

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen	2
2	Grundlagen der Betriebsführung	2
3	Anschlussbahn	3
3.1	Anschluss an das übergeordnete Netz der DB Netz AG	3
3.2	Anschluss an die Eisenbahninfrastruktur der HLB Basis AG	3
3.3	Gleisanlagen der Anschlussbahn	3
4	Sicherungsanlagen	5
5	Weichenheizungsanlagen	5
6	Betriebsführung	5
6.1	Allgemeines zur Betriebsführung	5
6.2	Fahrten in den Anschluss HLB	6
6.3	Fahrten aus dem Anschluss HLB	7
6.4	Fahrten innerhalb des Anschlusses HLB unter Befahrung der Gleisanlagen der HLB Basis AG	7
6.5	Fahrten in und aus den Hallen der Wartungseinrichtung	8
7	Bedienen der Weichen und anderen Sicherungseinrichtungen	8
7.1	Bedienen der Weichen und Signale	8
7.2	Sonstige Regelungen	8
8	Verkehr mit Straßenfahrzeugen	8
9	Rechtliche und technische Grundlagen	9

1 Vorbemerkungen

Dieses Betriebskonzept (Teil 1 von 2 – Eisenbahnbetrieb) beschreibt die betriebliche Abwicklung von Fahrzeugzu- und -rückführungen und die Bewegung von Fahrzeugen auf den Anschlussgleisen der zukünftigen Wartungseinrichtung der HLB GmbH in Butzbach Nord. Es ist die Grundlage für den sicheren Rangierbetrieb auf den Gleisanlagen der Wartungseinrichtung unter Mitnutzung der Gleisanlagen der HLB Basis AG und für die betrieblichen Abläufe zwischen Anschlussbahn und der HLB Basis AG (Bahnhof Butzbach Nord).

Das Betriebskonzept nennt die Anforderungen an neue und ggf. Änderungen vorhandener betrieblicher Regelungen, Signalanlagen und Telekommunikationsanlagen, grenzt sie zueinander ab und ist Grundlage für die Betriebstechnologie.

Im Folgenden sind bezeichnet

- die HLB GmbH als Eigentümerin der Wartungseinrichtung, nachstehend „HLB“ genannt, und
- die HLB Basis AG, als Betreiberin der c, nachstehend „HLB Basis AG“ genannt.

Der bestehende Anschluss zwischen der Eisenbahninfrastruktur der HLB Basis AG an das übergeordnete Eisenbahnnetz der DB Netz AG wird betrieblich durch den Anschluss der Wartungseinrichtung nicht verändert. Durch den Bau einer Oberleitungsanlage 15 kV 16.7 Hz zwischen Bahnhof Butzbach DB und Wartungseinrichtung unter Einschluss der Gleisinfrastruktur der HLB Basis AG durch die HLB GmbH wird zukünftig die Übergabe von oberleitungsbetriebenen elektrischen Triebfahrzeugen über dem Gleis zwischen DB Netz und HLB Basis AG möglich.

2 Grundlagen der Betriebsführung

Die HLB betreibt die Wartungseinrichtung für Schienenfahrzeuge einschließlich der Gleisanlagen der Wartungseinrichtung und schließt mit vier Anschlussweichen an die Gleisanlage der HLB Basis AG im Bahnhof Butzbach Nord an.

Die HLB beauftragt die HLB Basis AG mit dem Betrieb der neu zu erbauenden Oberleitungsanlage 15 kV 16,7 Hz von der Anschlussgrenze der HLB Basis AG an das öffentliche Eisenbahnnetz der DB Netz AG im Bahnhof Butzbach bis circa Kilometer 1,5 des durchgehenden Hauptgleises der im Eigentum der HLB Basis AG stehenden Strecke 9372 Butzbach Nord – Pohl Göns (zugleich zukünftig Bahnhofsgrenze des Bahnhofs Butzbach Nord).

Die Anzahl der Zu- und Abführungen von Fahrzeugen zwischen dem übergeordneten Eisenbahnnetz im Bahnhof Butzbach DB und der neuen Wartungseinrichtung bzw. dem Anschluss Butzbacher Weichenbau wird voraussichtlich täglich durchschnittlich 20 Fahrten betragen.

Die Betriebszeiten der Wartungseinrichtung als auch die Nutzung der anschlussgebenden Eisenbahninfrastruktur sind während 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche vorgesehen.

3 Anschlussbahn

3.1 Anschluss an das übergeordnete Netz der DB Netz AG

Der Anschluss der HLB Wartungseinrichtung erfolgt über die bestehende Eisenbahninfrastruktur der HLB Basis AG im Bahnhof Butzbach an das übergeordnete Netz der DB Netz AG.

3.2 Anschluss an die Eisenbahninfrastruktur der HLB Basis AG

Der Anschluss der HLB Wartungseinrichtung erfolgt an die bestehende Eisenbahninfrastruktur der HLB Basis AG im Bahnhof Butzbach Nord:

- Übergabegruppe mit den Gleisen Ü1 bis Ü3 ist aus Richtung Butzbach DB angeschlossen mit DKW 27, zugleich Anbindung eines vorhandenen Anschlussgleises des Anschließers Butzbacher Weichenbau (Firma Voestalpine) und mit Weiche 12 (Gleis Ü1) bzw. Weiche 11 (Gleise Ü2 und Ü3)
- Wartungseinrichtung mittels Weiche 11
- Gleisgruppe U1 bis U3 mit Unterflurradsatzdrehmaschine und Unterflurreinigungsgleis mit DKW 10, zugleich Anbindung eines geplanten Anschlussgleises des Anschließers Matthias Bootz.

Die Grenze der Anschlussbahn ist jeweils der hinter den Weichenenden der Weichen DKW 10, Weichen 11, 12 und DKW 27 liegende Schienenstoß. Die Grenzen werden jeweils durch eine entsprechende Tafel gekennzeichnet.

3.3 Gleisanlagen der Anschlussbahn

Die Übergabegruppe (Gleise Ü1 bis Ü3) dient der Übergabe der Fahrzeuge zwischen EVU, die die Instandhaltung von Fahrzeugen in der Wartungseinrichtung beauftragen, und Wartungseinrichtung.

Die Gleise 1/11 und 2/12 erschließen die Arbeitsstände der schweren Instandhaltung im Hallenschiff 1. Die Gleise 3/13 und 4/14 im Hallenschiff 2 dienen der betriebsnahen Instandhaltung für Fahrzeuge mit längerem Aufenthaltsbedarf. Die Gleise 4/14 bis 8/18 dienen der betriebsnahen Instandhaltung.

Der Anschluss der HLB umfasst nachstehende Gleise mit den angegebenen betrieblichen Nutzlängen:

Gleis-Nr. vor/in der Halle	Gleisanfang	Gleisende	Nutzungszweck	Gleisnutzlänge im Freigelände [m]	Gleisnutzlänge [m] in der Halle [m]	max. Neigung Gleis vor der Halle [%] (in der Halle 0 %)
Gleise Übergabegruppe						
Ü1	WE Weiche 26	WE Weiche 12	Übergabegleis wechselweise für an- und abgehende Fahrzeuge	211,7	-	22,986
Ü2	WE Weiche 25	WE Weiche 14	Übergabegleis wechselweise für an- und abgehende Fahrzeuge	162,9	-	22,609
Ü3	WE Weiche 24	WE Weiche 14	Übergabegleis wechselweise für an- und abgehende Fahrzeuge	142,9	-	21,993
Gleis-Nr. vor/in der Halle	Gleisanfang	Gleisende	Nutzungszweck	Gleisnutzlänge im Freigelände [m]	Gleisnutzlänge [m] in der Halle [m]	max. Neigung Gleis vor der Halle [%] (in der Halle 0 %)
A1	WE Weiche	Gleisabschluss Gleisende	Abstellgleis für Fahrzeuge des Arbeitsvorrates	142,9	-	0,000
Gleise Hallenschiff 1						
11/1	WE Weiche 16	Gleisabschluss Halle	Schwere Instandhaltung	132,5	ca. 185	-0,094
12/2	WE Weiche 16	Gleisabschluss Halle	Schwere Instandhaltung	137,0	ca. 185	-0,094
Gleise Hallenschiff 2						
13/3	WE Weiche 18	Gleisabschluss Halle	Betriebsnahe Instandhaltung mit längerem Aufenthaltsbedarf	125,9	ca. 185	-1,112
14/4	WE Weiche 18	Gleisabschluss Halle	Betriebsnahe Instandhaltung	128,0	ca. 125	-1,364
Gleise Hallenschiff 3						
15/5	WE Weiche 19	Gleisabschluss Halle	Betriebsnahe Instandhaltung	64,0	ca. 125	+0,853
16/6	WE Weiche 19	Gleisabschluss Halle	Betriebsnahe Instandhaltung	65,0	ca. 125	+0,842
Gleise Hallenschiff 4						
17/7	WE Weiche 21	Gleisabschluss Halle	Betriebsnahe Instandhaltung	79,6	ca. 125	+0,834
18/8	WE Weiche 21	Gleisabschluss Halle	Betriebsnahe Instandhaltung	80,0	ca. 125	+0,798
Gleise Arbeitsstände Unterflurreinigung und Unterflurradsatzdrehbank						
U1	WE Weiche 22	Gleisabschluss Gleisende	Unterflurradsatzdrehmaschine	223,0	(36,3)	0,000
U2	WE Weiche 23	Gleisabschluss Gleisende	Unterflurreinigung	178,6	(36,3)	0,000
U3	WE Weiche 23	Gleisabschluss Gleisende	Abstellgleis für Arbeitsvorrat UFD und Unterflurreinigung	168,8	-	0,000

4 Sicherungsanlagen

Der derzeit technisch nicht gesicherte Bahnübergang „Zum Oberwerk“ in Bahn – km 1,21 wird mit einer Lichtzeichenanlage ausgerüstet.

Alle Anschlussweichen und alle Weichen im Anschluss HLB werden als elektrisch ortsgestellte Weichen ausgeführt und werden vom Bedienpersonal der Rangierfahrt ortsbedient. Die elektrisch ortsbedienten Weichen verfügen über Grundstellung, Umstellschutz bei Belegung der Weiche, automatischer Umstellung bei Befahrung von der stumpfen Seite sowie manueller Ansteuerung der Weichenlage bei Befahrung von der Spitze.

Rangierfahrwegstelltafeln befinden sich in Höhe Kilometer 0,75 und 1,22, die es dem Triebfahrzeugführer ermöglichen, das angegebene Zielgleis anzuwählen ohne jede im Rangierweg liegende EOW einzeln stellen zu müssen.

Die Lage der Weichen wird mit Weichensignalen Wn1 und Wn2 bzw. Wn3 bis Wn6 bei doppelten Kreuzungsweichen signalisiert. Bei Störung der Weichen ist eine manuelle Hilfsumstellung vorgesehen.

Einzelheiten zur Bedienung der EOW-Anlage werden in die Betriebsanweisung aufgenommen.

Innerhalb des Anschlusses HLB sind keine Sprechfunkeinrichtungen vorhanden.

Die Weichenstränge der DKW 10 und 27 in die Anschlussgleise „Matthias Bootz“ und „Butzbacher Weichenbau“ erhalten keine elektrischen Antriebe, sondern mechanische Verschlüsse in Abhängigkeit zu benachbarten Gleissperren in den Anschlussgleisen. Die Schlüssel für den Anschluss „Booz“ werden beim Disponenten der Wartungseinrichtung bzw. Zugleiter Butzbach Ost aufbewahrt und dokumentiert ausgegeben, für das Anschlussgleis der BWG wird eine elektrische Schlüsselsperre vorgesehen.

5 Weichenheizungsanlagen

Die Weichen der Anschlussgleisanlage HLB werden nicht beheizt.

6 Betriebsführung

6.1 Allgemeines zur Betriebsführung

Grundlage für die Betriebsführung der anschlussgebenden Eisenbahninfrastruktur sind die Regelungen der Sammlung betrieblicher Vorschriften der HLB Basis. Für den Bereich der Wartungseinrichtung der HLB gelten deren Regelungen in der Bedienungsanweisung.

Alle Fahrten auf der anschlussgebenden Eisenbahninfrastruktur der HLB Basis AG und den Gleisanlagen der Wartungseinrichtung HLB sind Rangierfahrten.

Die Höchstgeschwindigkeit für Rangierfahrten auf der Anschlussbahn beträgt 15 km/h.

6.2 Fahrten in den Anschluss HLB

Fahrten zwischen den Bahnhöfen Butzbach DB und Butzbach Nord werden zwischen dem Fahrdienstleiter Butzbach DB und dem Zugleiter Butzbach Ost der HLB Basis AG vereinbart. Die Fahrten erfolgen als Rangierfahrten mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 25 km/h. Die Rangiererlaubnis endet für Züge mit einer Gesamtlänge von maximal 200 Metern an der Halttafel Ne5 in Bahn km 0,750. Rangierfahrten von Butzbach DB zur Wartungseinrichtung dürfen zur Vermeidung der Überstauung des Bahnüberganges „Holzheimer Weg“ in Bahn – km 0,507 eine maximale Länge von 200 Metern aufweisen.

Der Einfahrt in die Übergabegruppe wird bei Besetzung der Werkstattdisposition durch den Mitarbeiter der Wartungseinrichtung zugestimmt, außerhalb der Besetzungszeiten stimmt der Zugleiter Butzbach Ost zu.

Für Fahrten aus dem Netz der DB Netz AG in die Anschlussbahn gilt folgende Reihenfolge betrieblicher Handlungen

- Rangiervereinbarung durch den Triebfahrzeugführer mit dem Zugleiter Butzbach Ost mittels Betriebsfunk des EIU zur Fahrt aus dem Bahnhofsgleis bis zur Halttafel Ne 5 in Bahn-km 0,750 Rangierfahrten mit einer Gesamtlänge von maximal 200 m.
- Halt der Rangierfahrt vor der Halttafel Ne 5 in Bahn-km 0,750, zugleich Standort der Rangierfahrwegstelltafel für die Einfahrt in die Übergabegruppe
- Einholung der Anweisung zur Gleiswahl vom Disponenten Werkstatt oder Zugleiter bei Nichtbesetzung des Disponentenarbeitsplatzes.
- Bedienung der Fahrwegstelltafel nach Aktivierung über Chipkarte. Ohne Chipkarte ist eine Einfahrt infolge Grundstellung der Anschlussweichen in das Hauptgleis des EIU nicht möglich.
- Nach Überprüfung der korrekten Weichenlage durch den für den Zutritt legitimized Triebfahrzeugführer Einfahrt in die Übergabegruppe
- Fahrten mit einer größeren Länge als 200 m bis maximal 300 m dürfen aus Richtung Butzbach DB/Butzbach Ost zur Wartungseinrichtung verkehren, sofern diese ausschließlich in Mehrfachtraktion aus Triebwagen und / oder Triebzügen gebildet werden. In diesem Fall ist der Zugleiter zu verständigen. Der Zugleiter erteilt Rangiererlaubnis bis zur Halttafel Ne 5 mit „300 m“ in Höhe Bahn – km 1,07. Die Fahrzeuge sind anschließend nach Trennung auf die vom Disponenten bzw. Zugleiter zugewiesenen Zielgleise umzusetzen.
- Auf dem Gleis des EIU dürfen Fahrzeuge nur so lange verbleiben, bis sie umgehend in die Gleisanlage des Anschlusses HLB rangiert werden können

6.3 Fahrten aus dem Anschluss HLB

Für Fahrten aus dem Anschluss HLB gilt folgende Reihenfolge betrieblicher Handlungen:

- Feststellen der Fahrbereitschaft, ggf. Vorziehen bis Ne5 Tafel in Höhe Weiche 25 und Anmeldung der Fahrt aus dem Anschluss HLB in das Gleis des EIU durch den örtlichen Triebfahrzeugführer beim Zugleiter Butzbach Ost; dieser stellt sicher, dass keinen weiteren Fahrten auf dem Gleis Butzbach Nord – Butzbach DB zugestimmt wurde.
- Erteilung der Rangiererlaubnis
- Weiterfahrt der Rangierfahrt nach Bahnhof Butzbach DB gemäß Regelungen der HLB Basis AG
- Auf dem Gleis der HLB Basis AG dürfen Fahrzeuge nur so lange verbleiben, bis sie nach Zugbildung Richtung Butzbach DB rangieren können

6.4 Fahrten innerhalb des Anschlusses HLB unter Befahrung der Gleisanlagen der HLB Basis AG

Für Fahrten vom und zum Anschlusses HLB über die Eisenbahninfrastruktur der HLB Basis AG gilt folgende Reihenfolge betrieblicher Handlungen:

- Feststellen der Fahrbereitschaft und Anmeldung der Fahrt aus dem Anschluss HLB in das Gleis der HLB Basis AG durch den örtlichen Triebfahrzeugführer beim Zugleiter Butzbach Ost; dieser stellt sicher, dass keinen weiteren Fahrten auf dem Gleis Butzbach Nord – Butzbach DB zugestimmt wurde. Eine Rangiererlaubnis ist bei Fahrten hinter Kilometer 0,750 nicht erforderlich, da keine weiteren Fahrten ohne Rangiererlaubnis die Rangierfahrten zur und von der Wartungseinrichtung bzw. der Übergabegruppe gefährden können.
- Rangierfahrten zwischen Übergabegruppe und Wartungseinrichtung bzw. Rangierfahrten, die innerhalb der Wartungseinrichtung umsetzen müssen, befahren in der Regel den technisch gesicherten Bahnübergang „Zum Oberwerk“.
- Rangierfahrten aus Richtung Wartungseinrichtung in Richtung Ausziehgleis der HLB Basis AG schalten den Bahnübergang mittels Einschalttaste vor dem Bahnübergang ein und räumen den Bahnübergang vollständig vor Umsetzen. Überwachung erfolgt im Überwachungssignal ÜS1 1,2 vor dem Bahnübergang.
- Rangierfahrten in Richtung Wartungseinrichtung halten vor der Rangierfahrwegstelltafel in Bahn-km 1,220 und wählen das Zielgleis. Für die Wahl des Zielgleises ist eine Autorisierung mittels Chipkarte erforderlich, sofern keine Autorisierung vorhanden ist, können die in Grundstellung auf das Gleis der HLB Basis AG festgelegten Weichen nicht in Richtung Wartungseinrichtung umgestellt werden. Mit Wahl des Zielgleises wird die technische Bahnüber-

gangssicherung „Zum Oberwerk“ eingeschaltet, Überwachung erfolgt im Überwachungssignal ÜS2 1,2 vor dem Bahnübergang.

6.5 Fahrten in und aus den Hallen der Wartungseinrichtung

Vor Einfahrt in ein Hallengleis hat der Triebfahrzeugführer vor der Halle zu halten und sich davon zu überzeugen, dass keine Mitarbeiter oder Gegenstände im vorausliegenden Rangierweg vorhanden sind. Ebenso ist vor Bewegung von Fahrzeugen innerhalb der Halle oder bei Ausfahrt aus der Halle durch den Triebfahrzeugführer das Freisein des Rangierweges vor Beginn der Fahrt zu überprüfen.

7 Bedienen der Weichen und anderen Sicherungseinrichtungen

7.1 Bedienen der Weichen und Signale

Die Bedienung aller Weichen, Anschlussweichen sowie der Weichen der Anschlussbahn erfolgt ausschließlich durch das Rangierpersonal über örtliche Bedienstellen (elektrisch ortsgestellte Weichen) entsprechend dem Ziel der Rangierfahrt. Bei Befahrung von der stumpfen Seite erfolgt die Umstellung automatisch fahrzeugbewirkt.

7.2 Sonstige Regelungen

Zur Verhinderung eines Weichenumlaufs unter Fahrzeugen sind die elektrisch ortsgestellten Weichen (EOW) mit einem Umstellschutz ausgerüstet.

Eine Weichenhilfstaste (Schlüsselschalter) am Weichensignal der EOW-Anlage ermöglicht bei Störung der Anlage eine Umstellung der Weiche unter Umgehung des Umstellschutzes. Der Schlüssel wird in der Meldezentrale unter Verschluss gehalten. Die Bedienung wird über die gültige Bedienungsanweisung geregelt.

Ebenfalls im Schaltschrank der EOW-Anlage befindet sich für jeweils einen Achszählabschnitt eine Achszähl-Grundstelltaste. Die Bedienung dieser Taste ist dem Wartungspersonal vorbehalten.

Bei Totalausfall der EOW-Anlage ist eine manuelle Hilfsumstellung der Weichen möglich. Die dazu notwendigen Weichenkurbeln befinden sich im Betriebsgebäude. Bei manueller Umstellung der Weichen sind sowohl die gültigen technischen Regeln, die Vorschriften der Berufsgenossenschaft und die Bedienungsanweisungen des Herstellers des Weichenantriebs zu beachten.

Bei Stromausfall wird für 30 Minuten die Gleisfreimeldung (Achszählkontakte an den Weichen) über eine Batteriepufferung aufrecht gehalten.

8 Verkehr mit Straßenfahrzeugen

Auf dem Gelände der Anschlussbahn hat der spurgeführte Verkehr uneingeschränkte Vorfahrt.

Straßenverkehrsteilnehmer werden an der Einfahrt in das Gelände über den spurgeführten Verkehr und über die Gültigkeit der Straßenverkehrsordnung auf dem Gelände der Anschlussbahn entsprechend den gesetzlichen Regelungen informiert.

Die maximale Geschwindigkeit für den Straßenverkehr auf dem Gelände der Anschlussbahn beträgt 15 km/h.

9 Rechtliche und technische Grundlagen

Zur Betriebsabwicklung sind u.a. folgende Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und anerkannte Regeln der Technik in der jeweils gültigen Form einzuhalten:

EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
HEG	Hessisches Eisenbahngesetz
FV NE	Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen
BGV D30	Unfallverhütungsvorschrift Schienenbahnen (DGUV 73)
301	Signalbuch
BUVO-NE	Bahnbetriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Spezifische Festlegungen für die Befahrung der Infrastruktur des EIU regelt die „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ und für die Befahrung der Wartungseinrichtung HLB die Betriebsanweisung.

aufgestellt:

Frankfurt, 24. November 2022