



SBB Gotthard-Basistunnel

Interventionskonzept Nord

Altdorf, 23. Juni 2014

Inhalt	Seite
Management Summary	5-7
1. Ausgangslage	8
2. Rahmenbedingungen SBB	8-10
2.1 Grundlagen	
2.2 Allgemeines	
2.3 System Gotthard-Basistunnel	
2.4 Infrastruktur für Fremdrettung	
2.5 Infrastruktur für Selbstrettung	
3. Interventionsvorgaben und Auftrag gemäss SBB Betreiberkonzept	11-14
3.1 Intervention im Ereignisfall	
3.2 Grundsätze und Verhaltensprinzipien für die Basislinie	
3.3 Massgebende Rettungsszenarien	
3.4 Auftrag an den Kanton Uri	
4. Anforderungen, Problemstellungen, Ziele für die Intervention im Kanton Uri	15-20
4.1 Einsatzgebiet	
4.2 Aufgabenumschreibung	
4.3 Problemstellungen und Grundsätze	
4.4 Ziele	
5. Interventionskonzept Kanton Uri	21-26
5.1 Führung	
5.2 Rettung und Brandbekämpfung (inkl. Chemiewehr und Reservestellungen)	
5.3 Polizei und Alarmierung	
5.4 Sanität und Care	
5.5 Hoheitsrechtliche Fragen	
6. Auswirkungen und Massnahmen	27-29
6.1 Führung	
6.2 Rettung und Brandbekämpfung (inkl. Chemiewehr und Reservestellungen)	
6.3 Polizei und Alarmierung	
6.4 Sanität und Care	
6.5 Hoheitsrechtliche Fragen	

7.	Kosten	30-36
7.1	Führung	
7.2	Rettung und Brandbekämpfung (inkl. Chemiewehr und Reservestellungen)	
7.3	Polizei und Alarmierung	
7.4	Sanität und Care	
8.	Wertung	37
Anhang 1	Verantwortungsbereiche Führungsorganisation Kanton Uri (Auszug aus Protokoll TP Polizei vom 10. Oktober 2012)	38
Anhang 2	Glossar	39

Der vorliegende Bericht wurde in einer Arbeitsgruppe mit den folgenden Teilnehmern erarbeitet:

- Benno Bühlmann, Kommandant Chemiewehr Uri, Stv. Stabschef Kantonalen Führungsstab (Vorsitz)
- Ignaz Zopp, Chef Amt für Militär und Bevölkerungsschutz Uri, Stabschef Kantonalen Führungsstab
- Bruno Achermann, Feuerwehrenspektor Uri
- Walter Imholz, Chef Zivilschutzorganisation Uri
- Edi Schilter, Stv. Kommandant Chemiewehr Uri
- Hermann Gisler, Vizekommandant und Ausbildungschef Chemiewehr Uri
- Beda Sartory, GU-Sicherheit, Experte und Sekretariat
- Roland Hartmann, Chef Amt für Gesundheit Uri, Chef Koordinierter Sanitätsdienst Uri
- Ruedi Huber, Vizekommandant Kantonspolizei Uri, Chef Kriminalpolizei Uri

Management Summary

Der SBB Gotthard-Basistunnel (GBT) wird Ende 2016 in Betrieb gehen. Voraussetzung für die Betriebsbewilligung des Bundesamts für Verkehr (BAV) ist die Sicherstellung einer geeigneten Einsatzorganisation. Diese hat ihren Betrieb am 1. Januar 2015 aufzunehmen, um über eine genügende Vorlaufzeit zu verfügen. Ab 1. Januar 2016 haben die betroffenen Einsatzorganisationen mit gemeinsamen Übungen die Einsatzbereitschaft vorzubereiten.

Das vorliegende Interventionskonzept Nord umfasst das Gebiet des Kantons Uri vom Bahnhof Altdorf bis zum Tunnelportal Nord sowie die Tunnelabschnitte Uri und Graubünden. Die „Einsatzgrenze“ zwischen den Einsatzorganisationen Uri und Tessin befindet sich bei Streckenkilometer 121'760.

Das Interventionskonzept berücksichtigt die übergeordneten Grundlagen und Rahmenbedingungen der SBB, nämlich das Betreiberkonzept „NEAT-Achse Gotthard“, Teilkonzept Alarm und Rettung, vom 10. Juni 2013, das Konzept Feuerwehr Uri 2010 vom 15. Dezember 2009 sowie den Führungsbehelf Kantonalen Führungsstab Uri vom 1. August 2012 bzw. 14. März 2013.

Ziel des Interventionskonzepts ist es, in den vorgegebenen Zeiten eine rasche Rettung gefährdeter Personen zu ermöglichen. Dies erfordert eine klare Organisation der involvierten Einsatzkräfte mit vorgegebenen Alarmierungs- und Einsatzzeiten und eine Regelung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

Das vorliegende Interventionskonzept Nord beinhaltet die Bereiche Führung sowie Einsatzorganisationen Feuerwehr, Chemiewehr und Zivilschutz. Im Weiteren werden im Konzept die Bereiche Sanität, Care, Polizei, Alarmierung sowie ansatzweise die hoheitsrechtlichen Fragen abgehandelt.

Der Kanton Uri stellt mit dem Kantonalen Führungsstab (KAFUR) und der Chemiewehr Uri die Schadenplatzorganisation in den Bereichen Tunnel Portal Nord, Rynächt und Bahnhof Altdorf sicher. Der KAFUR sorgt für die rückwärtige Führung, die Chemiewehr Uri ist verantwortlich für die Gesamteinsatzleitung und die Einsatzleitungen Front beim Portaleingang Nord bzw. Bahnhof Altdorf.. Die Einsatzleitung innerhalb des Tunnels obliegt dem Einsatzleiter SBB, bis dass der Tunnel bahntechnisch gesehen gefahrlos betreten werden kann. Bei einem Chemieereignis übernimmt in der Folge die Chemiewehr Uri auch die Einsatzleitung im Tunnel. Die Untersuchungsorgane wie Staatsanwaltschaft, Polizei, Schweizerische Unfallverhütungsstelle betreten den Tunnel erst, wenn dies von der Einsatzleitung Tunnel erlaubt wird. Die Einsatzorgane der SBB und weiterer Organisationen werden in die Gesamteinsatzleitung und die Einsatzleitung Front eingebunden.

Die Einsatzorganisationen werden je nach Einsatzerfordernis stufenweise aufgeboten und gelangen in vier Phasen zum Einsatz. In einer ersten Phase innert 15 Minuten nach Alarmierung haben 5 Angehörige der Feuerwehr des Lösch- und Rettungszugs der SBB Erstfeld sowie 10 Angehörige der Chemiewehr Uri, unterstützt durch zwei Rettungssanitäter, den Ersteinsatz sicherzustellen. Die weiteren Einsatzaufgaben werden durch 40 Angehörige der Chemiewehr Uri, der Feuerwehr Erstfeld, der Feuerwehr Silenen und der Feuerwehr Stans übernommen. Dies erfordert eine Verfügbarkeit in einer zweiten Phase innert 45 Minuten. In einer dritten Phase innert 60 Minuten wird die Feuerwehr Altdorf mit 20 Angehörigen als Reserve für weitere Einsätze im Kantonsgebiet sowie bei Bedarf als Unterstützung der Einsatzformationen aufgeboten. Zusätzliche Reserveformationen als Unterstützung der Einsatzformationen oder Ablösung sind 10 Angehörige der Schadenwehr Gotthard und 4 Angehörige des Lösch- und Rettungszugs Rotkreuz. In einer vierten Phase innert 90 Minuten werden zusätzlich 90 Angehörige der Feuerwehren Schwyz, Sarnen, Luzern sowie der Chemiewehren Emmen und Zug auf den Einsatzort geführt. Dazu kommen bei einem Grossereignis 15 Angehörige des Zivilschutzes, um die Aufgaben der Führungsunterstützung und Betreuungsaufgaben wahrzunehmen. Unterstützt werden diese Führungs- und Einsatzorganisationen je nach Erfordernis durch Angehörige der Kantonspolizei, weitere Mitglieder des Rettungsdienstes, die mobile Sanitätshilfsstelle, Care-Organisationen etc.

Ziel des gewählten Interventionskonzepts ist es, die anstehenden Aufgaben auf wenige bestehende Miliz-Einsatzorganisationen im Kanton Uri zu konzentrieren, die bereits über weitergehendere Einsatzerfah-

rungen im Tunnelbereich verfügen. Da die Ausbildungsanforderungen sehr hoch und den Verfügbarkeiten enge Grenzen gesetzt sind, wurden die erwähnten Organisationen ausgewählt. In der Folge sollen möglichst schnell weitere, vorwiegend ausserkantonale Organisationen zugeführt werden, insbesondere bei einem Grossereignis.

Die Übernahme dieser zusätzlichen Aufgaben, insbesondere durch die Chemiewehr Uri, hat verschiedene Konsequenzen für diese Organisation zur Folge: Der Bestand der Chemiewehr Uri ist von heute rund 50 auf 65 - 70 Angehörige zu erhöhen, um innert den vorgegebenen Zeiten die benötigte Anzahl Einsatzkräfte vor Ort zur Verfügung stellen zu können. Nur mit dieser Aufstockung kann der Milizcharakter dieser Einsatzorganisation beibehalten werden. Eine Alternative dazu wäre ein professionelles Pikett für die Phase 1 mit rund 30 - 40 Angehörigen der Chemiewehr. Diese Variante wurde aus personellen und finanziellen Gründen nicht weiterverfolgt. Allerdings erfordert die Übernahme dieser Verpflichtungen der Chemiewehr Uri eine Teilprofessionalisierung in den Bereichen Kommando, Ausbildung, Administration und Materialwartung in der Grössenordnung von insgesamt 210 Stellenprozenten. Dies setzt voraus, dass sich die Betriebswehr SBB an den Unterhaltsaufgaben der Chemiewehr Uri mit 100 Stellenprozenten beteiligt. Zudem muss die Ausrüstung der Chemiewehr Uri ergänzt werden, was Investitionskosten von CHF 684'000 zur Folge hat. Dazu kommen noch für die Chemiewehr Uri, aber auch für die weiteren Einsatzorganisationen, zum Teil erhebliche Aufwendungen im Bereich Ausbildung. Noch nicht gelöst ist die Unterbringung der zusätzlichen Einsatzmittel der Chemiewehr Uri. Unabdingbar für die schnelle Einsatzbereitschaft in der ersten Phase ist die Bereitstellung eines Garderoberraums für 45 komplette Einsatzrüstungen und eines Lagerraums für tunnelspezifisches Einsatzmaterial der Einsatzkräfte im unmittelbaren Bereich des Portals Nord im Rynächt. Diese Räume sind durch die Alptransit Gotthard AG (ATG) rechtzeitig zu planen und bereitzustellen. Die SBB werden das Gebäude am 1. Juni 2016 übernehmen und den Einsatzkräften des Kantons Uri zur Verfügung stellen.

Die involvierten Einsatzorganisationen werden für ihre Vorhalteleistungen durch die SBB entschädigt. Die notwendigen Rettungsmittel werden durch die SBB beschafft und dem Kanton zur Verfügung gestellt. Die jährliche Abgeltung für diese Einsatzkräfte beträgt CHF 698'800. Dazu kommt noch die durch das BAV definitiv festzulegende Vorhalteentschädigung GBT (Strecke Altdorf-Biasca) nach der Methodik VWEV. In dieser Abgeltung nicht enthalten sind auch die Kosten für Ausbildung, Material, Fahrzeuge etc., die von den SBB direkt übernommen werden.

Im Alarmkonzept GBT ist vorgesehen, die Alarmierung über die Einsatzzentrale Süd der SBB wie eine priorisierte Leitung an die Alarmstelle der Kantonspolizei Uri zu übermitteln. Diese sorgt in der Folge für die verlangten Aufgebote. Im Verantwortungsbereich der Kantonspolizei Uri liegen auch die Verkehrsregelung, die Freihaltung der Verkehrswege bei den Ausstiegsorten Rynächt und Altdorf und insbesondere die polizeilichen Untersuchungen bei Ereignissen, nämlich die Tatbestandsaufnahme und Ereignisklärung sowie Rapportierung und in einer ersten Phase die Medienarbeit.

Wie weit Mitglieder der Kantonspolizei Uri bezüglich dem GBT ausgebildet werden müssen, ist noch zwischen Kanton und SBB abzusprechen. Allfällige Ausbildungskosten gehen zu Lasten der SBB. Technische Systemanpassungen am Alarmsystem der Kantonspolizei Uri sind noch mit den SBB im Rahmen eines Detailprojekts abzusprechen. Soweit damit externe Kosten verbunden sind, sind diese durch die SBB zu übernehmen. Es wird mit einem Kostendach von CHF 100'000 gerechnet. Dieser Projektteil ist dementsprechend nicht Bestandteil des vorliegenden Interventionskonzepts.

Die polizeilichen und staatsanwaltlichen Untersuchungskosten bei einem Ereignis werden nach den gängigen Grundlagen in Anwendung der Strafprozessordnung abgehandelt und sind nicht Gegenstand des vorliegenden Konzepts.

Gemäss den Anforderungen der SBB wird der LRZ durch zwei Rettungssanitäter verstärkt, die innert 15 Minuten in 90 Prozent aller Fälle auf dem LRZ einsatzbereit sind. In den verbleibenden 10 Prozent der Fälle wird die Einsatzbereitschaft innert 30 Minuten sichergestellt. Die Rettungssanitäter werden durch den Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri gestellt. Diese zusätzliche Leistung ist durch die SBB mit einem Pauschalbetrag von CHF 150'000 pro Jahr abzugelten. In diesem Betrag sind die Schutzbekleidung

und das Material der Rettungssanitäter enthalten. Die Kosten für die SBB-spezifische Aus- und Weiterbildung gehen zu Lasten der SBB.

Die vom Kanton Uri als Care-Organisation beauftragte Notfallseelsorge steht auch für Einsätze im Zusammenhang mit dem SBB Gotthard-Basistunnel zur Verfügung. Im Ereignisfall kann diese Organisation über die Alarmstelle der Kantonspolizei Uri aufgeboden werden. Für diese Dienstleistung entsteht im Kanton Uri kein Mehraufwand, weshalb den SBB keine Kostenbeteiligung erwächst.

Die sanitätsdienstliche Schadenplatzorganisation im Haupteinsatzgebiet Bahnhof Altdorf ist aus einsatztaktischen Überlegungen auf der Westseite der Gleisanlage geplant. Um einen effizienten Einsatz sicherzustellen, ist es erforderlich, sobald wie möglich eine durchgehende Personenunterführung beim Bahnhof Altdorf bis zur Westseite zu realisieren.

Die SBB haben dem Interventionskonzept Nord mit Schreiben vom 14. Februar 2014 im Grundsatz zugestimmt. Die Genehmigung des Interventionskonzepts Nord durch den Urner Regierungsrat erfolgte am 21. März 2014. Die aus dem Interventionskonzept Nord resultierenden Vereinbarungen zwischen Kanton Uri und SBB liegen teilweise vor und können nach erfolgter Genehmigung des Konzepts bereinigt und gegenseitig unterzeichnet werden.

Die Umsetzung des Interventionskonzepts Nord benötigt im Bereich Rettung und Brandbekämpfung gegen drei Jahre mit der erforderlichen Zeit für Beschaffungen, Umrüstungen und Ausbildung. Es handelt sich dabei um den zeitkritischsten Bereich des Interventionskonzepts Nord. Es ist also unabdingbar, nach erfolgter Genehmigung des Interventionskonzepts, umgehend die entsprechenden Leistungsvereinbarungen zu bereinigen und zu unterzeichnen und unmittelbar anschliessend mit der Umsetzung des Interventionskonzepts zu beginnen. Vorrangig sind die organisatorischen und personellen Änderungen in der Chemiewehr Uri vorzunehmen sowie die weiteren involvierten Einsatzorganisationen zu begrüßen und mit ihnen entsprechende Verhandlungen zu führen. Die Beschaffung der Einsatzmittel hat in den Jahren 2014 und 2015 zu erfolgen. Mit der Grundausbildung der Einsatzkräfte muss Anfang Mai 2014 begonnen werden.

Die Interventionsorganisation SBB Gotthard-Basistunnel hat ihren operationellen Betrieb zeitgerecht aufzunehmen, um sich rechtzeitig auf den Betriebsbeginn des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 vorbereiten zu können.

Das Interventionskonzept Nord zeigt auf, wie die anspruchsvolle Einsatzorganisation für den SBB Gotthard-Basistunnel gemeinsam durch die Betriebswehr SBB und die bestehenden im Kanton Uri verfügbaren Organisationen, unter Beizug ausserkantonaler Einsatzorganisationen, sichergestellt werden kann.

1. Ausgangslage

Der SBB Gotthard-Basistunnel (GBT) soll 2016 in Betrieb gehen. Die Planung der Einsatzorganisation ist sehr aufwändig und anspruchsvoll. Die Einsatzorganisation muss 2016, einige Monate vor der offiziellen Inbetriebnahme, voll funktionstüchtig und eingespielt sein. Dies hat organisatorische, personelle, administrative und finanzielle Auswirkungen, die bis zu diesem Zeitpunkt geregelt sein müssen.

Der Kanton Uri ist für das Nord-Portal und den Einsatz im Tunnel aus nördlicher Richtung verantwortlich. Als Vorgabe und Planungsbasis gilt das SBB Betreiberkonzept V4.0 vom 10. Juni 2013. Darin sind u.a. die personellen Vorgaben sowie die Reaktionszeiten festgelegt.

Die gesamten Interventionsvorbereitungen werden durch die SBB koordiniert. Unter der Federführung der SBB werden die Umsetzungsmassnahmen in einem Steuerungsausschuss sowie verschiedene Teilprojekte unter Einbezug der beteiligten Einsatzorganisationen aus den Kantonen Tessin, Graubünden und Uri abgestimmt.

Der vorliegende Bericht beschränkt sich auf die Intervention im GBT von Norden Richtung Süden und im Portalbereich Nord. Dies beinhaltet auch den Zugangsstollen Amsteg, die beiden Multifunktionsstellen (MFS) Sedrun und Faido sowie die zum GBT gehörenden Dienststollensysteme und Bahntechnikgebäude. Er umfasst schwergewichtig die Interventionsorgane im Kanton Uri. Er nimmt nicht Bezug auf die Situation im Süden.

Für die Bereiche Führung, Chemiewehr, Feuerwehr, Zivilschutz und Führungsunterstützung wurden die Möglichkeiten, Rahmenbedingungen sowie internen Schnittstellen im Kanton Uri gemeinsam beurteilt und Lösungen erarbeitet. Dieses Konzept fasst die Massnahmen und die Auswirkungen zusammen. Es bildet die Basis für die Vorbereitungen und den späteren Einsatz der genannten Bereiche.

Die Aufgaben bzw. die Bereiche Polizei und Alarmierung sowie Sanität und Care waren Bestandteil separater Teilprojekte und sind ebenfalls in das vorliegende Interventionskonzept eingeflossen.

2. Rahmenbedingungen SBB

2.1 Grundlagen

Das vorliegende Interventionskonzept stützt sich auf folgende Grundlagen:

- Betreiberkonzept "NEAT-Achse Gotthard" Teilkonzept Alarm und Rettung, Version: 4.0, vom 10. Juni 2013
- Konzept Feuerwehr Uri 2010, vom 15. Dezember 2009
- Führungsbehelf Kantonalen Führungsstab Uri KAFUR, vom 1. August 2012/14. März 2013

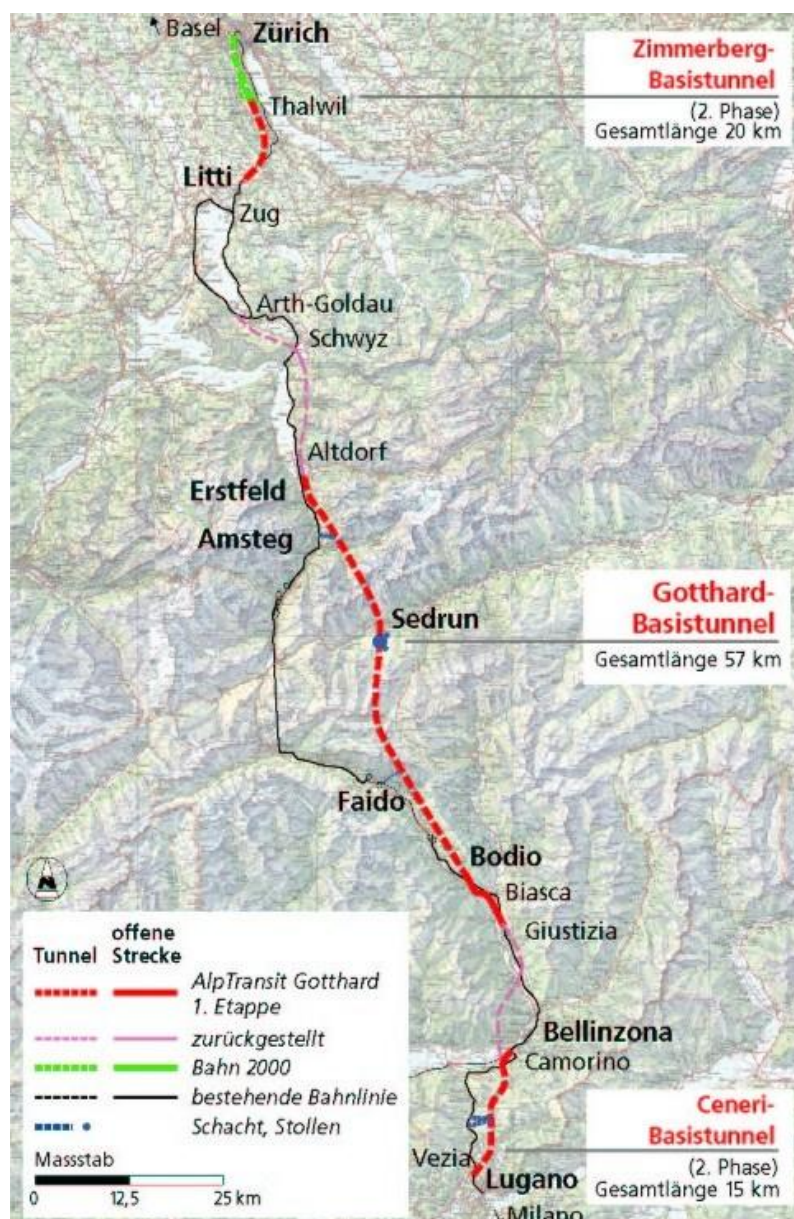
2.2 Allgemeines

Die Aufgaben für die Ereignisdienste sind grundsätzlich im Betreiberkonzept "NEAT-Achse Gotthard" Teilkonzept Alarm und Rettung umschrieben. Sie haben zum Ziel, eine rasche Rettung gefährdeter Personen zu ermöglichen und die betroffenen Einsatzkräfte schnellstmöglich zu mobilisieren und ihren raschen und zweckmässigen Einsatz sicherzustellen.

Durch die im Rahmen des Alarm- und Rettungskonzepts getroffenen Massnahmen sollen die Folgen allfälliger Unfälle in Grenzen gehalten werden. Als Teil des Betreiberkonzepts soll es dazu beitragen, ein ausreichend hohes Sicherheitsniveau für den Betrieb der Gotthard-Basislinie zu gewährleisten.

Für die Bereiche Feuer- und Chemiewehr, Führung sowie Zivilschutz sind im Betreiberkonzept "NEAT- Achse Gotthard" Teilkonzept Alarm und Rettung u.a. folgende relevante Rahmenbedingungen umschrieben:

- Der Verkehrsweg wird mit den erforderlichen sicherheitstechnischen Einrichtungen ausgerüstet und es werden die erforderlichen baulichen, technischen und organisatorischen Schutzvorkehrungen getroffen.
- Es werden zusammen mit den Ereignisdiensten eine Einsatzplanung für Störfälle erarbeitet und auf der Basis der Einsatzplanung periodische Übungen durchgeführt.
- Der GBT beinhaltet die folgenden Projektelemente:
 - Tunnelsystem (zwei Einspurtunnel) mit Dienststollensystemen und Bahntechnikgebäuden
 - Abstand der Querschläge von ca. 325 m
 - Nothaltestellen (NHS) in Sedrun und Faido
 - Zugangsstollen Amsteg



2.3 System Gotthard-Basistunnel

- Bahntunnelsystem
 - bahntechnisch ausgerüstete Tunnelstrecke, die von Schienenfahrzeugen befahren werden können
- Diensttunnelsystem
 - Zugangsstollen, Zugangsschächte, Querschläge, Fluchtstollen
- Fluchtwege aus einem Bahntunnel (neben den Portalen)
 - Querschläge (begehbare Verbindung zwischen den Parallelröhren)
 - Fluchtstollen (begehbare Verbindungen innerhalb der Nothaltestellen Sedrun und Faido)

2.4 Infrastruktur für Fremdrettung

- Wasserentnahmestellen in den Nothaltestellen (NHS) Sedrun und Faido
- Druckwasseranschlüsse, Beleuchtung, Kommunikationsmittel und mobile Überfahrten für Ereignisdienste in den Portalbereichen
- Portalbereiche mit wintersicheren Zufahrten für strassengebundene Einsatz- und Rettungsfahrzeuge der 28 t-Klasse
- Möglichkeit von Zughalten im Portalbereich
- Trockenleitungen in den NHS
- Automatische Notfallsteuerung in den NHS
- Task-Force-Räume für die Ereignisdienste in unmittelbarer Nähe der Tunnelportale

2.5 Infrastruktur für Selbstrettung

- NHS Sedrun und Faido mit beleuchteter Ausstiegsplattform, Ereignislüftung, Kommunikations- und Überwachungsmittel, geschützte Überdruckbereiche, Sitzgelegenheiten und Wasserbehältnisse
- Beleuchtbare Querschläge, ca. alle 325 m mit Abschlüssen zwischen den beiden ca. 40 m auseinanderliegenden Tunnelröhren
- Tunnelröhre mit hindernisfreiem, beleuchtetem Seitenweg auf der Querschlagsseite
- Fluchtweg-Orientierungstafeln, optische Signale bei den Querschlags- und NHS-Eingängen
- Tore der Querschläge erfüllen besondere Anforderung für Fluchtwege zur Selbstrettung

3. Interventionsvorgaben und Auftrag gemäss SBB Betreiberkonzept

3.1 Intervention im Ereignisfall

- In Erstfeld und in Biasca werden je ein SBB Lösch- und Rettungszug stationiert.



- In den Portalbereichen des GBT sind je eine Interventionsstelle respektive eine Notausstiegsstelle (NAS) vorgesehen, die eine Intervention bei havarierten Güterzügen ermöglichen soll, bevor diese in den GBT hineinfahren oder wenn sie aus dem GBT herausfahren.
- Die Intervention bei Reisezügen, die aus dem GBT herausfahren, erfolgt in den nächsten an den GBT angrenzenden Bahnhöfen.
- Führungseinrichtungen
 - Poleggio/CEP: Alarmzentrale und grosser Führungsraum für Gesamtkoordination und Führung auf der Portalseite Süd
 - Erstfeld: Führungsraum für die Führung auf der Portalseite Nord

3.2 Grundsätze und Verhaltensprinzipien für die Basislinie

Das Alarm- und Rettungskonzept basiert auf den nachstehenden Grundsätzen:

- Gemäss Netzzugangsverordnung (NZV) unterziehen sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei Betriebsstörungen und Ereignisfällen den Anweisungen des Infrastrukturbetreibers.
- Zugkontrollenrichtungen (ZKE) ausserhalb der Tunnels verhindern, dass ein bereits angeschlagener Zug in den Tunnel einfährt.
- Ein in Brand geratener Reisezug im GBT ist, wenn immer möglich, ins Freie oder bis zur nächsten Nothaltestelle im GBT zu führen. Ist aufgrund des Ereignisses weder die Fahrt in eine NHS noch das Herausführen aus dem Tunnel möglich, hält der Zug notgedrungen an beliebiger Stelle im Tunnel.
- Ein in Brand geratener Güterzug mit Personenförderung (Rollende Landstrasse [ROLA], Militärzug etc.) ist, wenn immer möglich, ins Freie zu führen. Bei einem Brand im Begleitwagen der ROLA ist sofort anzuhalten.
- Ein in Brand geratener Güterzug ist, wenn immer möglich, aus dem Tunnel zu führen.
- Die Rettung und Evakuierung von Passagieren aus den NHS Sedrun oder Faido oder an beliebiger Stelle der Basistunnels erfolgt nach dem Prinzip "Zug hilft Zug".
- Die baulichen, technischen und organisatorisch/betrieblichen Massnahmen sind so aufeinander abgestimmt, dass im Ereignisfall eine rasche Selbstrettung und anschliessende Evakuierung möglich ist.
- Für den Einsatz im GBT stehen in Erstfeld und Biasca je ein Lösch- und Rettungszug (LRZ) bereit, um eine Intervention im GBT sicherzustellen.

- Die Überwachung der Tunnelsysteme erfolgt aus dem Centro d'esercizio Pollegio (CEP). Dieses leitet im Ereignisfall auch die Massnahmen für die Rettung und Evakuierung ein (Alarmierung der Fremdrettungskräfte, Koordination/betriebliche Führung und Einleitung der Evakuierung.)
- Bei Alarmauslösung werden grundsätzlich beide LRZ (Süd- und Nordportal) mobilisiert.
- Der LRZ (allenfalls beide) fährt primär in die Ereignisröhre ein. Wird eine Einfahrt verunmöglicht oder erfordert es die Schadenlage, kann nach situativer Entscheidung auch in die "gesunde" Röhre eingefahren werden.

Nach erfolgter Alarmauslösung werden insbesondere folgende betriebliche Sofortmassnahmen ausgelöst:

- Es werden alle Züge vor den Portalen gestoppt bzw. umgeleitet; es fahren keine weiteren Züge mehr in die Tunneln ein.
- Züge vor dem Ereigniszug verlassen den Tunnel. Züge hinter dem Ereigniszug werden über betrieblich reguläre Verfahren so rasch wie möglich gestoppt, mit dem Ziel, einen möglichst grossen Abstand zum Ereigniszug einzuhalten, und je nach Situation rückwärts aus dem Tunnel geführt.
- Alle Züge in der Gegenröhre werden in der nächsten NHS angehalten (respektive fahren aus dem Tunnel, wenn sie bereits eine Fahrstrasse über die letzte NHS hinaus eingestellt haben bei Alarmauslösung).
- Die Geschwindigkeit der Züge in der Gegenröhre wird im gegenüberliegenden Tunnelabschnitt auf 40 km/h reduziert (Reduktion der Wahrscheinlichkeit, dass flüchtende Reisende überfahren werden).

Bezüglich der Evakuation gelten folgende Handlungsgrundsätze:

- Für die Evakuation wird ein geeigneter, in Betrieb stehender und vor der Einfahrt in den GBT geräumter Evakuierungszug für GBT verwendet. Eine allfällige Stationierung eines speziellen Evakuierungszuges zwischen den beiden Basistunnel GBT und Ceneri wird zurzeit geprüft.
- Kann der Evakuierungszug anhand der Betriebslage nicht in den GBT einfahren, können für die Evakuation grundsätzlich alle geeigneten Züge verwendet werden, die sich zum Zeitpunkt der Alarmauslösung bereits in der Gegenröhre befinden und vor dem Unfallabschnitt gestoppt werden können.
- Für die Evakuation können auch Teilzüge von Ereigniszügen verwendet werden, sofern sie noch fahrfähig sind.
- Im Alarmfall (Brand) darf für eine Evakuation nie mit einem mit Reisenden besetzten Zug in den Tunnel hineingefahren werden.
- Eine Evakuation der Reisenden im GBT über die Zugangsstollen Amsteg, Sedrun und Faido ist nicht vorgesehen. In der NHS Faido ist die Unterstützung der Selbstrettung von einer Nothaltestelle zur anderen durch die Interventionskräfte vorgesehen.
- Grundsätzlich sollen Personen in Richtung der ursprünglichen Reise evakuiert werden, soweit dies möglich ist.

Bezüglich der Rettungsabläufe gelten folgende zeitlichen Zielsetzungen für den GBT:

- Die Passagiere können sich bei einem Ereignis innert weniger Minuten selbst in den geschützten Bereich (NHS oder Gegenröhre) retten, wo sie bis zur Evakuierung verbleiben.

- Die Ereignisdienste (LRZ) sind in nützlicher Frist (ca. 45 Minuten) vor Ort und die Reisenden können bei Ereignissen in nützlicher Frist (in der Regel ca. 90 Minuten) aus dem Tunnel evakuiert werden.

3.3 Massgebende Rettungsszenarien

Die massgebenden Rettungsszenarien ergeben sich aus den Ereignisszenarien mit grossem Schadenpotenzial (Brand in Reisezügen oder technischen Anlagen und Freisetzung von Gefahrgut bei Güterzügen). Für den Rettungseinsatz spielen die Art des Unfalls sowie der Unfallort eine zentrale Rolle. Als zeitkritisches Rettungsszenario stellt die Unfallart "Brand im Zug mit Halt an beliebiger Stelle (ausserhalb der NHS)" an das Personal und an die Einsatzkräfte die höchsten Anforderungen.

Zu berücksichtigende Einsatzorte:

- | | | |
|----------------------------|---|---|
| Bahnhof im Freien | → | Ereigniszug erreicht nächsten Bahnhof |
| NAS in Portalnähe | → | Ereigniszug erreicht Notausstiegsstelle |
| NHS im Tunnel | → | Ereigniszug erreicht Nothaltestelle |
| Beliebige Stelle im Tunnel | → | Ereigniszug hält an beliebiger Stelle im Tunnel |
| | → | Arbeitsstelle/Erhaltung |

Grundsätzlich werden die folgenden 9 relevanten Rettungsszenarien unterschieden:

Ereignis	Einsatzort	Halt im Portalbereich / Bahnhof/ im Freien	Nothaltestelle	Halt an beliebiger Stelle
Brand		1	2	3
Beeinträchtigung eines Drittzuges durch Freisetzung Gefahrgut, bzw. Rauch		4	5	6
Entgleisung / Zusammenstoss ohne Brand		-	7	7
Entgleisung / Zusammenstoss mit Brand		-	2	3
Steckenbleiben eines Zuges		-	8	8
Ereignis im Erhaltungsabschnitt		-	9	9
Terror / Gewalt	kein eigenes Szenario, obige Szenarien treten ein			

- 1 Portal oder Bahnhof im Freien anfahren, Evakuierung
- 2 Evakuierung über Nothaltestelle, Prinzip „Zug hilft Zug“ / „Evakuierungszug / LRZ“, evtl. Weiterfahrt mit Teilzug
- 3 Evakuierung über Querschläge, Prinzip „Zug hilft Zug“ / „Evakuierungszug / LRZ“ evtl. Weiterfahrt mit Teilzug
- 4 Lokführer fahren mit Fluchthaube aus dem Tunnel
- 5 Halt eines betroffenen Drittzuges an Nothaltestelle, Bezug eines geschützten Raumes⁴ bis die Rauch- bzw. Gefahrgutkonzentration im Tunnel ausreichend tief ist
- 6 Evakuierung eines betroffenen Drittzuges über die Querschläge
- 7 Reisende bleiben bis Evakuierung durch Fremdrettungskräfte im Zug
- 8 Evakuierungszug / LRZ evtl. Weiterfahrt mit Teilzug
- 9 Situativ (Brand, medizinischer Notfall, Evakuierung etc.)

Fremdrettungskräfte
alarmiert

Tab. 1: Übersicht Rettungsszenarien

3.4 Auftrag an den Kanton Uri

- Die Kantone Uri und Tessin haben die Stützpunktfeuerwehren "Bahnen" festzulegen, d.h. Feuerwehren mit zugeteilten Streckenabschnitten, mit entsprechender Ausbildung und Ausrüstung.
- Ergänzungen und Anpassungen ergeben sich einerseits aus der Projektarbeit und andererseits aufgrund der kantonalen bzw. örtlichen Verhältnisse und Möglichkeiten.

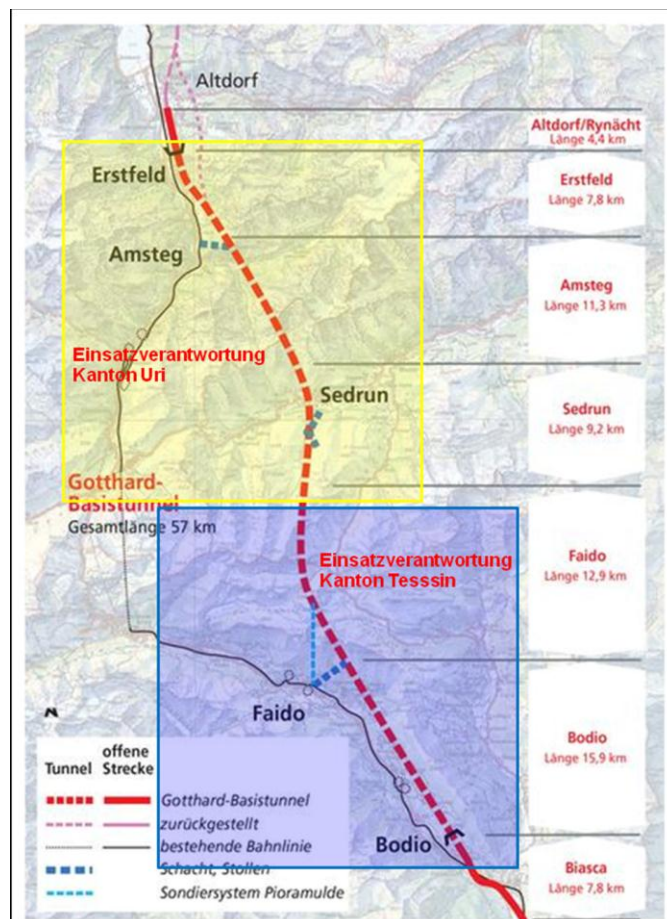
4. Anforderungen, Problemstellungen, Ziele für die Intervention im Kanton Uri

Die Anforderungen an den Kanton sowie die Einsatzkräfte sind sehr hoch. Die Vorbereitung, die Ausbildung und der Einsatz müssen detailliert geplant, umgesetzt und durchgehend sichergestellt werden. Dies bedingt hohe Vorhalteleistungen, die auch finanziell abzugelten sind.

Auf der Basis des SBB Betreiberkonzepts "NEAT-Achse Gotthard" Teilprojekt Alarm und Rettung (V3 vom 17. Januar 2011) wurden die nachfolgenden Aufgabenstellungen formuliert und beurteilt sowie die Grundsätze und die für den Kanton Uri machbaren Lösungen definiert.

4.1 Einsatzgebiet

Die Einsatzabschnitte wurden von den beteiligten Verantwortlichen der Kantone Tessin, Graubünden und Uri gemeinsam definiert. Danach ist der Kanton Tessin von Süden her bis zur Kantons-grenze Graubünden (Abschnittslänge 28 km) und der Kanton Uri von Norden her bis zur Kantons-grenze Tessin (Abschnittslänge 28.2 km) verantwortlich. Die „Einsatzgrenze“ zwischen den Ein-satzorganisationen Uri und Tessin befindet sich bei Streckenkilometer 121'760.



4.2 Aufgabenumschreibung

Allgemein

Die Aufgaben für die Einsatzkräfte werden im SBB Betreiberkonzept generell wie folgt umschrieben:

- Sicherstellung der Alarmierung
- Schutz, Rettung und Betreuung von Menschen
- Schutz von Umwelt und Sachwerten, soweit möglich
- Schadenbegrenzung, soweit möglich
- Sicherstellung einer allfälligen Untersuchung
- gegenseitige Unterstützung der verschiedenen Einsatzorganisationen

Chemie-/Feuerwehr, Führung, Zivilschutz

Die Interventionskräfte in den Bereichen Führung, Chemie-/Feuerwehr, Zivilschutz und Führungsunterstützung übernehmen die nachfolgenden Aufgaben:

Führung:

- Schadenplatzorganisation Portal Nord (Feuer- und Chemiewehr)
- Einsatzleitung Front beim Portaleingang (EL Front)
- Einsatzleitung Tunnel (bei Chemieereignis, nachdem der Tunnel durch EL SBB bahntechnisch freigegeben wurde)
- Gesamteinsatzleitung Portal Nord (GEL Nord)
- Führung Rückwärtig (durch KAFUR)

Rettung, Brandbekämpfung und Chemiewehr:

- Sicherstellung der spezifischen Alarmierung (nach einem ereignisbezogenen Konzept)
- Rettung (Rttg) und Evakuierung (Evak), gemeinsam mit Lösch- und Rettungszug SBB (LRZ) im Tunnelbereich
- Feuerwehreinsatz (FW Ei) bei Brand, gemeinsam mit Lösch- und Rettungszug SBB (LRZ) im Tunnelbereich
- Chemiewehr- und Umweltschutzeinsatz (CW Ei), gemeinsam mit Lösch- und Rettungszug SBB (LRZ) im Tunnelbereich

Unterstützung:

- Unterstützung beim Aufbau Mobile Sanitätshilfsstelle (Mob San Hist)
- Betreuung (Betreu) von unverletzten Bahnreisenden (durch Zivilschutz)
- Führungsunterstützung
- Logistische Unterstützung

Die Erfüllung all dieser Aufgaben erfolgt im Ereignisfall bezüglich Aufgebot, zeitlichem Ablauf und Personalstärke gestaffelt in mehreren Phasen, die detailliert zu planen sind und durchgehend sichergestellt sein müssen.

Siehe zusätzlich Anhang 1 "**Verantwortungsbereiche Führungsorganisation Kanton Uri**" (Auszug aus Protokoll TP Polizei vom 10. Oktober 2012)

Polizei und Alarmierung

Die Kantonspolizei Uri übernimmt die nachfolgenden Aufgaben:

- Sicherstellung der Alarmierung
- Verkehrsregelung
- Freihaltung der Verkehrswege
- Betrieb der Sammel- und Registraturstelle Unverletzter
- Ereignisuntersuchungen: Tatbestandsaufnahme, Ereignisabklärung, Rapportierung
- Medienarbeit in der ersten Phase

Sanität und Care

Der Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri übernimmt die folgenden Aufgaben:

- Sicherstellung des Einsatzes von zwei Rettungssanitätern innert 15 Minuten auf dem Lösch- und Rettungszug (in 90 % aller Fälle garantiert)
- Sicherstellung des Einsatzes von zwei Rettungssanitätern innert 30 Minuten auf dem Lösch- und Rettungszug (in 10 % aller Fälle garantiert)

Im Weiteren werden bei Bedarf weitere Rettungssanitäter und Rettungswagen auf dem Schadenplatz zur Verfügung gestellt (mit zeitlicher Verzögerung). Zudem wird bei Bedarf eine mobile Sanitätshilfsstelle (MobSanHist) aufgestellt und betrieben.

- Im Bereich Care steht bei einem Ereignis im GBT die Care-Organisation Uri zur Verfügung. Diese kann die nachfolgenden Leistungen erbringen: Psychologische Nothilfe bei Betroffenen und Einsatzkräften
- Psychologische und seelsorgerische Betreuung

4.3 Problemstellungen und Grundsätze

Für die Vorbereitung, die Planung, den Aufbau und die Intervention auf der Portalseite Nord durch den Kanton Uri werden folgende Grundsätze definiert:

Hauptlast der Intervention und Lead-Funktion

Grundsätzlich sind die Leadfunktion und die Verantwortung für die Vorbereitung, die Koordination und die Umsetzung im Kanton Uri einer Organisation zu übertragen.

Die Hauptlast der unter Ziffer 4.2 definierten Aufgaben wird durch die Chemiewehr Uri (CW Uri) übernommen, vor allem in der Phase 1 "Ersteinsatz im Tunnel", gemeinsam mit dem LRZ GBT Nord sowie in der Phase 2, "Aufbau der Massnahmen beim Tunnelportal, inklusive Führungsstruktur KP Front".

Der CW Uri übernimmt auch die Lead-Funktion für die Koordination mit den beteiligten Organisationen (ausgenommen Polizei und Rettungsdienst) bei der Vorbereitung, Planung und dem späteren Betrieb.

Die Koordination erfolgt in enger Absprache und mit Unterstützung durch den Stabschef KAFUR und dem Feuerwehrinspektorat sowie mit dem Kommandanten des LRZ Erstfeld.

Einbezug weiterer Feuerwehren

Die Lead-Organisation ist durch weitere Einsatzorganisationen zu verstärken. Es sind verschiedene Eskalationsstufen festzulegen. In die Aufgebotsplanung sind auch ausserkantonale Einsatzorganisationen einzubeziehen.

In den Phasen 2 und 3 ist eine Unterstützung durch weitere Feuerwehren erforderlich. Dazu sind nach Möglichkeit Feuerwehren zu bezeichnen bzw. zu verpflichten, die bereits über eine Ausbildung und Kenntnisse für Tunneleinsätze bei Bahnanlagen verfügen.

Aus Effizienzgründen sind möglichst wenige, klar bezeichnete Feuerwehren aus der nahen Umgebung des GBT-Portals Nord sowie ein starker ausserkantonaler Stützpunkt mit Erfahrung im Einsatz bei Bahntunnel-Anlagen einzubeziehen.

Reserve und Sicherstellung

Für den Fall eines grösseren Einsatzes im GBT (oder auf den offenen Bahnstrecken) sind vordefinierte Reserven zur Sicherstellung anderer Feuerwehraufgaben ausserhalb des GBT-Einsatzes (Alltagsereignisse, Einsatz auf Nationalstrassen etc.) sowie zur raschen Unterstützung des laufenden Grosseinsatzes GBT einzuplanen.

Die Bewältigung der Alltagsereignisse im Kanton Uri ist während eines Einsatzes im GBT durch eine starke Stützpunktfeuerwehr mit entsprechenden Vorgaben für eine erhöhte Bereitschaft während grösserer Einsätze zu gewährleisten.

Führung, Führungsunterstützung und Zivilschutz

Die Kompetenzen und die Führungsstrukturen sind mit allen Partnern abzusprechen und schriftlich festzuhalten, inklusive Zusammenarbeit im Bereich der Einsatzleitungen.

Bei der Ereigniseskalation kommen der Führung der Interventionskräfte im Frontbereich (EL Front und Gesamteinsatzleitung Nord) und der kantonalen Führungsorganisation (KAFUR) sowie der Führungsunterstützung bzw. dem Zivilschutz wichtige Aufgaben zu.

Diese sind klar zu regeln und die Verantwortlichkeiten sowie die Schnittstellen zur Polizei, zum Rettungsdienst und zu den Stellen der SBB klar zu definieren.

Die Einsatzleitung innerhalb des Tunnels obliegt dem Einsatzleiter SBB. Die Chemiewehr Uri übernimmt bei einem Chemieereignis die Einsatzleitung auch im Tunnel, allerdings erst, nachdem der Einsatzleiter SBB den Tunnel bahntechnisch gesehen freigegeben hat.

Polizei und Alarmierung

Bei einem Ereignisfall im GBT ist die Alarmierung der kantonalen Alarmstelle Uri bei der Kantonspolizei sicherzustellen, damit diese die erforderlichen Aufgebote schnellstmöglich tätigen kann. Bei einer allfälligen Freisetzung von Gefahrgut kann die kantonale Alarmstelle bei Erfordernis auch den ICARO-Alarm über die Medien und Sirenenalarm auslösen. Es ist eine Systemanpassung des kantonalen Alarmsystems erforderlich.

Im Weiteren hat die Kantonspolizei Uri die lokale und übergeordnete Verkehrsregelung und insbesondere auch die Freihaltung der Verkehrswege und Rettungsachse bei den Ausstiegsorten Rynächt und Altdorf sicherzustellen.

Sanität und Care

Die grösste Herausforderung im Bereich Sanität ist die von den SBB gewünschte Bereitstellung von zwei Rettungssanitätern innert 15 Minuten ab Alarmauslösung auf dem LRZ in 90 % aller Fälle. Dazu muss auf den bestehenden Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri zurückgegriffen werden. Damit dieser diese Anforderungen erfüllen kann, ist eine Umstellung des Rettungsdienstes des Kantonsspitals Uri vom heutigen Pikettdienst-System auf ein Schicht-System erforderlich. Dies ist verbunden mit der Anstellung von zusätzlichem Fachpersonal (Transportsanitäter, Anästhesiefachpersonal).

Ausserhalb des GBT verfügt der Kanton Uri über eine mobile Sanitätshilfsstelle. Sie ist die eigentliche medizinische Einrichtung im Schadenraum. Sie ist personell und materiell darauf ausgerichtet, dass bis zu 20 Patientinnen und Patienten versorgt und betreut werden können. Im Zentrum stehen neben der medizinischen Triage lebensrettende Notbehandlungen und medizinische Massnahmen zur Erstellung der Transportfähigkeit. Das Aufgebot der mobilen Sanitätshilfsstelle erfolgt über die kantonale Alarmstelle. Die Aufgebotskompetenz liegt beim Gesamteinsatzleiter, bei der SNZ 144, bei der Kantonspolizei, beim kantonalen Führungsstab und beim Amt für Gesundheit.

Im Bereich Care kann auf die bestehende Care-Organisation Uri zurückgegriffen werden.

Vorhalteleistungen und Finanzierung

Die Umsetzung, die Bereitschaft und der Betrieb verlangen grosse Vorhalteleistungen, insbesondere seitens der Chemiewehr Uri und beim Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri, die mit erheblichen Kosten verbunden sind. Zusätzlich entstehen Kosten im Bereich Ausrüstungs- und Infrastrukturgänzungen.

Die entsprechenden Kosten sind durch den Besteller dieser Dienstleistungen zu übernehmen. Die Leistungserbringung durch die kantonalen Ereignisdienste Uri, insbesondere die Chemiewehr Uri, und die Finanzierung dieser Leistungen sind im Rahmen einer Vereinbarung zwischen den SBB und dem Kanton Uri zu regeln.

4.4 Ziele

Generell

Es ist auf den bestehenden Milizorganisationen aufzubauen. Die Schaffung von speziellen Profiformationen ist aus Gründen fehlender personeller Ressourcen, Effizienz- und Kostengründen zu vermeiden. Allfällige Lücken sind durch eine Teilprofessionalisierung abzudecken.

Es sollen möglichst wenige Feuerwehrformationen für den Einsatz im GBT einbezogen und ausgebildet werden. Eine Aufsplitterung der Einsatzkräfte ist zu vermeiden.

Für alle Planungen soll möglichst auf den bestehenden Strukturen aufgebaut werden.

Führung

Die Gesamteinsatzleitung und die Koordination der eingesetzten Rettungskräfte auf der Portalseite Nord soll gestaffelt aufgebaut und auf hohem fachlichen Niveau durch die Chemiewehr Uri sichergestellt werden.

Die Rückwärtige Führung sowie die Sicherstellung der politischen Führungs- und Handlungsfähigkeit bei Katastrophen und Grossereignissen werden durch den KAFUR vorbereitet und sichergestellt.

Rettung und Brandbekämpfung

Für die Rettung und Brandbekämpfung sind die Chemiewehr Uri als Lead-Formation sowie die Feuerwehren von Erstfeld und Silenen und als ausserkantonaler Stützpunkt mit Bahntunnel-Einsatzerfahrung die Feuerwehr Stans einzubeziehen, alle mit klar definierten Aufgaben, Personalstärken und Leistungsprofilen.

Als starke Reserve zur Sicherstellung weiterer Feuerwehraufgaben (Alltagsereignisse, Einsatz auf Nationalstrassen etc.) und für eine allfällige Unterstützung bei einem grösseren Einsatz im GBT oder auf den offenen Bahnstrecken ist die Stützpunkt-Feuerwehr Altdorf vorgesehen. Ihre Reservestellung ist klar vorzudefinieren.

Chemiewehr

Für die Chemiewehr-Aufgaben sollen neben dem Einsatz der CW Uri eine Eskalationsplanung unter Einbezug weiterer ausserkantonaler CW-Stützpunkte vorgenommen und entsprechende Absprachen getroffen werden.

Führungsunterstützung und Zivilschutz

Die Führungsunterstützung für die Gesamteinsatzleitung im Portalbereich ist durch den Zivilschutz Uri sicherzustellen. Ausserdem ist der Zivilschutz für die Unterstützung bei der Betreuung von unverletzten Bahnreisenden beizuziehen.

Der Zivilschutz stellt auch die Führungsunterstützung im KAFUR sicher.

Polizei und Alarmierung

Die Kantonspolizei Uri hat die Alarmierung der Einsatzkräfte, allenfalls der Bevölkerung sowie die Gewährleistung der weiteren polizeilichen Aufgaben sicherzustellen.

Sanität und Care

Der Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri hat die Einsatzbereitschaft der zwei Rettungssanitäter innert 15 Minuten ab Alarmeingang auf dem LRZ (in 90 % aller Fälle) sowie innert 30 Minuten (in 10 % aller Fälle) sicherzustellen.

5. Interventionskonzept Kanton Uri

Einleitung

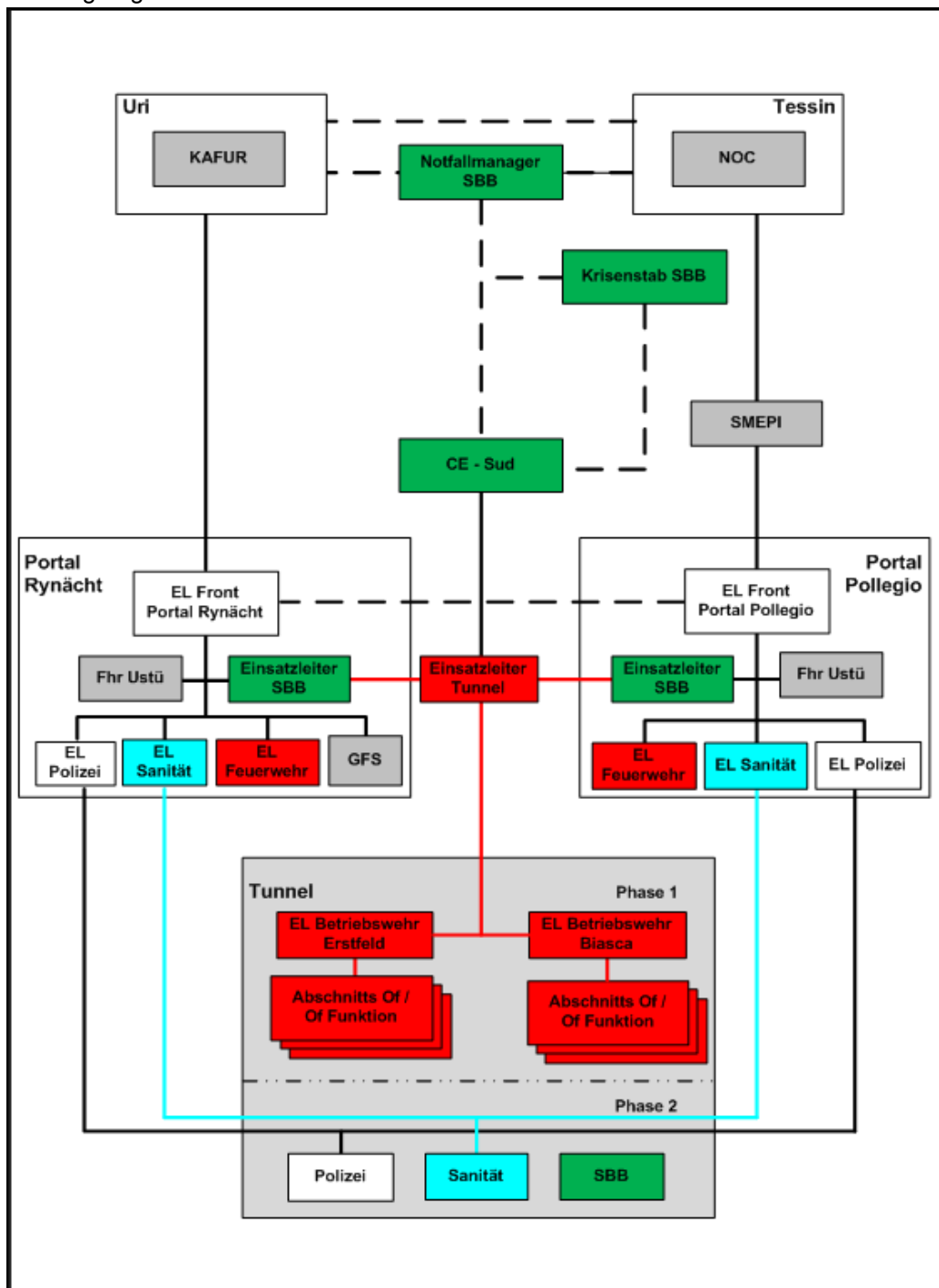
Das Konzept ist primär auf Ereignisse im Tunnelbereich ausgerichtet. Für die offenen Strecken findet es sinngemäss Anwendung.

Die anspruchsvollste und aufwändigste Intervention betrifft ein grösseres Ereignis im GBT. In diesem Fall erfolgt der Einsatz grundsätzlich immer von zwei Seiten, von Norden durch Uri und von Süden durch Tessin.

5.1 Führung

Die Führungsstruktur des SBB-Betriebskonzepts ist den kantonalen Strukturen anzupassen.

Führungsorganisation



Aufbau Führungsstruktur

Die nachfolgende Regelung für den Kanton Uri basiert auf den vorhandenen Strukturen und den für die Führung von Tunnелеinsätzen notwendigen Einsatz- und Fachkompetenzen. Dabei werden insbesondere auch die Mittel und Möglichkeiten der verschiedenen Organisationen berücksichtigt.

Aufgabe	Verfügbarkeit (ab Alarm einsatzbereit vor Ort)	Organisation	Bestand (erwartete Einsatzstärke)	Personalbedarf (minimaler Formationsbestand)	Bemerkungen
Schadenplatzorganisation Portal Nord	1. Phase 30 Min	CW Uri	3 AdCW	9 AdCW	Ausbildung ist erfolgt
Einsatzleitung Front Portaleingang		CW Uri	3 AdCW	9 AdCW	Ausbildung ist erfolgt
Gesamteinsatzleitung Portal Nord	2. Phase 90 Min	CW Uri	5 AdF	15 AdF	zuzüglich 3-4 FU Ausbildung ist erfolgt
Führung Rückwärtig	3. Phase 180 Min	KAFUR	10 Personen	ganzer KAFUR	zuzüglich 1 Gr FU

Infrastruktur

Die Gesamteinsatzleitung Portal Nord kann neben den eigenen Führungsmitteln auch auf der Infrastruktur der festen Führungseinrichtungen der SBB basieren.

5.2 Rettung und Brandbekämpfung (inkl. Chemiewehr und Reservestellungen)

Gemäss SBB Betreiberkonzept vom 17. Januar 2011 (Ziffer 6.1) hat die Mannschaftsstärke für die entscheidende erste Intervention für Nord und Süd je mindestens 15-20 AdF zu betragen. Diese müssen innerhalb von 15 Minuten einsatzbereit beim Tunnelportal sein und gemeinsam mit dem SBB Lösch- und Rettungszug den Ersteinsatz im Tunnel leisten.

Die nachfolgende Matrix zeigt die dafür vorgesehenen Formationen und die geplanten Eskalationsstufen (Phasen).

Verfügbarkeit (ab Alarm beim Portaleingang)	Formation	Einsatzbe- stand (geforderte Ein- satzstärke)	Personalbedarf (minimaler Formation- bestand)	Auftrag
1. Phase 15 Min	SBB LRZ Erstfeld	5 AdF	25 AdF	Sicherstellung durch SBB spezifische Ausbildung GBT erforderlich
	1 Stp-FW - CW Uri (1)	10 AdF 10	65-70* AdCW	* Personalaufstockung um ca. 15 AdCW (auf 65 - 70) nötig, inkl. Aufgaben in Phase 2 (gelb) / Einrücken direkt in Erstfeld, nicht im CW-Lokal spezifische Ausbildung GBT erforderlich
2. Phase 45 Min	3 FW - Erstfeld - Silenen - Stans - CW Uri (2)	40 AdF 10 10 10 10	90 AdF 30 30 30 30*	3 Feuerwehren mit Bahn- und Tun- nelausbildung sowie 2. Staffel CW Uri mit Mitteln ab CW-Lokal Altdorf spezifische Ausbildung GBT erforderlich

3. Phase 60 Min	1 Stp-FW - Altdorf	20 AdF	60 AdF	Reserve für Kanton sowie bei Bedarf als Ustü der Einsatzformationen / Bestand vorhanden, keine spez. Ausb nötig
	1 SW-Stp - SWG	10 AdF	30 AdF (aus BF-Bestand)	Reserve als Ustü der Einsatzformation mit vordefinierten Einsatzmitteln / Be- stand vorhanden, keine spez. Ausb nötig
	SBB LRZ Rotkreuz	4 AdF	--	Ablösung und/oder Ustü für Formation LRZ Erstfeld spezifische Ausbildung GBT erforderlich
4. Phase 90 Min	5 Stp-FW - Schwyz - Sarnen - Luzern - Emmen (CW) - Zug (CW)	90 AdF 20 20 20 20 10	--	Bestand vorhanden, keine spez. Ausb nötig (interne Personalauswechslung kann über 2 Ablösungen sichergestellt wer- den)

Grossereignis 3 h	FU + Betreu Zivilschutz	15 AdZS	45 AdZS (aus Pikett-Form)	Führungsunterstützung und Betreuung von unverletzten Bahnreisenden / Bestand vorhanden, keine spez. Ausb nötig
----------------------	----------------------------	---------	------------------------------	---

5.3 Polizei und Alarmierung

Das Alarmierungssystem wird so angepasst, dass die Vorgaben und Ziele des Alarmkonzepts GBT erfüllt werden. Die dazu erforderlichen Systemanpassungen, inklusive Schnittstellen, werden im Detail im Rahmen eines Teilprojekts festgelegt und entsprechend umgesetzt.

Das Sicherheitsfunknetz Polycom im Tunnel wird an die beiden Teilnetze der Kantone Uri und Tessin angeschlossen. Das Projekt ist noch im Detail auszuarbeiten. Die Projektverantwortung liegt bei den SBB, ebenfalls der Bau und Unterhalt der neuen Basisstationen im GBT.

Die anderen polizeilichen und staatsanwaltlichen Aufgaben und Abklärungen sowie Verkehrslenkungsaufgaben oder Aufgaben im Rahmen der Medienarbeit gehören zu den Kernaufgaben der Kantonspolizei Uri und werden durch diese sichergestellt.

Zusätzliches polizeiliches Material, beispielsweise für Absperrungen, Verkehrsumleitungen, Beleuchtungen, ist aller Voraussicht nach nicht erforderlich. Sollten die SBB in diesem Bereich spezielle Anforderungen im Zusammenhang mit den Interventionsstellen Rynächt und Altdorf machen, so ist eine solche allfällige Materialbeschaffung zwischen SBB und Kantonspolizei Uri abzusprechen.

Eine tunnelspezifische Ausbildung von Mitgliedern der Kantonspolizei Uri ist zurzeit nicht vorgesehen. Ein Einsatz unter Atemschutz ist ausgeschlossen. Sollten sich Ausbildungsanforderungen seitens der SBB ergeben, sind diese zwischen SBB und Kantonspolizei Uri abzusprechen.

5.4 Sanität und Care

Der Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri in Altdorf versorgt das Urner Unterland von Sisikon bis Amsteg. Zum Versorgungsgebiet zählen rund 33'000 Einwohner. Der Rettungsdienst ist 24 Stunden/365 Tage verfügbar. Die jährlich rund 1'150 Einsätze werden mit qualifizierten Rettungssanitätern und Transporthelfern geleistet. Die Rettungssanitäter übernehmen die Betreuung der Patienten, die Transporthelfer die Funktion als Ambulanzfahrer. Während der einsatzfreien Zeiten sind die Mitarbeitenden in den Tagesbetrieb des Kantonsspitals Uri eingebunden. Für den Patienten-transport stehen zwei modernste Rettungswagen (RTW) zur Verfügung. Ausrückzeiten und Hilfsfristen zeigen heute eine sehr grosse Spannbreite. Die vom Interverband für Rettungswesen (IVR) empfohlenen Hilfsfristen (90 % der P1 Einsätze innerhalb von 15 Minuten) werden in 68 % der Fälle erfüllt. Zu beachten ist, dass in der Nacht der Ambulanzfahrer und das Anästhesie-Fachpersonal Pikettdienst leisten und von zuhause aufgeboten werden müssen. Sie benötigen somit bis zum Ausrücken eine entsprechend hohe Vorlaufzeit.

Während des Tages (07.00 – 19.00 h) sind im Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri zwei Rettungsdienst-Teams einsatzbereit. Damit können zwei Ambulanzfahrzeuge parallel betrieben werden. Je nach medizinischer Notwendigkeit wird ein Rettungsdienst-Team zusätzlich mit einem Anästhesie-Pfleger ergänzt.

Während der Nacht (19.00 – 07.00 h) ist ein Rettungsdienst-Team im Pikettdienst einsatzbereit. Wenn dieses Team im Einsatz steht, muss bei einem zweiten eingehenden Notruf eine Ambulanz aus einem Nachbarkanton angefordert werden. Dies ist mit einer entsprechend verlängerten Hilfsfrist verbunden.

Um die Anforderungen der SBB (zwei Rettungssanitäter innert 15 Minuten ab Alarmeingang auf dem LRZ beim Tunnelportal Nord) erfüllen zu können, muss der Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri vom heutigen Pikettdienst-System auf ein Schicht-System umstellen. Dies ist notwendig, obwohl ab dem Frühjahr 2016 ein zweiter Rettungsdienst-Stützpunkt in Göschenen betrieben werden soll. Verbunden mit der vollständigen Umstellung des Rettungsdienstes auf den Schichtbetrieb muss zusätzliches Fachpersonal (Transportsanitäter, Anästhesie-Fachpersonal) eingestellt werden. Nur so kann der geforderte Einsatz zweier Rettungssanitäter innert 15 Minuten auf dem LRZ in Erstfeld rund um die Uhr sichergestellt werden.

Die Transporthelfer werden spätestens ab 2016 durch Transportsanitäter ersetzt. Für die Qualität des Rettungswesens von besonderer Bedeutung ist ferner der bedarfsgerechte Einsatz von Anästhesie-Fachpersonal rund um die Uhr.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist davon auszugehen, dass die Rettungssanitäter für ihren Einsatz mit dem Lösch- und Rettungszug der SBB über keine zusätzliche oder spezifische Ausrüstung (inkl. tunnelspezifische Rettungsmittel) verfügen müssen. Für ihren Einsatz genügt somit die Bekleidung und Ausrüstung des Alltags. Demzufolge sind auch keine besonderen Anschaffungen vorzusehen. Ein Einsatz der sanitätsdienstlichen Einsatzkräfte unter Atemschutz ist ausgeschlossen und auch nicht vorgesehen.

Um die Mitarbeitenden des Rettungsdienstes des Kantonsspitals Uri auf einen möglichen Einsatz auf dem Lösch- und Rettungszug im GBT vorzubereiten, müssen sie spezifisch aus- und weitergebildet werden. Hierfür haben die SBB die entsprechenden Ausbildungsangebote definiert.

Das Informations- und Einsatzsystem IES ist im Kanton Uri flächendeckend eingeführt und betriebsbereit. Die folgenden Einsatzkräfte verfügen über IES:

- Sanitäts-Notrufzentrale 144
- Kantonsspital Uri
- Kantonspolizei (Datenmanagement, KTD, Hotline)
- Kantonaler Führungsstab (Sektion Gesundheit und Führungsunterstützung)

Die vom Kanton Uri als Care-Organisation beauftragte Notfall-Seelsorge steht auch für Einsätze im Zusammenhang mit dem GBT zur Verfügung. Das Team besteht zurzeit aus 8 Mitgliedern (Care Givers). Sie stehen während 365 Tagen 24 Stunden zur Verfügung. Ihr Einsatzspektrum beinhaltet Alltagsereignisse, Grossereignisse und Katastrophen.

Der Leistungsauftrag des Kantons umfasst die psychologische Nothilfe bei Betroffenen und Einsatzkräften sowie die psychologische und seelsorgerische Betreuung.

Die Care-Organisation Uri ist in das kantonale Alarmierungssystem der Kantonspolizei Uri integriert. Die Aufgebotskompetenz obliegt dem Gesamteinsatzleiter, der Kantonspolizei, dem kantonalen Führungsstab und dem Amt für Gesundheit.

In einem Ereignisfall im Zusammenhang mit dem GBT kann die Care-Organisation Uri über die Alarmstelle der Kantonspolizei Uri aufgeboden werden.

Ein sanitätsdienstlicher Einsatz ausserhalb des GBT erfolgt primär beim Bahnhof Altdorf, sekundär bei der Notausstiegsstelle Rynächt. Je nach Ausmass des Ereignisses kommt dort auch die mobile Sanitätshilfsstelle des Kantons Uri zum Einsatz.

Die sanitätsdienstliche Schadenplatzorganisation im Haupteinsatzgebiet Bahnhof Altdorf ist auf der Westseite der Gleisanlage geplant. Damit kann ein bestmöglicher Ablauf einer sanitätsdienstlichen Intervention gewährleistet werden. Dies bedeutet die räumliche Trennung von verletzten Personen (Westseite des Bahnhofs) und von unverletzten Personen (Ostseite des Bahnhofs). Damit kann für verletzte Personen ein hoher Schutz der Privatsphäre (Medien usw.) gewährleistet werden. Während dem auf der Westseite der Gleisanlage die sanitätsdienstlichen Einrichtungen vorgesehen sind (Patientensammelstelle, mobile Sanitätshilfsstelle, Warteraum und Transportstelle Ambulanzfahrzeuge und Helikopter), werden alle übrigen Einsatzelemente der Schadenplatzorganisationen (Einsatzleitung, Schadenwehren, Sammelstelle Unverletzter, Medien usw.) auf der Ostseite des Bahnhofs angeordnet. Voraussetzung für das Funktionieren dieser Schadenplatzorganisation Bahnhof Altdorf ist eine durchgehende Personenunterführung beim Bahnhof Altdorf.

Die Schadenplatzorganisation bei der Notausstiegsstelle Rynächt ist noch nicht geklärt. Für diesen Bereich bestehen noch keine sanitätsdienstlichen Einsatzplanungen, weil noch verschiedene Fragen seitens SBB bzw. ATG offen sind.

Im Übrigen wird auf die Gesamt-Schadenplatzorganisation des kantonalen Führungsstabs Uri verwiesen.

5.5 Hoheitsrechtliche Fragen

Grundsätzlich ist vorgesehen, dass die Einsatzorganisationen des Kantons Uri auch auf dem Gebiet des Kantons Graubünden tätig werden. Die rechtliche Situation wurde im Rahmen eines in Auftrag gegebenen Rechtsgutachtens abgeklärt. Die konkrete Umsetzung ist noch im Detail zwischen den beteiligten Kantonen Graubünden und Uri sowie dem Bundesamt für Verkehr abzuklären und festzulegen.

Unbestritten ist, dass die Einsatzkräfte des Kantons Uri einen Einsatz auch auf Gebiet des Kantons Graubünden im GBT ohne Zeitverzug tätigen können. Die weiteren Aufgaben, insbesondere im Bereich Untersuchungshandlungen durch Staatsanwaltschaft und Polizei, sind noch im Detail zu klären und zwischen den Kantonen zu vereinbaren, unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben.

6. Auswirkungen und Massnahmen

6.1 Führung

Die durch den Kanton Uri wahrzunehmenden Führungsaufgaben im Zusammenhang mit der Einsatzleitung Front, der Gesamteinsatzleitung und der rückwärtigen Führung sind sichergestellt. Neben den erforderlichen Übungen, unter Einbezug des GBT, sind keine spezifischen zusätzlichen Massnahmen zu treffen.

6.2 Rettung und Brandbekämpfung (inkl. Chemiewehr und Reservestellungen)

Allgemeines

Die Bereitstellung des erforderlichen Personals ist für die Milizorganisationen im Kanton Uri nur mit grossen Anstrengungen und mit einem erheblichen Mehraufwand (Personalaufstockung und Teilprofessionalisierung von Schlüsselfunktionen) zu gewährleisten. Neben den personellen Konsequenzen sind organisatorische, materielle und logistische Massnahmen notwendig.

Der Ausbildungsaufwand ist hoch. Alle diese Massnahmen sind mit beträchtlichen Kosten verbunden. Hauptbetroffen davon ist die Chemiewehr Uri, die die Hauptlast zu tragen hat. Wesentlich betroffen sind aber auch die Feuerwehren in der Phase 2 (gelb). Kaum bzw. nicht ins Gewicht fällt der Aufwand in den Phasen 3 (orange) und 4 (rot).

Personelle Massnahmen

Zusätzlicher Personalaufwand	Aufgabe	Umfang
Miliz		Anzahl AdCW
Personalaufstockung CW Uri	Bestandeserhöhung von 50 auf 65-70 AdCW, inkl. Grundausbildung	15 AdCW
Ausbildung für Tunneleinsätze GBT	Grundausbildung und regelmässiges Training	65-70 AdCW
Bereitschaft	Erhöhung der Bereitschaft und personelle Vorhalteleistung, inkl. Pikettenschädigung	65-70 AdCW

Angestellte		Stellenprozent
Kommando	Führung der CW UR, inkl. Einsatzplanung, Koordination und internes Controlling der nichtpolizeilichen Mittel im Kanton Uri	40 %
Administration (*)	Allgemeine Büroarbeiten, Aufgebotswesen, Rechnungswesen, Personaladministration, Kurs- und Soldabrechnung etc.	50 %
Ausbildung (**)	Ausbildungsplanung und Ausbildungskoordination intern und mit Partnerorganisationen	40 %
Materialwartung (***)	Sicherstellung der materiellen Bereitschaft, Geräte- und Materialunterhalt	80 %

(*) Die administrative Angliederung an eine kantonale Amtsstelle ist trotz Personalaufstockung zwingend.

(**) Die Ausbildungsunterstützung durch die Milizkader ist weiterhin unverändert nötig, auch durch Chemiefachberater (CFB).

(***) Unterstützung der Materialwartung durch Personal der Betriebsfeuerwehr SBB im Umfang von 100 %.

Beschaffung von Ausrüstung, Fahrzeugen und Infrastruktur

Aufgrund der geforderten Bereitschaft und der erwarteten hohen Anfangsleistung sind ausrüstungs- und materialmässig verschiedene Massnahmen bzw. Ergänzungen nötig. Ermittelt wurden:

- die notwendigen Ausrüstungsergänzungen
- der zusätzliche Fahrzeug- und Gerätebedarf
- der Raum und Infrastrukturbedarf
- die Vorhalteleistungen

Umschreibung der Ausrüstungsergänzungen

Ausrüstung	Umschreibung
Persönliche Schutzausrüstung	60 komplette Einsatz-Ausrüstungen a) 45 für die Bereitstellung vor Ort (Magazin beim Portal Nord) b) 15 bedingt durch die notwendige Bestandeserhöhung
Funkrufempfänger	60 Funkrufempfänger Ausrüstung aller AdCW mit Kombi-Pager (heute verfügen nur ca. 15 AdCW über ein solches Gerät)

Umschreibung des Fahrzeug- und Gerätebedarfs

Fahrzeuge / Geräte	Umschreibung
Mannschaftstransportfahrzeug mit Anhänger	1 Mannschaftstransport- und Zugfahrzeug (5.3 to) mit Materialanhänger (Aufstockung der Transportkapazität zur Sicherstellung des raschen Personalschubs inkl. Atemschutzgeräte in den Phasen 1 und 2)
Logistikfahrzeug mit Anhänger	1 Transport- und Zugfahrzeug (5.3 to) mit Materialanhänger (Aufstockung der Logistikkapazität zur Sicherstellung des raschen Materialschubs in den Phasen 1 und 2)
Atemschutz	15 zusätzliche Atemschutzgeräte (Erhöhung des Gerätebestandes, bedingt durch Personalaufstockung)
Funkergänzung	15 zusätzliche Polycom-Geräte (Bestandes-Ergänzung)
Diverses Material	Diverse Ergänzungen bei Beleuchtungs-, Signalisations-, Kleinmaterial (ist im Detail noch zu definieren)

Umschreibung des Raum- und Infrastrukturbedarfs

Raumbedarf	Umschreibung
Lageraum beim Portaleingang	Lageraum für Tunnel-spezifisches Einsatzmaterial (Notwendig zur Sicherstellung der geforderten Reaktionszeiten für die CW Uri / Flächenbedarf ca. 20-25 m ²)
Garderoberaum für persönliche Einsatz-ausrüstung	Garderoberaum für 45 komplette Einsatz-ausrüstungen (Notwendig zur Sicherstellung der geforderten Reaktionszeiten für die CW Uri/Flächenbedarf ca. 80 m ² , inkl. Sanitärausrüstung)
Raumerweiterung im CW-Lokal	Raum für zusätzliche Fahrzeuge und Material

6.3 Polizei und Alarmierung

Am Alarmsystem der Kantonspolizei Uri sind, gestützt auf das Alarmkonzept GBT, Systemanpassungen, inklusive Festlegung und Sicherstellung spezifischer Schnittstellen, vorzunehmen. Es bedarf einer Erweiterung bzw. Verstärkung des Funkrufs, dem Einbau einer priorisierten Leitung, der Überarbeitung und Einpflege diverser Alarmdispositive, einer dynamischen Leitweg-Lenkung usw. Die Anforderungen und detaillierten Massnahmen müssen noch in einem Detailprojekt bezeichnet werden.

In der Betriebsphase entsteht ein gewisser Mehraufwand im Bereich Datenpflege, Konfiguration zusätzlicher Funkgeräte der Einsatzkräfte, zusätzliche Fehlerüberwachung der neuen Basisstationen im GBT etc.

Die Aus- und Weiterbildungsanforderungen im Zusammenhang mit dem GBT gegenüber der Kantonspolizei Uri müssten noch durch die SBB definiert werden.

Das Sicherheitsfunknetz Polycom im GBT ist nicht Bestandteil des vorliegenden Konzepts. Seitens des Kantons wird davon ausgegangen, dass der Bau und Unterhalt der neuen Infrastruktur durch die SBB selber vorgenommen werden.

Im Bereich der weiteren Untersuchungen der Strafverfolgungsbehörden sowie der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) sind keine zusätzlichen Massnahmen zu treffen. Die Ereignisbewältigung richtet sich nach den üblichen Vorgaben der Strafprozessordnung.

6.4 Sanität und Care

Die Sicherstellung des Einsatzes von zwei Rettungssanitätern innert 15 Minuten ab Alarmeingang auf dem LRZ in Erstfeld (in 90 % aller Fälle garantiert) erfordert eine Umstellung des Rettungsdienstes des Kantonsspitals Uri vom heutigen Pikettdienst-System auf ein Schicht-System. Dies erfordert die Schaffung von zusätzlichen personellen Ressourcen (Rettungssanitäter) durch das Kantonsspital Uri. In Verbindung mit der Einführung des Schichtbetriebs muss minimal mit drei Mal zwei Rettungssanitätern gerechnet werden.

Mit der Umstellung vom Pikettsystem auf den Schichtbetrieb wird auch die rettungsdienstliche Versorgungssituation für den Kanton Uri insgesamt optimiert.

Die Rettungssanitäter müssen im Bereich Bekleidung und Ausrüstung (inkl. Rettungsmittel) ausgerüstet werden.

Die Rettungssanitäter, die auf dem LRZ und im GBT zum Einsatz gelangen können, sind entsprechend den Anforderungen der SBB aus- und weiterzubilden.

Im Bereich der mobilen Sanitätshilfsstelle und der Betreuungsorganisation (Care-Team) sind keine weiteren speziellen Massnahmen zu treffen, mit Ausnahme der Beteiligung an gemeinsamen Einsatzübungen.

Die Sicherstellung der Schadenplatzorganisationen rund um den Bahnhof Altdorf erfordert es, dass möglichst bald eine durchgehende Personenunterführung beim Bahnhof Altdorf realisiert wird.

6.5 Hoheitsrechtliche Fragen

Die Klärung der hoheitsrechtlichen Fragen im Rahmen des in Auftrag gegebenen Rechtsgutachtens ist erfolgt. Es gilt, die daraus zu ziehenden Schlüsse zu konkretisieren und in entsprechende Regelungen und Vereinbarungen umzusetzen.

7. Kosten

7.1 Führung

Kosten im Bereich Führung entstehen im Rahmen von Einsatzübungen. Von den SBB verlangte Grosseinsatzübungen sind wie Einsätze zu entschädigen. Die Einsatzentschädigung erfolgt gemäss den Bestimmungen der kantonalen Schadenwehr-Verordnung vom 5. April 1995 (SWV; RB 40.4325) und des kantonalen Schadenwehr-Reglements vom 2. Dezember 1996 (SWR; RB 40.4328).

7.2 Rettung und Brandbekämpfung (inkl. Chemiewehr und Reservestellungen)

Allgemeines

Die nachfolgende Aufstellung zeigt den finanziellen Aufwand für die Interventionskräfte. Die einmaligen Kosten (inkl. spätere Wiederbeschaffungskosten) für Ausrüstung, Fahrzeuge, Geräte und Infrastruktur sowie die Ausbildungskosten werden durch die SBB direkt abgegolten. Die wiederkehrenden Abgeltungen für die Entschädigung des Milizpersonals, den Pikettaufwand, Personalkosten sowie Vorhalteleistungen werden durch die SBB jährlich abgegolten.

Die Kosten für die Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase vom 1. April 2014 bis 31. Mai 2016 fallen anders aus als die Kosten der Betriebsphase ab 1. Juni 2016. Dementsprechend werden zwischen Kanton und SBB für diese Bereiche zwei Vereinbarungen abgeschlossen, die die jeweiligen Leistungen und Entschädigungen in der Aufbauphase und Betriebsphase detailliert regeln bzw. festlegen.

Der Ernstfall-Einsatz der kantonalen und der vom Kanton zugezogenen Einsatzorganisationen ist nach den Bestimmungen der kantonalen Schadenwehr-Verordnung vom 5. April 1995 (SWV; RB 40.4325) und des kantonalen Schadenwehr-Reglements vom 2. Dezember 1996 (SWR; RB 40.4328) zu entschädigen.

Unmittelbarer zusätzlicher Finanzierungsbedarf

Nr.	Position	Detail (Lohnkosten 100 % CHF)	Investitionen CHF (Abschreibungsdauer)	Kosten pro Jahr CHF/a
100	Miliz-Personal- und Pikettaufwand			
101	Personalaufstockung CW Uri	15 AdCW Grundausbildung à je CHF 3'000.00	45'000 (8 Jahre)	5'600
102	Bereitschaft CW Uri	65-70 AdCW Erhöhung der Bereitschaft, inkl. Pikettregelung à CHF 100 pro Mt	--	84'000
103	Bereitschaft FW Erstfeld	30 AdF Erhöhung der Bereitschaft, inkl. Pikettbeitrag 50 % à CHF 100 pro Mt	--	2'000
104	Bereitschaft FW Silenen	30 AdF Erhöhung der Bereitschaft, inkl. Pikettbeitrag 50 % à CHF 100 pro Mt	--	2'000
105	Bereitschaft FW Stans	30 AdF Erhöhung der Bereitschaft, inkl. Pikettbeitrag 50 % à CHF 100 pro Mt	--	2'000
106	Bereitschaft FW Altdorf	30 AdF Erhöhung der Bereitschaft, inkl. Pikettbeitrag 50 % à CHF 100 pro Mt	--	2'000
107	Bereitschaft SWG	30 AdF Erhöhung der Bereitschaft, inkl. Pikettbeitrag 50 % à CHF 100 pro Mt	--	2'000
Total Milizpersonal- und Pikettkosten				99'600
110	Angestellte / Personal Teilprofessionalisierung CW Uri			
111	Kommando	Lohn inkl. Sozialleistungen (Lohnkosten 100 % CHF 125'000 x Faktor 1.3)	(40 % Stellenprozent)	65'000
112	Administration, Assistenz	Lohn inkl. Sozialleistungen (Lohnkosten 100 % CHF 100'000 x Faktor 1.3)	(50 % Stellenprozent)	65'000

113	Ausbildung + CFB	Lohn inkl. Sozialleistungen (Lohnkosten 100 % CHF 110'000 x Faktor 1.3)	(40 % Stellenprozent)	57'200
114	Materialwartung	Lohn inkl. Sozialleistungen, Arbeitsplatz (Lohnkosten 100 % CHF 75'000 x Faktor 1.3)	(80 % Stellenprozent)	78'000
Total Personalkosten				265'200
120	Ausbildung (*)			
121	Tunnelausbildung Mannsch CW Uri	60 AdCW je 7 Tage à CHF 500 /Tg (Taggeld+Spesen, ohne Kurskosten)	--	--
122	Tunnelausbildung Kader CW Uri	25 AdCW je 6 Tage à CHF 500 /Tg (Taggeld+Spesen, ohne Kurskosten)	--	--

(*) Von den SBB verlangte Grosseinsatzübungen sind wie Einsätze zu entschädigen

123	Tunnelausbildung Übungsbetrieb CW Uri	70 AdCW je 6 h à CHF 30/h (pauschal)	--	--
124	Tunnelausbildung Mannsch FW Erstfeld	30 AdF je 5 Tage à CHF 500/Tg (Taggeld+Spesen, ohne Kurskosten)	--	--
125	Tunnelausbildung Kader FW Erstfeld	10 AdF je 5 Tage à CHF 500/Tg (Taggeld+Spesen, ohne Kurskosten)	--	--
126	Tunnelausbildung Übungsbetrieb FW Erstfeld	40 AdCW je 6 h à CHF 30/h (pauschal)	--	--
127	Tunnelausbildung Mannsch FW Silenen	30 AdF je 5 Tage à CHF 500/Tg (Taggeld+Spesen, ohne Kurskosten)	--	--
128	Tunnelausbildung Kader FW Silenen	10 AdF je 5 Tage à CHF 500/Tg (Taggeld+Spesen, ohne Kurskosten)	--	--
129	Tunnelausbildung jährlicher Übungsbetrieb FW Silenen	40 AdCW je 6 h à CHF 30/h (pauschal)	--	--
130	Tunnelausbildung Mannsch FW Stans	30 AdF je 5 Tage à CHF 500/Tg (Taggeld+Spesen, ohne Kurskosten)	--	--
131	Tunnelausbildung Kader FW Stans	10 AdF je 5 Tage à CHF 500/Tg (Taggeld+Spesen, ohne Kurskosten)	--	--
132	Tunnelausbildung Übungsbetrieb FW Stans	40 AdCW je 6 h à CHF 30/h (pauschal)	--	--
Total Ausbildungskosten (**)				--
140	Ausrüstung, Fahrzeuge, Geräte und Infrastruktur			
141	Persönliche Schutzausrüstung CW Uri	60 komplette Einsatzrüstungen à je CHF 3'500.00	--	--
142	Funkrufempfänger CW Uri	60 Funkrufempfänger à je CHF 500.00	--	--
143	Transport- und Zugfahrzeuge mit Anhänger CW Uri	1 Mannschaftstransport- und 1 Logistikfahrzeug (5.3 t, je CHF 140'000) mit Anhänger (mit Ausbau, je CHF 40'000)	--	--
144	Atemschutz CW Uri	10 zusätzliche Atemschutzgeräte à je CHF 2'400	--	--
145	Funkergänzung CW Uri	15 Polycom-Geräte à je CHF 2'000.00	--	--
146	Diverses Material CW Uri	Diverses: Beleuchtungs-, Signalisations-, und Kleinmaterial (pauschal CHF 30'000)	--	--
Total Ausrüstungs-, Fahrzeug- und Materialkosten (***)				--
150	Raum- und Infrastrukturbedarf (****)			
151	Lagerraum beim Portaleingang CW Uri	Lagerraum für tunnelspezifisches Einsatzmaterial (Bereitstellung durch Tunnelbetreiberin)	--	--
152	Garderoberaum beim Portaleingang CW Uri	Garderoberaum für 45 komplette Einsatzrüstungen (Bereitstellung, inkl. Einrichtung, durch Tunnelbetreiberin)	--	--
153	Raumerweiterung CW-Lokal	Raum für zusätzliche Fahrzeuge und Material (Abgeltung über Lokalmiete)	--	--
154	Raum- und Lagermiete CW Uri	Abgeltung über Vorhaltekosten-Pauschale	--	--
Total Raum- und Infrastrukturkosten				--
160	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material			
161	Vorhalteleistung CW Uri	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen für Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstung und Raummiete	Details s. 161a bis 161d	
161a	Vorhalteleistung CW Uri	Anteil Zusatzkosten neue Unterbringung (inkl. Büromiete gemäss Position 110)	75'000	75'000
161b	Vorhalteleistung CW Uri	Vorhalteentschädigung GBT (Strecke Altdorf-Biasca) nach Methodik VWEV (*** **)	tbd	tbd
161c	Vorhalteleistung CW Uri	Unterstützung LRZ Erstfeld (ausserhalb GBT und VWEV) (*** ***)	20'000	(*** ***)
161d	Vorhalteleistung CW Uri	Verwaltungskosten-Entschädigung	75'000	75'000

162	Vorhalteleistung FW Erstfeld	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen für Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstung und Raummiete	Pauschal	25'000
163	Vorhalteleistung FW Silenen	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen für Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstung und Raummiete	Pauschal	25'000
164	Vorhalteleistung FW Stans	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen für Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstung und Raummiete	Pauschal	25'000
165	Vorhalteleistung FW Altdorf	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen für Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstung und Raummiete	Pauschal	12'000
166	Vorhalteleistung SWG	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen für Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstung und Raummiete	Pauschal	12'000
167	Vorhalteleistung FW Schwyz	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen für Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstung und Raummiete	Pauschal	12'000
168	Vorhalteleistung FW/CW Sarnen	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen für Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstung und Raummiete	Pauschal	12'000
169	Vorhalteleistung FW Luzern	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen für Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstung und Raummiete	Pauschal	12'000
170	Vorhalteleistung CW Emmen	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen für Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstung und Raummiete	Pauschal	12'000
171	Vorhalteleistung FW/CW Zug	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen für Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstung und Raummiete	Pauschal	12'000
172	Vorhalteleistung FU/ZSO	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen inkl. Ausbildungsabgeltung Führungsunterstützung CW GEL	Pauschal	25'000
Total Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material (** ***)				334'000
Total Kosten (Gruppen 100 - 172) (** ***)				698'800

(**) Die Ausbildungskosten werden durch die SBB finanziert, ausserhalb der jährlichen Kostenabgeltung an den Kanton.

(***) Die Kosten für die Beschaffung von Ausrüstung, Fahrzeugen, Geräten und Infrastruktur werden durch die SBB finanziert, ausserhalb der jährlichen Kostenabgeltung an den Kanton.

(*** *) Die Kosten für die Bereitstellung von Räumen und Infrastruktur im Portalbereich Rynächt werden durch die SBB finanziert, ausserhalb der jährlichen Kostenabgeltung an den Kanton.

(*** **) Definitive Festlegung erfolgt nach Methodik VWEV (Streckenlänge Altdorf-Biasca) durch das BAV.

(*** ***) Die Regelung dieser Unterstützungsleistung erfolgt in einer separaten Vereinbarung.

(*** *** *) Ohne die noch durch das BAV definitiv festzulegende Vorhalteentschädigung nach Ziffer 161b.

Aufteilung der Entschädigungen nach Organisation

Nr.	Gruppe	Entschädigung CHF / Jahr
Chemiewehr Uri		
101-102	Milizpersonal und Pikettkosten	89'600
111-114	Angestellte/Personal Teilprofessionalisierung CW Uri	265'200
121-123	Ausbildung (***)	0
141-146	Ausrüstung, Fahrzeuge, Geräte und Infrastruktur (**)	0
151-154	Raum- und Infrastruktur (****)	0
161	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	150'000
Total Chemiewehr Uri		504'800
FW Erstfeld		
103	Milizpersonal und Pikettkosten	2'000
124-126	Ausbildung (***)	0
162	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	25'000
Total FW Erstfeld		27'000
FW Silenen		
104	Milizpersonal und Pikettkosten	2'000
127-129	Ausbildung (***)	0
163	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	25'000
Total FW Silenen		27'000
FW Stans		
105	Milizpersonal und Pikettkosten	2'000
130-132	Ausbildung (***)	0
164	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	25'000
Total FW Stans		27'000
FW Altdorf		
106	Milizpersonal und Pikettkosten	2'000
165	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	12'000
Total FW Altdorf		14'000
SW Gotthard		
107	Milizpersonal und Pikettkosten	2'000
166	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	12'000
Total SW Gotthard		14'000
FW Schwyz		
167	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	12'000
Total FW Schwyz		12'000
FW/CW Sarnen		
168	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	12'000
Total FW/CW Sarnen		12'000

FW Luzern		
169	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	12'000
Total FW Luzern		12'000
CW Emmen		
170	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	12'000
Total CW Emmen		12'000
FW/CW Zug		
171	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	12'000
Total FW/CW Zug		12'000
ZSO Uri		
172	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	25'000
Total ZSO Uri		25'000

(***)/(****) Kosten werden durch SBB finanziert, ausserhalb der jährlichen Entschädigung

7.3 Polizei und Alarmierung

Die Systemanpassungen inklusive die Sicherstellung der Schnittstellen im kantonalen Alarmsystem gemäss den Vorgaben des Alarmkonzepts GBT sind durch die SBB zu finanzieren. Die genauen Kosten sind noch nicht abgeklärt, weil die erforderlichen Massnahmen dieses Projekts noch nicht im Detail bestimmt sind. Es wird damit gerechnet, dass aller Voraussicht nach ein Kostendach von CHF 100'000 nicht überstiegen wird.

Es ist nicht zu erwarten, dass zusätzliches Material, Schutzausrüstung oder Sonstiges beschafft werden muss, weshalb in diesem Bereich mit keinen zusätzlichen Kosten zu rechnen ist.

Sollten Angehörige der Kantonspolizei gemäss Vorgabe der SBB Ausbildungen und Weiterbildungen zu besuchen haben, wären diese mit den gleichen Ansätzen wie bei den anderen Ereignisdiensten zu entschädigen. Dies gilt auch für die Teilnahme an Grossübungen, die speziell von den SBB angeordnet werden.

Das Projekt Sicherheitsfunknetz Polycom im GBT ist nicht Bestandteil des vorliegenden Konzepts. Die damit verbundenen Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten gehen zu Lasten der SBB.

Die polizeilichen und staatsanwaltlichen Untersuchungskosten bei einem Ereignis (z. B. Gutachten, Obduktionen, Analysen usw.) werden nach den gängigen Grundlagen in Anwendung der Strafprozessordnung abgehandelt.

7.4 Sanität und Care

Die Umstellung des Rettungsdienstes des Kantonsspitals Uri verursacht unter Berücksichtigung der Overhead-Kosten sowie des Mehraufwands für Aus- und Weiterbildung, Sozialversicherung, Bekleidung und Ausrüstung einen Zusatzaufwand von insgesamt rund CHF 900'000 pro Jahr.

Mit der Einführung des Schichtbetriebs wird auch die rettungsdienstliche Versorgungssituation für den Kanton Uri insgesamt optimiert. Damit kann den SBB nicht der gesamte Mehraufwand von CHF 900'000 pro Jahr für die Einsatzbereitschaft belastet werden. Es ist jedoch leistungsgerecht und angemessen, dass sich die SBB aufgrund der bestellten Leistung anteilmässig am Zusatzaufwand des Rettungsdienstes des Kantonsspitals Uri mit einem Pauschalbetrag von CHF 150'000 pro Jahr beteiligen. Dieser Betrag entspricht in etwa den Vollkosten eines Rettungssanitäters. Seitens des Kantonsspitals Uri werden die Vollkosten von fünf Rettungssanitätern im Umfang von CHF 750'000 pro Jahr getragen.

Die Neu- und Ersatzanschaffungen für Bekleidungen und Ausrüstung (inkl. Rettungsmittel) der Rettungssanitäter sind in der Kostenpauschale von CHF 150'000 pro Jahr enthalten.

Die Kosten für die auf die SBB-Bedürfnisse abgestimmte Aus- und Weiterbildung (inkl. Übungen) der Mitarbeitenden des Rettungsdienstes des Kantonsspitals Uri und des Fachpersonals der Sanitäts-Notzentrale (SNZ) 144 gehen zu Lasten der SBB. Es sind die gleichen Ansätze auszurichten wie bei den anderen Einsatzorganisationen.

Die Kosten für den Einsatz der Rettungsdienst-Mitarbeitenden im Ereignisfall richten sich nach den ordentlichen Ansätzen des Rettungsdienstes des Kantonsspitals Uri (Tarifordnung Spital).

Der Einsatz der mobilen Sanitätshilfsstelle, inklusive dazugehöriges Personal, im Rahmen von Übungen ist gemäss den Ansätzen der kantonalen Schadenwehr-Verordnung und des Schadenwehr-Reglements zu entschädigen. Dies gilt auch für die Abgeltung von Einsatzkosten im Ereignisfall.

Im Bereich der Care-Organisation Uri sind keine weiteren spezifischen Massnahmen im Zusammenhang mit dem GBT zu treffen. Es entsteht dem Kanton also kein Mehraufwand, dementsprechend erfolgt auch keine Kostenbeteiligung seitens der SBB. Für einen allfälligen Einsatz zu Gunsten der SBB werden die ordentlichen Entschädigungsansätze verrechnet. Dies gilt auch für entsprechende Einsatzübungen.

8. Wertung

Das Interventionskonzept Nord für den Gotthard-Basistunnel zeigt auf, wie die Bereiche Führung und Einsatzorganisationen mit Feuerwehr, Chemiewehr und Zivilschutz, Polizei und Alarmierung sowie Sanität und Care zu organisieren und die hoheitsrechtlichen Fragen zu regeln sind, um die anspruchsvollen Aufgaben einer Intervention im Gotthard-Basistunnel zusammen mit den Einsatzkräften des Lösch- und Rettungszugs Erstfeld sicherstellen zu können. Bei der Festlegung dieses Konzepts wurde darauf geachtet, die bestehenden Organisationsstrukturen im Kanton Uri und den Miliz-Charakter dieser Organisationen soweit möglich beizubehalten und diese Aufgaben auf wenige Einsatzorganisationen zu beschränken. Dies, weil der Ausbildungsaufwand für solche Einsatzorganisationen, die im Gotthard-Basistunnel zum Einsatz kommen, doch sehr aufwändig ist. Speziell zu beachten war auch die Anforderung der schnellen Verfügbarkeit, insbesondere der ersten Einsatzorganisationen, ohne dass ein professionelles Einsatzpikett aufgestellt werden muss. Ein solches wäre mit den bestehenden Organisationen im Kanton Uri nicht umsetzbar. In Anbetracht der wenigen Einsätze wäre dies weder zielführend noch finanziell vertretbar. In diesem Sinne unterscheidet sich das Interventionskonzept Nord für den Gotthard-Basistunnel im Kanton Uri von anderen Interventionskonzepten, die in der Regel auf Berufsorganisationen und/oder grössere Einsatzorganisationen zurückgreifen können. Im Bereich Rettungssanität wird auf den Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri abgestützt, der entsprechend auszubauen ist. Im Bereich Care, Polizei und Alarmierung wird auf die bestehenden bewährten Organisationen und Strukturen abgestützt.

Der Urner Regierungsrat ist bereit, die Verantwortung für diese anspruchsvollen Interventionsaufgaben mit der kantonalen Chemiewehr Uri und den betroffenen Feuerwehren der Urner Gemeinden sowie dem Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri, der bestehenden Care-Organisation Uri sowie der Kantonspolizei Uri mit dem kantonalen Alarmierungssystem zu übernehmen und mitzuhelfen, damit der Gotthard-Basistunnel mit genügender Sicherheit in Betrieb genommen werden kann. Ohne diese Bereitschaft wäre es nicht möglich, den Betrieb des Gotthard-Basistunnels aufzunehmen. Eine alleinige Übernahme dieser Aufgaben durch SBB-internes Personal wäre finanziell nicht vertretbar. Eine vollständige Berufsfeuerwehr im Kanton Uri führte zudem wegen fehlenden Aufgaben zu nicht lösbaren Umsetzungsproblemen. Die Bereitschaft des Kantons Uri für diese Verpflichtung bedingt allerdings, dass sich die SBB dazu bereit erklären, die entsprechenden Kosten, inklusive Vorhaltekosten, die dem Kanton, den Feuerwehren und der Zivilschutzorganisation Uri, der Kantonspolizei und dem Kantonsspital Uri entstehen, zu übernehmen bzw. abzugelten. Andererseits verpflichtet sich der Kanton in der Folge, zusammen mit den Gemeinden und ihren Feuerwehren sowie dem Rettungsdienst des Kantonsspitals und der bestehenden Care-Organisation Uri diese Aufgaben langfristig sicherzustellen.

Das Interventionskonzept Nord zeigt auf, wie die anspruchsvolle Aufgabe einer Einsatzorganisation für den SBB Gotthard-Basistunnel gemeinsam durch die Betriebswehr SBB und die kantonalen Einsatzorganisationen Chemiewehr, Zivilschutzorganisation Uri, Urner Gemeindefeuerwehren, weitere involvierte ausserkantonale Einsatzorganisationen, Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri, Care-Organisation Uri und Kantonspolizei Uri bewältigt werden kann.

Anhang 1

Verantwortungsbereiche Führungsorganisation Kanton Uri

(Auszug aus Protokoll TP Polizei vom 10. Oktober 2012)

Funktion	Zuständigkeiten	Verbindungen/Rapporte
GEL	• Verantwortlich für die effektive und effiziente Ereignisbewältigung • Koordination Mittel und Massnahmen der operativen Stufe im Einsatzraum • Einsatz der kantonalen Einsatzkräfte • Kommunikations- und Informationsmanagement • Interkantonale Zusammenarbeit	KP Front, GFS; Notfallmanager SBB
EL Front	• Koordination aller Einsatzmittel im Schadenraum	KP Rück, KAFUR
EL Polizei	• Führung der Polizeikräfte • Freihaltung der Verkehrswege, Verkehrsregelung Einsatzraum • Warnung der Bevölkerung bei Freisetzung von Gefahrstoff (ICARO) • Betrieb Sammel- und Registraturstelle zur Erfassung und Betreuung Unverletzter • Betrieb Totensammelstelle, Identifikation • Polizeiseitige Opferbetreuung • Tatbestandsaufnahme und Ereignisklärung, Zeugenbefragungen • Streugutverwaltung	KP Front, EL Front
EL Feuerwehr	• Koordination Einsatzmittel vor den Tunnelportalen • Erstellung Sicherheitsring Schadenplatz • Koordination Evakuierungstransporte • Überwachung Entwässerung, Löschwasserrückhaltung	KP Front, EL Front
EL Sanität	• Koordination Einsatzmittel • Laufend sanitätsdienstliche Lagebeurteilung • Betrieb der sanitätsdienstlichen Einrichtungen • Sicherstellung der Verbindungen zu allen sanitätsdienstlichen Organen	KP Front, EL Front, San D Organe
EL Tunnel	• Koordination der Einsatzmittel im Tunnel • Koordination LRZ, Evakuierungszüge • Koordination der Aufräumarbeiten	GEL, EL SBB, Fhr Organe SBB
EL SBB	• Koordination der Betreuung, Weitertransport und Verpflegung von Unverletzten • Ursachenabklärung im Verbund mit der gerichtlichen Polizei und der Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe (SUST) • Koordination der Aufräum- und Wiederinstandstellungsarbeiten	KP Front, EL Tunnel, Fhr Organe SBB
Notfallmanager SBB	• Verbindungsstelle zwischen Ereignisort und Krisenstab (sofern ein solcher im Einsatz steht) oder Betriebszentrale • Ansprechpartner und Vertreter SBB im regionalen oder kantonalen Krisenstab • Übernimmt in Zusammenarbeit mit dem Einsatzleiter SBB die Gesamtkoordination und den Lead als Ansprechpartner SBB	KP Rück, EL SBB, EL Tunnel, Fhr Organe SBB
Gemeindeführungsstab	• Mithilfe Einrichtung Sammelstelle Unverletzte • Unterstützung Betreuung und Verpflegung • Technisch-logistische Unterstützung beim Aufbau eines Medienzentrums • Verstärkung der Absperrorganisation und der Verkehrsregelung/-führung • Beratung der eingesetzten Führungsorgane und weiterer Stellen in operativen Belangen (Verkehrslage, Pendler, Tourismus etc.), unter Berücksichtigung der regionenspezifischen Voraussetzungen	GEL, EL Front

Anhang 2 Glossar

AdC	Angehörige der Chemiewehr
C	Chef
CEP	Centro d'esercizio Pollegia
CFB	Chemiefachberater
CW	Chemiewehr
Deko	Dekontamination
KAFUR	Kantonaler Führungsstab Uri
EL	Einsatzleitung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fhr	Führung
FW	Feuerwehr
Fz	Fahrzeug
GBT	Gotthard-Basistunnel
GEL	Gesamteinsatzleitung
GFS	Gesamtführungsstab
Insp	Inspektor
Kapo	Kantonspolizei
Kdt	Kommandant
KP	Kommandoposten
LRZ	Lösch- und Rettungszug
Mat	Material
MFS	Multifunktionsstellen
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
Mob	Mobil
MobSanHist	Mobile Sanitätshilfsstelle
NAS	Notausstiegsstellen
NAZ	Nationale Alarmzentrale
NHS	Nothaltestellen
NSV	Gebäude- und Fahrhabeversicherung des Kantons Nidwalden
NZV	Netzzugangsverordnung
Teiln	Teilnehmer
ROLA	Rollende Landstrasse
San Hist	Sanitätshilfsstelle
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SC	Stabschef
SNZ	Sanitäts-Notrufzentrale
Spez	Spezialist, speziell
SRZ	Schutz und Rettung Zürich
Stp / Stüpt	Stützpunkt
StPO	Schweizerische Strafprozessordnung
SUST	Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle
Ü	Übung
VWEV	Verordnung des UVEK über die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberinnen an den Vorhaltekosten der Wehrdienste für Einsätze auf Eisenbahnanlagen (VWEV; SR 742.162)
ZCH	Zentralschweizer
ZKE	Zugkontrollenrichtungen
ZS	Zivilschutz
ZSO	Zivilschutzorganisation