

**Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Inneres und Sport
Feuerwehr
Hilfeleistungsbericht**

Alarmart: THZUGY

Einsatzort: Hachmannplatz 14 /
20099 Hamburg St. Georg

Adressobjekt: Bhf. Hauptbahnhof S-Bahn / Fernbahn BHF HAMBURG HAUPTBAHNHOF

Beteiligte Fahrzeuge

Funkruf / AO	AZ	F3	F4	F2
22-HLF1	18:55:35_19.02.2017		19:00:23_19.02.2017	23:29:27_19.02.2017
22-KLF	18:55:34_19.02.2017	18:57:46_19.02.2017	19:01:08_19.02.2017	23:29:54_19.02.2017
22-DL	18:55:35_19.02.2017	18:58:06_19.02.2017		23:30:43_19.02.2017
33-HLF1	18:55:35_19.02.2017	18:57:41_19.02.2017	19:03:57_19.02.2017	23:35:45_19.02.2017
BDI 20/1	18:55:30_19.02.2017	18:57:11_19.02.2017	19:05:20_19.02.2017	23:32:56_19.02.2017
ADI 1/2	22:52:50_19.02.2017	22:55:10_19.02.2017	23:03:13_19.02.2017	23:31:53_19.02.2017

Allgemein:

Einsatzklassifizierung: Einfache TH

Anzahl Toter: 0

Anzahl Verletzter: 0

Berichtsdaten TH:

Objektklassifizierung Fahrzeug

Einsatzstelle Verkehrsfläche

Amtshilfe für

Ursache -abgerissene Oberleitung

Lage bei Eintreffen

Bundespolizei vor Ort

-ICE 1610 aus München, planm. Ankunft HBF 18.23 Uhr teilweise am Bahnsteig 4 (Gleis 8)

-ICE bestehend aus 2 aneinander gekoppelten Vollzügen mit jeweils 6 Waggons, vorderer Teil ca. 150 Personen, hinterer Teil ca. 300 Personen

- die ersten zwei Wagen des ersten Zuges am Bahnsteig 4, Gleis 8

-abgerissene Oberleitung auf hinterem Zugteil, um Stromabnehmer gewickelt

-keine vorliegende Bestätigung der Sperrung der "Nachbargleise und Stromlossschaltung

Maßnahmen

-Einsatzstelle weiträumig erkundet, keine unmittelbar bevorstehende Gefahr, statische Lage,

-Kontaktaufnahme zu Triebwagenführer/Fahrgästen

-tatsächlicher Schadensort mittels TMF von der Münzstraße aus erkundet

-DB Notfallmanager abgewartet und Oberleitungserdung vorbereitet

-Zug 22 auf Bahnsteig 4, Kontakt zum Triebwagenführer, Betreuung der Fahrgäste,

-übrige Kräfte Münzstraße/Hühnerposten Erkundung der Schadensstelle

-Bestätigung der Stromlossschaltung und Gleissperrung durch DB Notfallmanager

-DB Notfallmanager hat die Oberleitungserdung für den vorderen Zugteil selber vorgenommen, anschließend Evakuierung des vorderen Zuges über den Bahnsteig 4 durch Kräfte von F 22 und DB

-hinterer Zug auf Gleis direkt an Münzstraße grenzend

-DB Reparaturtrupp hat weiträumig Erdungen gesetzt => Besatzung 33 HLF 1 und RTW 11 C im hinteren Zug zur Sichtung und Betreuung der Fahrgäste

-in Abstimmung mit Notfallmanager und Bahnpolizei z. Zt. keine Evakuierung des hinteren Zuges notwendig, Vorrang Zug in den Bahnhof ziehen (Diesellok) und Fahrgäste (Kinder und ältere Menschen) gefahrlos über Bahnsteig evakuieren

-Versorgung der Personen im hinteren Zug durch DB mit Getränken

-zwei Personen mit leichten Kreislaufbeschwerden durch 11 RTW C versorgt => nicht ins KH

- ICE sollte aus eigener Kraft oder durch Diesellok in den Bahnhof gezogen werden aus technischen Gründen nach mehreren Versuchen abgebrochen, Kupplungen zwischen ICE und Diesellok passten nicht (2 Versuche, dritte passte - Zeitverzug))
- kurzes Bewegen des Zuges erkennbar, Bremssystem des ICE blockiert das weitere Einziehen des Zuges in den Bahnhof
- nach Rücksprache mit Fahrzeugführer 33 im Zug, kippte jetzt die Stimmung (Toiletten voll, schlechte Luft-Klimagerät)
- Rücksprache mit Notfallmanager, keine zeitliche Angabe möglich zum bewegen des Zuges
- In Abstimmung mit Bahnpolizei und Notfallmanager jetzt sofortiger Stillstand der Maßnahmen am Zug durch DB und Einleitung der Evakuierung durch F über Gleis auf die Münzstraße
- Evakuierung verlief ohne Zwischenfälle und Verletzungen reibungslos
- Gestellung von Bussen für Transport der Fahrgäste zum Hauptbahnhof durch Bahn nicht möglich (Aussage Notfallmanager)
- Zug 22, 12 GRTW und 11 RTW C in Bereitstellung zur Sichtung und ggf. med. Versorgung der Fahrgäste
- 33 HLF 1 Unterstützung bei Evakuierung
- Einsatzstelle an Bundespolizei und DB übergeben

Betroffene Personen:

Art der Betroffenheit	Vorname	Name	Geburtsdatum	Geschlecht	Telefonnr.	PLZ	Ort	Straße	Hnr
DB Notfallmanager	XXX	XXX		XXX			Frankfurt	Postfach 110417	

Vorgehen nach SOG:

Die Feuerwehr musste tätig werden

JA

da die verantwortliche Person keine Maßnahmen ergreifen konnte / wollte.

Auf die Möglichkeit einer Kostenerstattung wurde hingewiesen

NEIN

Personalstärke

Fzg. ausgerückt	Fzg. erforderlich	Pers. ausgerückt	Pers. erforderlich	Alarmierungszeit	Einsatzende
22-HLF1	ja	6	6	19.02.2017_18:55	19.02.2017_23:29
22-KLF	ja	2	2	19.02.2017_18:55	19.02.2017_23:29
22-DL	ja	2	2	19.02.2017_18:55	19.02.2017_23:30
33-HLF1	ja	6	6	19.02.2017_18:55	19.02.2017_23:35
BDI 20/1	ja	0	2	19.02.2017_18:55	19.02.2017_23:32
ADI 1/2	nein	0	0	19.02.2017_22:52	19.02.2017_23:31

Anwesende Dienste

Dienststelle	Name	Ankunftszeit an der Est.
Kümo 3	XXX	19.02.2017_18:30

Bemerkungen

Zeitverzögerung bis zur Evakuierung des hinteren Zuges:

- kein Durchgang zwischen den aneinander gekoppelten Zügen
- in der ersten Phase keine Gefahr für die Fahrgäste im Zug
- Stromabschaltung durch Notfallmanager
- Erkundung der genauen Schadensstelle (abgerissene Starkstromleitung)
- Aussage Notfallmanager, überschaubare Zeit, bis Zug gefahrlos in Bahnhof gezogen werden kann
- technische Probleme (Kupplungen - Bremssystem ICE)

Es bestand zu jeder Zeit Kontakt zu den Fahrgästen in den beiden Zügen über Triebwagenführer, Zugbegleiter sowie HLF und RTW Besatzung.