen 2,70m X 1,10 m X 0,90m

### **6.3 Außenseitige Versorgungseinrichtungen für Schienenfahrzeuge**

Im Außenbereich ist als stationäre Einrichtung zwischen den Gleisen 151 und 152 eine WC-Ver- und Entsorgungsanlage vorhanden.

### **6.4 Zugangs- und Aufstellflächen straßenseitig**

Das Gelände des Betriebsstandortes ist über eine eigene Zufahrt von der Durlacher Straße her zu erreichen. Die Befahrbarkeit ist für PKW und LKW bis maximal 40 t Gesamtgewicht und maximal 18 m Gesamtlänge ausgelegt.

Die Umgebungsflächen der Halle inklusive der Hallen-Toreinfahrten und der Parkplätze sind asphaltiert und mit Lkw überfahrbar, Näheres regelt die örtliche Verkehrsbeschilderung. Die Nutzung der auf dem Werkshof vorhandenen Parkplätze bedarf aufgrund der beschränkten Anzahl einer vorherigen Abstimmung mit dem Betreiber der Serviceeinrichtung.

### **6.5 Einschränkung des Fahrzeugspektrums**

Entsprechend der aktuellen Genehmigungssituation und insbesondere hinsichtlich des Brandschutzkonzeptes können derzeit in den Serviceeinrichtungen der SBS keine Gefahrgutfahrzeuge behandelt werden.

Aufgrund der verfügbaren Gleislänge ist ferner die Behandlung von Fahrzeugen mit einer Gesamtlänge von mehr als 90 m nicht möglich.

### **6.6 Personalleistungen in dem Instandhaltungswerk Pforzheim**

Die Mitarbeiter sind für die betriebsnahe Instandhaltung an folgenden modernen SPNV-Triebzügen ausgebildet:

- BR (8)442, Talent 3, Hersteller Bombardier Transportation

Die betriebsnahe Instandhaltung umfasst die Durchführung regulärer Inspektionen/Fristen gemäß den Instandhaltungsplänen der Fahrzeughersteller einschließlich der Instandhaltung von Zugsicherungs- und Zugfunkanlagen. Darüber hinaus wird bei Bedarf der Tausch von Komponenten (z.B. Drehgestelle, Achsen, Stromabnehmer, Kupplungen, Powerpacks, Getriebe) durchgeführt, deren Überholung/Aufarbeitung bzw. Reparatur in der Regel bei externen Partnern stattfindet.

Weiterhin finden bei Bedarf Reparaturen von komfortrelevanten Fahrzeugausstattungen (z.B. Sitze, Innenverkleidungen, Beleuchtung, WC-Systeme) statt. Je nach Art der Reparatur wird auch hierbei zum Teil mit externen Partnern zusammengearbeitet.

Weitergehende Qualifikationen für die Instandhaltung anderer als der genannten SPNV-Triebzüge sowie von Lokomotiven oder Reisezug- und Güterwagen sind derzeit beim Personal nicht vorhanden. Da der Personalbestand quantitativ für die reguläre Instandhaltung der Bestandsflotte am Standort Pforzheim ausgelegt ist, können nur geringe Restkapazitäten kurzfristig im Rahmen der externen Vermarktung angeboten werden.

## **7 Entgeltgrundsätze**

### **7.1 Allgemeines**

Das jeweils für die Benutzung der Serviceeinrichtungen der SBS erhobene Entgelt ist den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der SBS – Preislicher Teil (NBS-PT) im Einzelnen zu entnehmen. Alle Preisangaben sind Netto-Preise.

Die Struktur der Preistabelle orientiert sich dabei an folgender Berechnungslogik:

Preisbestandteil 1:

Personalkosten (Ziff.1. NBS-PT)

Preisbestandteil 2:

Reine Gleismiete (Ziff.2.1 NBS-PT)

Preisbestandteil 3:

Nutzung von Anlagen/Geräten (Ziff. 2.2 und 3. NBS-PT)

Preisbestandteil 4:

Anreizsystem

Grundsätzlich setzen sich alle Preise der Preistabelle aus den Kostenblöcken Kapitalkosten und Betriebskosten (einschließlich Verwaltungskosten, ausschließlich Medienverbrauch) zusammen.

### **7.2 Laufzeitrabatt**

Bei einer längerfristigen Nutzung der Serviceeinrichtung reduzieren sich die Verwaltungskosten je Nutzungstag (Kapazitätsprüfung, Vertragsabschluss, technische Abstimmungen etc.), da diese je Nutzungsvorgang in der Regel nur einmal anfallen.

Diese Kostenreduzierung bei längerfristiger Nutzung wird in Form eines Laufzeitrabattes an den Nutzer weitergegeben. Bei sechsmonatiger Nutzung können maximal 6 % Laufzeitrabatt auf die Positionen Gleismiete und Nutzung der Werkstatteinrichtung gewährt werden, die sich an der Einsparung der Verwaltungskosten orientieren. Die Weiterberechnung von Betriebskosten ist nicht rabattfähig.

### **7.3 Umsatzsteuer**

Die von dem Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der SBS zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe erhoben.

### **7.4 Anreizsystem**

#### **7.4.1 Grundsätze**

Der Betreiber der Serviceeinrichtung verfolgt das Ziel, seine Infrastruktur den Nutzern mit einer hohen Qualität und zeitgerecht zur Verfügung zu stellen und hat ein Anreizsystem zur Verringerung von Störungen eingeführt. Das Anreizsystem für die Serviceeinrichtung greift, wenn eine solche aufgrund technischer oder betrieblicher Aspekte nicht verfügbar ist. Hinsichtlich der Wirkungsweise ist zwischen Fällen



technisch und betrieblich verursachter Nichtverfügbarkeit zu unterscheiden. Voraussetzung für die Anwendung des Anreizsystems ist, dass die konkrete Nutzung der relevanten Einrichtung zwischen der SBS und dem EVU vertraglich vereinbart ist.

Generell kommt es bei dem Anreizsystem darauf an, in wessen Verantwortungsbereich die Nichtverfügbarkeit fällt. Die Verantwortung einer Partei bestimmt sich nach dem Vertreten müssen i. S. d. §§ 276, 278 BGB. Es ist zu differenzieren zwischen der

- Verantwortung durch SBS,
- Verantwortung durch EVU und der
- Verantwortung durch keine Partei.

#### **7.4.2 Verantwortung durch keine Partei**

Kann die Ursache der Nichtverfügbarkeit nicht eindeutig dem Verantwortungsbereich der SBS bzw. des EVU zugeordnet werden, findet das Anreizsystem keine Anwendung.

#### **7.4.3 Anreizsystem bei technisch-bedingter Nichtverfügbarkeit**

Eine technisch-bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn Serviceeinrichtungen aufgrund technischer Störungen nicht nutzbar sind. Die Nichtverfügbarkeit ist unverzüglich durch das EVU der SBS anzuzeigen. Gelingt es der SBS innerhalb eines Werktages ab Zeitpunkt der Meldung nicht die Störung zu beheben, so greift das Anreizsystem.

- **Verantwortungsbereich SBS:** Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht behoben wurde, erhält das EVU ein Anreizentgelt gem. Ziffer 4 NBS-PT. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag, an dem die Störung behoben wurde.
- **Verantwortungsbereich EVU:** Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht behoben wurde, erhält die SBS ein Anreizentgelt gem. Ziffer 4 NBS-PT. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag an dem die Störung behoben wurde.

#### **7.4.4 Anreizsystem bei betrieblich-bedingter Nichtverfügbarkeit**

Eine betrieblich-bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn Serviceeinrichtungen aufgrund betrieblicher Einschränkungen nicht nutzbar sind. Die Nichtverfügbarkeit ist durch das EVU der SBS unverzüglich zu melden. Gelingt es der SBS nicht innerhalb von 4 Stunden ab Meldung und während der Öffnungszeiten der Werkstatt die Verfügbarkeit wiederherzustellen, so greift das Anreizsystem.

- **Verantwortungsbereich SBS:** Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag, an dem die Störung angezeigt und nicht behoben wurde, erhält das EVU ein Anreizentgelt gem. Ziffer 4 NBS-PT. Ist die SBS in der Lage, dem

Kunden in der gleichen Betriebsstelle eine Nutzungsalternative zu bieten, entfällt der Anspruch auf Anreizentgelt.

- **Verantwortungsbereich EVU:** Für die durch betrieblich bedingte Nichtverfügbarkeit verursachte Störung erhält die SBS ein Anreizentgelt gem. Ziff. 4 NBS-PT.

#### **7.4.5 Berücksichtigung von Investitionen Dritter**

Beabsichtigt ein Nutzer der Serviceeinrichtung zur Verbesserung seiner Nutzungsmöglichkeiten eigene Investitionen im Bereich der Serviceeinrichtung vorzunehmen, so wird dies vom Betreiber der Serviceeinrichtung ausdrücklich begrüßt, sofern den zusätzlichen Anlagen keine betrieblichen Gründe entgegenstehen.

Vor Durchführung der Investitionsmaßnahme ist grundsätzlich ein Gestattungsvertrag mit dem Betreiber der Serviceeinrichtung abzuschließen, der u. a. technische Parameter, Eigentumsverhältnisse, Verbleib der Anlage nach Nutzungsende, Unterhaltungspflichten etc. regelt. Wird die Investition vollständig durch den Nutzer der Serviceeinrichtung getragen, so wird der Betreiber der Serviceeinrichtung die Nutzungsentgelte nicht aufgrund der zusätzlichen Qualität anheben, welche die vom Nutzer auf eigene Kosten eingebrachte Anlage mit sich bringt.

Werden durch die Investition des Dritten ohnehin notwendige Ersatzinvestitionen des Betreibers der Serviceeinrichtung ganz oder teilweise substituiert, so räumt der Betreiber der Serviceeinrichtung dem Investitionsträger eine Minderung der Nutzungsentgelte ein. Dabei wird die Höhe der eigentlich beim Betreiber der Serviceeinrichtung notwendigen Ersatzinvestition auf die Hälfte der Vertragslaufzeit verteilt und anteilig vom Nutzungsentgelt gemäß Preisliste abgezogen. Dabei ist eine maximale Reduzierung des Gesamtnutzungsentgeltes von 50 % je Monat möglich. Nach Nutzungsende verbleibt die so vom Betreiber der Serviceeinrichtung indirekt geförderte Anlage in jedem Fall im Eigentum des Betreibers der Serviceeinrichtung. Die tatsächlichen Kosten der Investitionsmaßnahme sind vom Investitionsträger über entsprechende Belege (Baurechnungen, Lieferscheine etc.) nachzuweisen.

#### **7.4.6 Besonderes Entgelt für Leistungen außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten**

Außerhalb der in Ziff. 2 genannten Öffnungszeiten ist ein Betrieb gegen ein besonderes Entgelt nach Ziff. 2.4 NBS-PT möglich. Die SBS gewährleistet, entsprechend § 10 ERegG einen zeitlich uneingeschränkten Anspruch auf Zugang zur Infrastruktur und zu den angebotenen Leistungen. Das besondere Entgelt errechnet sich aus den zusätzlichen Mehrkosten beim Betreiber der Serviceeinrichtung. Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Serviceeinrichtung über die regelmäßigen Betriebszeiten hinaus ist

- entweder ein entsprechender Antrag bei Anmeldung (Ziff. 3.2. NBS-AT) oder
- ein Antrag mit den Angaben nach 1.4 NBS-BT.

### 7.4.7 Stornierungsentgelte (Ziff. 4.1.2 NBS-AT)

Stornierungsentgelte dienen dem Ausgleich des Schadens, den die SBS im Falle der Abbestellung oder der sonstigen Nichtinanspruchnahme von Serviceeinrichtungen erleidet. Die Bemessung des Schadens orientiert sich an den ersparten Eigenaufwendungen und der Möglichkeit der Weitervermarktung. Die in der Preistabelle (Ziff. 4) für Serviceeinrichtungen pauschalieren Stornierungsentgelte werden anhand einer zeitlichen Staffelung berechnet.

### 7.4.8 Zahlungsverzug

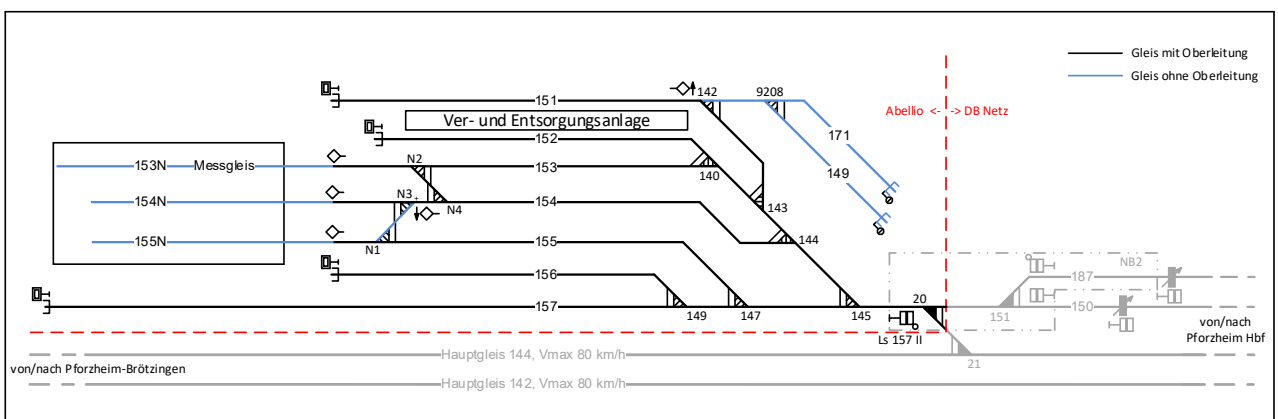
Das Zahlungsziel beträgt 20 Tage ab Rechnungsstellung. Bei Zahlungsverzug werden ab dem 21. Tag ab Rechnungsstellung Verzugszinsen entsprechend § 288 BGB von 8 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank erhoben.

### 7.4.9 Mahngebühren

Wird das Zahlungsziel von 20 Tagen nicht eingehalten, so wird automatisch eine 1. Mahnung versandt, die dem Nutzer der Serviceeinrichtung zusätzlich zum Verzugszinssatz mit 5,00 € in Rechnung gestellt wird.

Ist ein Rechnungsausgleich nach 35 Tagen immer noch nicht erfolgt, so wird automatisch eine 2. Mahnung versandt, die dem Nutzer der Serviceeinrichtung zusätzlich zum Verzugszinssatz mit 10,00 € in Rechnung gestellt wird.

## Anlage 1 - Lageplan (nicht maßstäblich)



## Anlage 2 - Antragsvordruck zur Nutzung von Serviceeinrichtungen

Das Antragsformular steht auf der Internetpräsenz der SWEG Bahn Stuttgart zum Download zur Verfügung.