



Notfallmanagement Netz Düsseldorf

Einsatznachbesprechung vom 27.02.2023 am
Institut der Feuerwehr Nordrhein-Westfalen
**im Rahmen der Zugkollision des ICE 9202
am 15.07.2023 in Hilden**

Autor: Tobias Tributh, DB InfraGo AG

Helmholtzstraße 17, 40215 Düsseldorf

(I.IA-W-N-DÜS-IL)

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung

1.1 Das Notfallmanagement der DB InfraGO AG	3
1.2 Aufgaben des Notfallmanagers an der Einsatzstelle	4
1.3 Der Notfallbezirk Wuppertal	5

2 Zugkollision am 15.07.2023 in Hilden

2.1 Ausgangslage	6
2.2 Erkundungsphase	7
2.3 Sofortmaßnahmen und weiterer Einsatzablauf	8-10

Fehler! Textmarke nicht definiert.

1 Einleitung

1.1 Das Notfallmanagement der DB InfraGO AG

- Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) zur Mitwirkung bei Maßnahmen zur Brandbekämpfung und technischer Hilfeleistung gem. §4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).
- Das Notfallmanagement kommt bei gefährlichen Unregelmäßigkeiten, gefährlichen Ereignissen, Katastrophen und definierten Störungen im operativen Bahnbetrieb zum Einsatz. Die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen gehört ebenfalls dazu wie die Unterstützung von behördlichen Ermittlungen.
- Der Notfallmanager der DB InfraGO Ag steht als speziell geschulter Funktionsträger rund um die Uhr zur Verfügung und führt die Tätigkeit im Rahmen einer Rufbereitschaft neben seiner festen Tätigkeit aus.
- Der Notfallmanager muss innerhalb von 30Minuten für die jeweilige Einsatzleitung zur Verfügung stehen.
- Die Alarmierung erfolgt ausschließlich durch die Notfalleitstelle der örtlich zuständigen Betriebszentrale.
- Deutschlandweit 163 Notfallbezirke im Zuständigkeitsbereich der DB InfraGO AG.
- Die Berechnungsgrundlage stellt hier die 30minütige Fahrtzeit zu allen Örtlichkeiten im Notfallbezirk unter normalen Bedingungen dar.
- Der Notfallmanager verfügt über ein als Einsatzfahrzeug gekennzeichnetes Unfallhilfsfahrzeug mit umfangreicher Spezialausrüstung. Dieses verfügt über eine Sondersignalanlage, sodass der Einsatzort unter Ansprache von Sonder- und Wegerechten gem. §38 StVO erreicht werden kann.
- Das Notfallmanagement der DB InfraGO AG fällt in Nordrhein-Westfalen nicht unter die BOS, somit muss für die Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten ein rechtfertigender Notstand gem. §16 OWiG, § 34 StGB gelten.
- Das Notfallmanagement der DB InfraGO AG wird in der Regel auf Strecken von anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (ca.190 bundesweit) NICHT tätig, sofern hier keine örtlichen Regelungen vereinbart wurden.

1.2 Aufgaben des Notfallmanagers an der Einsatzstelle

- Mitglied der Einsatzleitung u.a. als bahnseitiger Fachberater für diese und somit alleiniger Ansprechpartner für die Einsatzleitung.
- Bahnseitige Einsatzleitung bzw. Weisungsbefugnis gegenüber aller Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) von interner sowie externer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
- Als Fachberater für das jeweilige EVU steht dem Notfallmanager der „Notdienst des EVU“ zur Verfügung. Dieser soll spätestens 120 Minuten nach Alarmierung für den Notfallmanager als Fachberater am Einsatzort zur Verfügung stehen.
- Schutz der Einsatzkräfte vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb:
 - ➔ Sperren von Gleisen im erforderlichen Umfang
 - ➔ Freischalten und Erden der Oberleitung sofern erforderlich
- Meldung von gefährlichen Ereignissen an intern untersuchende Stellen oder Weitergabe an Aufsichtsbehörden (Bundestelle für Eisenbahnunfalluntersuchung).
- Mögliche Anforderung von bahnseitiger Technik (z.B. Netz Notfalltechnik oder Ersatztankraum) bzw. weiterer Fachberater (TUIS etc.)
- Hinwirken auf Wiederaufnahme des Bahnbetriebs
- Ursachenermittlung bzw. Unterstützung behördlicher Ermittlungen



Quelle: Konzernrichtlinie 423 „Notfallmanagement der DB InfraGO AG“
Bilderquelle: Archiv eigene Einsätze

1.3 Der Notfallbezirk Wuppertal



Der Notfallbezirk Wuppertal hat seinen Sitz in der Nähe des Bahnhofs Vohwinkel in Wuppertal. Örtlich zuständig ist er für die Bahnstrecken in den Städten Wuppertal, Solingen, Remscheid, Schwelm, Gevelsberg sowie Teile der Stadt Leverkusen, des Rhein-Bergischen Kreises und des Kreises Mettmann.

Sieben Kollegen verschiedener Fachbereiche (Betrieb, Instandhaltung, Infrastrukturprojekte, Fachtrainer) versehen im Wechsel gemäß dem abgesprochenen Dienstplan die Rufbereitschaft.

Organisatorisch gehört der Notfallbezirk Wuppertal zum Netz Düsseldorf, in welchem sich noch die Notfallbezirke Düsseldorf sowie Krefeld befinden.

Die benachbarten Notfallbezirke sind:

- ➔ Düsseldorf (Netz Düsseldorf)
- ➔ Hagen (Netz Hagen)
- ➔ Bochum-Süd (Netz Duisburg)
- ➔ Köln-Deutz (Netz Köln)
- ➔ Regiobahn Mettmann (Eigenes EIU)

Örtliche Besonderheiten des Notfallbezirk Wuppertal bilden:

- ➔ Die Müngstener Brücke (mit 108 Metern die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands)
- ➔ Der Umschlagbahnhof Wuppertal-Langerfeld (ca. 36.000 Ladeeinheiten pro Jahr)
- ➔ Bahnstrecke 2324 (ca. 55.000 Güterzügen pro Jahr)
- ➔ Linderhauser Tunnel (935m Länge)

Quelle: Notfallmappe für den Notfallbezirk Wuppertal
 Bilderquelle: Archiv eigene Einsätze / Google Maps

2 Zugkollision am 15.07.2023 in Hilden

2.1 Ausgangslage

Am 15.07.2023 fuhr der ICE (DB Br.406) mit der Zugnummer 9202 von Amsterdam Centraal als Umleiter durch den Bahnhof Hilden (Betriebsstellenkürzel KHI) weiter über die Strecke 2324 Richtung Köln nach Frankfurt am Main.

Die Windböen an diesem Abend wurden im Bereich Wuppertal mit teilweise 68Km/h angegeben, die Temperatur betrug ca. 25°C.

Im Ausfahrabschnitt des Bahnhof Hilden im Streckengleis Richtung Immigrath kollidierte Zug 9202 um 20:59 mit 211 Fahrgästen an Bord in Höhe des Streckenkilometer 36,5 mit einem in die Oberleitung gestürzten Baum. Baum sowie Oberleitung blieben auf dem Dach des Zuges liegen.

Der diensthabende Notfallmanager wurde durch die Notfalleistelle der Betriebszentrale West in Duisburg um 21:27 Uhr an seinem Wohnort in Remscheid alarmiert und entschied sich unter Berücksichtigung des rechtfertigenden Notstandes (Schutz der Einsatzkräfte vor Gefahren aus der abgeschalteten, nicht geerdeten Oberleitung) den Einsatzort mit Wegerechten anzufahren.

Maßnahmen zur Sperrung der beiden Streckengleise sowie zur Abschaltung der Oberleitung im Unfallgleis wurden bereits durch den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter in Hilden sowie der Notfalleistelle veranlasst.

Über die Notfalleistelle wurde durch die Entstörungsveranlassende zuständige Stelle (EVZS) der Betriebszentrale Duisburg zudem die Rufbereitschaft der Oberleitung Düsseldorf mit einem Turmverbrennungstriebwagen (TVT) zur Einsatzstelle alarmiert.

Der Einsatzort konnte vom Notfallmanager um 22:00 Uhr erreicht werden, eine topografisch schwierige aber am besten geeignete Zuwegung wurde um 22:10 Uhr nach längerer Erkundung der Umgebung ausgemacht.

2.2 Erkundungsphase

Nach Kontaktaufnahme mit dem Einsatzleiter der Feuerwehr Hilden sowie des zeitgleich eingetroffenen Notdienstes des EVU DB Fernverkehr wurde sofort über die Zuwegung mit der gemeinsamen Erkundung der Lage begonnen.

Im Rahmen erster Absprachen zwischen Notfallmanager und Notdienst des EVU wurde prophylaktisch ein leerer ICE als Evakuierungszug vom Standort Köln zum Bahnhof Hilden überführt.

Nach Sichtung der Einsatzstelle wurde klar, dass der Stromabnehmer von ICE 9202 stark beschädigt wurde und das Fahrzeug stromlos war.

Das Fahrzeug befand sich somit im Batteriebetrieb für die notwendigen Elemente an Bord, die Klimaanlage war dementsprechend nicht mehr in Betrieb.

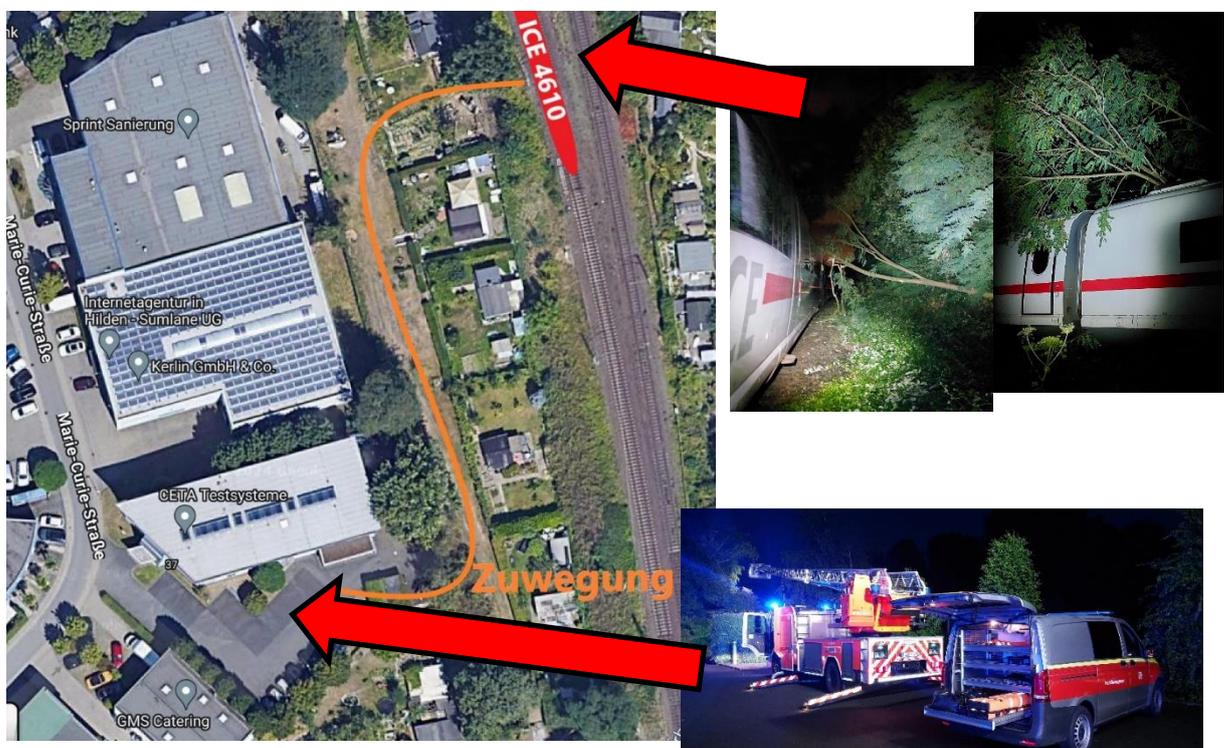
Im Innern des Zuges stieg die Temperatur unter den 211 Fahrgästen merklich an.

Ein Riss in der Frontscheibe und mehrere Beschädigungen am Dach wurden ebenfalls deutlich.

Nach Rücksprache mit dem Triebfahrzeugführer zum Unfallhergang machte dieser klar, dass das Fahrzeug durch Nutzung des 2. Stromabnehmers noch fahrtüchtig wäre. Eine Weiterfahrt des Zuges zum nächsten Bahnhof stand hier nach Entfernung des Baumes aus der Oberleitung im Raum.

Zeitgleich wurde der Notfallmanager durch die Notfalleitstelle über zwei andere Einsatzstellen mit Gefahrenbäumen in Wuppertal-Dornap sowie in Langenfeld mit Fremdrettungskräften im Gleis informiert. Aufgrund dessen, dass der örtlich zuständige Notfallmanager sowie die Bereitschaft der Oberleitung Düsseldorf an der Hildener Einsatzstelle gebunden waren, trat hier die Assistenzregelung (Alarmierung des Notfallmanagers eines nächsten Nachbarbezirks) in Kraft.

Aufgrund der Tatsache, dass der diensthabende Notfallmanager an seinem Heimatort in Remscheid ehrenamtlich als Truppführer/Atemschutzgeräteträger in einer Freiwilligen Feuerwehr aktiv ist, konnte diesem ein Funkgerät der Feuerwehr Hilden ausgehändigt werden. Dies erleichterte die Kommunikation zwischen Einsatzleitung und Notfallmanagement spürbar.



**Anfahrtpunkt der ersten eingesetzten Kräfte
„Marie-Curie-Str.35“**

Quelle: Einsatzbericht Störfall 172/2023 gem. NFLS West
Bilderquelle: Einsatzbericht / Google Maps

2.3 Sofortmaßnahmen und weiterer chronologischer Ablauf

→ **22:30 Uhr** : Bahnerdung erforderlich!

- Die Herabsetzung der Innenraumtemperatur sowie die Versorgung der Fahrgäste mit Frischluft stand im Zusammenhang mit einer Betreuung durch Feuerwehr und Rettungsdienst im Vordergrund.
Dies war noch nicht möglich, da die Außenverkleidung des ICE aufgrund der aufliegenden Oberleitung mutmaßlich unter Spannung stand.
- Entfernung des Baumes aus der Oberleitung sowie Sichtung auf Schäden durch die TVT-Besatzung, sodass Zug 9202 ggf. seine Fahrt wiederaufnehmen könne.
- Aufgrund des topografisch schwierigen Zuwegung war dem Notfallmanager die alleinige Verbringung der ca. 40Kg schweren Erdungsgarnitur nicht möglich. Hier wurden sofort Maßnahmen zur Unterstützung durch die Feuerwehr eingeleitet.
Ein Allradfahrzeug sollte den Notfallmanager am Anfahrtspunkt abholen und diesen samt Erdungsgarnitur bis kurz vor den Einsatzort verbringen.
- Vor Eintreffen des Verbringungsfahrzeuges wurde der Notfallmanager vom Fahrdienstleiter Hilden darüber unterrichtet, dass der TVT der Bereitschaft Oberleitung eingetroffen ist und der Evakuierungszug unmittelbar vor der Einfahrt stand.
- Der Notfallmanager entschied hier, aufgrund einer Zeitersparnis bei der Bahnerdung, den TVT an die Einsatzstelle vorzuziehen.
Die Bahnerdung wurde um **23:06 Uhr** komplett durch die TVT Besatzung für beide Streckengleise vollzogen, die Einsatzkräfte konnten den Zug sofort über die notenriegelten Türen betreten.



Quelle: Einsatzbericht Störfall 172/2023 gem. NFLS West

→ **ca. 23:30 Uhr : Evakuierung erforderlich!**

- Nach Erster Begutachtung der TVT Besatzung wurde die Oberleitung durch den Sturz des Baumes sowie durch die anschließende Kollision beschädigt. Instandsetzungsmaßnahmen waren hier vor dem Einschalten zwingend erforderlich.
- Nach Absprache zwischen Notfallmanager, Einsatzleiter Feuerwehr sowie dem Notdienst EVU mussten die Fahrgäste schnellst möglich aus der Situation befreit werden. Eine Evakuierung von ICE 9202 war aufgrund der längeren Instandsetzung der Oberleitung das Mittel der Wahl.
Die Unterstützung durch die Einsatzkräfte war hier erforderlich, da aufgrund des Abstands beider Züge voneinander die Evakuierungsstege keine Anwendung fanden.
- Nach Rückbau der Bahnerdung im Streckengleis von Immigrath nach Hilden (Nachbargleis des Unfallgleises) durch die TVT Besatzung, setzte diese in den Bahnhof Hilden zurück. Um **23:44 Uhr** wurde die Oberleitung für das Nachbargleis des Unfallgleises eingeschaltet.
Der Einsatzleiter Feuerwehr ließ aufgrund der abnehmenden Lichtverhältnisse, währenddessen Lichtmasten aufstellen.
- Eine Verbringung von Einsatzkräften in den Evakuierungszug scheiterte am Umfang der im Bahnhof Hilden erforderlichen Sperrungen der Gleise, da dieser nicht an einem Bahnsteig stand.
- Um **0:15 Uhr** traf der Evakuierungszug neben ICE 9202 ein, sofort wurde mit Hilfe der Feuerwehr Hilden die geordnete Evakuierung durch die Vordertüren beider Züge durchgeführt. Die Fahrgäste wurden während der Überführung vom Deutschen Roten Kreuz mit kalten Getränken versorgt.
Vor der Evakuierung fiel aufgrund leerer Notbatterien die Beleuchtung in dem ICE aus.
- Die Evakuierung aller 211 Fahrgäste und des 4-köpfigen Personal des Zuges wurde um **1:20 Uhr** vollständig abgeschlossen, der Evakuierungszug setzte die Fahrt nach Frankfurt am Main fort.
- Die Feuerwehr Hilden begann im Anschluss mit dem Rückbau des Einsatzes.



Quelle: Einsatzbericht Störfall 172/2023 gem. NFLS West

→ **2:10 Uhr** : Instandsetzung der Oberleitung

- Das Streckengleis Immigrath-Hilden wurde nach Verlassen des Evakuierungszuges abgeschaltet und durch die vorgezogene TVT Besatzung erneut bahngeerdet.
- Nach Entfernung des Baumes mittels Motorsägen konnten die Instandsetzungsarbeiten am Fahrdrabt der Oberleitung durchgeführt werden.
- Um **3:51 Uhr** konnte nach Rücknahme aller Erdungseinrichtungen die Oberleitung in den Streckengleisen von Hilden nach Immigrath sowie von Immigrath nach Hilden wieder eingeschaltet werden.



- Im Anschluss konnte der havarierte ICE mittels Hilfslok um **4:49 Uhr** Richtung Hilden und weiter in das Instandhaltungswerk Köln geschleppt werden.



- Nach dem Tausch eines durch die Kollision beschädigten Trägers an einem Oberleitungsmast durch die TVT Besatzung konnte die Oberleitung erneut wieder eingeschaltet und die Strecke um **5:43 Uhr** wieder uneingeschränkt freigegeben werden.
- Der gesamte Sachschaden bezog sich auf ca. 35.000€ (5.000€ an der Oberleitung, 30.000€ am Zug). Das Ereignis wird konzernintern als Zugkollision geführt.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



DB InfraGO

Tobias Tributh

Mentor Leit- und Sicherungstechnik
Praxistrainer Nachwuchssicherung
Notfallmanager
(I.NA-W-N-DÜS-IL)

Mobil +49 1 523 3136191
tobias.tributh
@deutschebahn.com

DB Netz AG
Helmholtzstraße 17
40215 Düsseldorf
www.dbnetze.com/fahrweg