

Stand, 5. April. 2016/ZOI



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	21-25
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	26-28
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	29-34
7.1	Führung	
7.2	Rettung und Brandbekämpfung (inkl. Chemiewehr und Reservestellungen)	
7.3	Polizei und Alarmierung	
7.4	Sanität und Care	
8.	Wertung	35
Anhang 1	Verantwortungsbereiche Führungsorganisation Kanton Uri (Auszug aus Protokoll TP Polizei vom 1. Dezember 2015)	36-37
Anhang 2	Glossar	38

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

- Ignaz Zopp, Vorsteher Amt für Bevölkerungsschutz und Militär Uri / Chef KAFURK (Vorsitz)
- Bruno Achermann, Feuerwehrinspektor Uri
- Walter Imholz, Kommandant Zivilschutzorganisation Uri / Co Kommandant Chemiewehr Uri
- Hermann Gisler, Co Kommandant Chemiewehr Uri
- Roland Hartmann, Generalsekretär GSUD / Vorsteher Amt für Gesundheit
- Ruedi Huber, Vizekommandant Kantonspolizei Uri / Chef Kriminalpolizei Uri
- Urs Mock, Abteilungsleiter Notorganisation Uri

Management Summary

Der SBB Gotthard-Basistunnel (GBT) wird Ende 2016 kommerziell 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 aufgenommen, 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 Betriebsphase 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 131.457.

Das Interventionskonzept Nord Betriebsphase berücksichtigt die übergeordneten Grundlagen und Rahmenbedingungen der SBB, nämlich das Betreiberkonzept „NEAT-Achse Gotthard“, Teilkonzept Alarm und Rettung, V5.0 vom 31. Juli 2014, das Konzept Feuerwehr Uri 2010 vom 15. Dezember 2009 sowie den Führungsbehelf Kantonaler Führungsstab (KAFUR) Uri vom 1. Februar 2016.

Ziel des Interventionskonzepts Nord Betriebsphase 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 Betriebsphase beinhaltet die Bereiche Führung sowie Einsatzorganisationen Feuerwehr, Chemiewehr (CW) 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 KAFUR und der CW Uri die Schadenplatzorganisation in den Bereichen Tunnel Portal Nord, Rynächt und Bahnhof Altdorf sicher. Der KAFUR sorgt für die rückwärtige Führung. Die CW 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 CW Uri auch die Einsatzleitung im Tunnel. Die Untersuchungsorgane wie Staatsanwaltschaft, Polizei, Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) 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 aufgeboden und gelangen in 4 Phasen zum Einsatz. In einer ersten Phase innert 15 Minuten nach Alarmierung haben 5 Angehörige der Feuerwehr des Lösch- und Rettungszugs (LRZ) der SBB Erstfeld sowie 10 Angehörige der CW Uri (in 90 Prozent der Fälle) und 2 Rettungssanitäter den Ersteinsatz sicherzustellen. Die weiteren Einsatzaufgaben werden durch 30 Angehörige der CW Uri, der Feuerwehr Erstfeld und der Feuerwehr Silenen 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 aufgeboden. Zusätzliche Reserveformationen als Unterstützung der Einsatzformationen oder Ablösung sind 10 Angehörige der Schadenwehr Gotthard und 4 Angehörige des LRZ Rotkreuz. In einer vierten Phase innert 90 Minuten werden im Sinne der Nachbarschaftshilfe zusätzlich Angehörige der Feuerwehren Schwyz, Sarnen, Luzern sowie der CW Emmen und Zug auf den Einsatzort geführt. Dazu kommen bei einem Grossereignis 15 Angehörige des Zivilschutzes, um die Aufgaben der Führungsunterstützung und Betreuungsaufgaben wahrzunehmen. Weiter gehören dieser Führungs- und Einsatzorganisationen je nach Erfordernis Angehörige der Kantonspolizei Uri, weitere kantonale und ausserkantonale Rettungsdienste und mobile Sanitätshilfsstellen (MobSanHist), Care-Organisationen usw. an.

Ziel des gewählten Interventionskonzepts Nord Betriebsphase ist es, die anstehenden Aufgaben auf wenige bestehende Miliz-Einsatzorganisationen im Kanton Uri zu konzentrieren, die bereits über grössere Einsatzerfahrung 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 CW Uri, hat verschiedene Konsequenzen für diese Organisation zur Folge: Der Bestand der CW Uri wurde auf den 65 Angehörige erhöht, um innert den vorgegebenen Zeiten die benötigte Anzahl Einsatzkräfte vor Ort zur Verfügung zu stellen. 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 bis 40 Angehörigen der CW. Diese Variante wurde aus personellen und finanziellen Gründen nicht weiterverfolgt. Allerdings erfordert die Übernahme dieser Verpflichtungen durch die CW Uri eine Teilprofessionalisierung in den Bereichen Kommando, Ausbildung, Administration und Materialwartung in der Grössenordnung von insgesamt 160 Stellenprozenten. Dies setzt voraus, dass sich die Betriebswehr SBB an den Unterhaltsaufgaben der CW Uri mit 100 Stellenprozenten beteiligt. Die Ausrüstung der CW Uri wurde entsprechend ergänzt. Die SBB hat die Investitionskosten für die zusätzlichen Rettungsmittel wie auch sämtliche Ausbildungskosten komplett übernommen. Unabdingbar für die schnelle Einsatzbereitschaft in der ersten Phase ist die Bereitstellung eines Garderoberraums für 60 komplette Einsatzrüstungen und eines Lagerraums für tunnelspezifisches Einsatzmaterial der Einsatzkräfte im unmittelbaren Bereich des Portals Nord in Rynächt. Diese Räume werden durch die Alptransit Gotthard AG (ATG) geplant und sobald das Gelände (Installationsplatz ATG/TTG) frei ist bereitgestellt. Die SBB wird das Gebäude am 1. Juni 2016 bzw. nach Fertigstellung von der ATG/TTG übernehmen und den Einsatzkräften des Kantons Uri kostenlos zur Verfügung stellen.

Die involvierten Einsatzorganisationen werden für ihre Vorhalteleistungen durch die SBB entschädigt. Die notwendigen Rettungsmittel sind in der Aufbauphase durch die SBB beschafft und dem Kanton zur Verfügung gestellt worden. Der Ersatz der Rettungsmittel kann entsprechend dem Interventionskonzept Nord Betriebsphase bei der SBB beantragt werden. Die jährliche Abgeltung für diese Einsatzkräfte beträgt CHF 585'800. 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 usw., die von der SBB zur Verfügung gestellt 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, namentlich die Tatbestandsaufnahme, Ereignisklärung sowie Rapportierung und in einer ersten Phase die Medienarbeit.

Die Mitglieder der Kantonspolizei Uri werden bezüglich GBT gemäss dem gemeinsam erstellten Ausbildungskonzept Uri/SBB ausgebildet. Die 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 Nord Betriebsphase. Die Details zu dieser Systemanpassung sind noch nicht abgeschlossen und in Bearbeitung.

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 2 Rettungssanitäter verstärkt, die innert 15 Minuten in 90 % aller Fälle auf dem LRZ einsatzbereit sind. In den verbleibenden 10 % 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 Einsatzmaterial 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 GBT zur Verfügung. Im Ereignisfall kann diese Organisation über die Alarmstelle der Kantonspolizei Uri aufgeboten 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 aus dem Interventionskonzept Nord Betriebsphase resultierende Vereinbarung zwischen Kanton Uri und SBB liegt für die Betriebsphase zur Unterschrift bereits vor und können nach erfolgter Genehmigung durch den Regierungsrat und dem Landrat Uri gegenseitig unterzeichnet werden. Im Hinblick auf die Betriebsphase wurde das vorliegende Interventionskonzept Nord Betriebsphase gemeinsam mit dem Kanton Uri erarbeitet und das Konzept bildet die Basis für die Leistungsvereinbarung während der Betriebsphase.

Die Umsetzung des Interventionskonzepts Nord Betriebsphase benötigt im Bereich Rettung und Brandbekämpfung gegen 3 Jahre mit der erforderlichen Zeit für Beschaffungen, Umrüstungen und Ausbildung. Es handelt sich dabei um den zeitkritischsten Bereich des Interventionskonzepts Nord Betriebsphase. Die Arbeiten sind nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung für die Aufbauphase umgehend gestartet worden. Die organisatorischen und personellen Änderungen in der CW Uri sind umgesetzt. Die weiteren involvierten Einsatzorganisationen sind begrüsst und mit ihnen die entsprechenden Verhandlungen geführt worden. Die Beschaffung der Einsatzmittel ist in den Jahren 2014 und 2015 erfolgt. Mit der Grundausbildung der Einsatzkräfte wurde bereits im 2014 gestartet.

Die Interventionsorganisation GBT hat ihren operationellen Betrieb zeitgerecht aufzunehmen. Die Vorbereitungen auf den Betriebsbeginn des GBT Ende 2016 bzw. den Probetrieb ab 1. Juni 2016 laufen auf Hochtouren.

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

1. Ausgangslage

Der 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 V5.0 vom 31. Juli 2014. 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 sowie den GBT zugehörigen Anlageteilen. Er umfasst schwergewichtig die Interventionsorgane im Kanton Uri. Er nimmt nicht Bezug auf die Situation im Süden.

Für die Bereiche Führung, CW, 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 vorgenannten Bereiche.

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

2. Rahmenbedingungen SBB

2.1 Grundlagen

Das vorliegende Interventionskonzept Nord Betriebsphase stützt sich auf folgende Grundlagen:

- Betreiberkonzept "NEAT-Achse Gotthard" Teilkonzept Alarm und Rettung, Version: 5.0, vom 31. Juli 2014
- Konzept Feuerwehr Uri 2010, vom 15. Dezember 2009
- Führungsbehelf KAFUR
- Interventionskonzept Nord Betriebsphase vom 23. Juni 2014

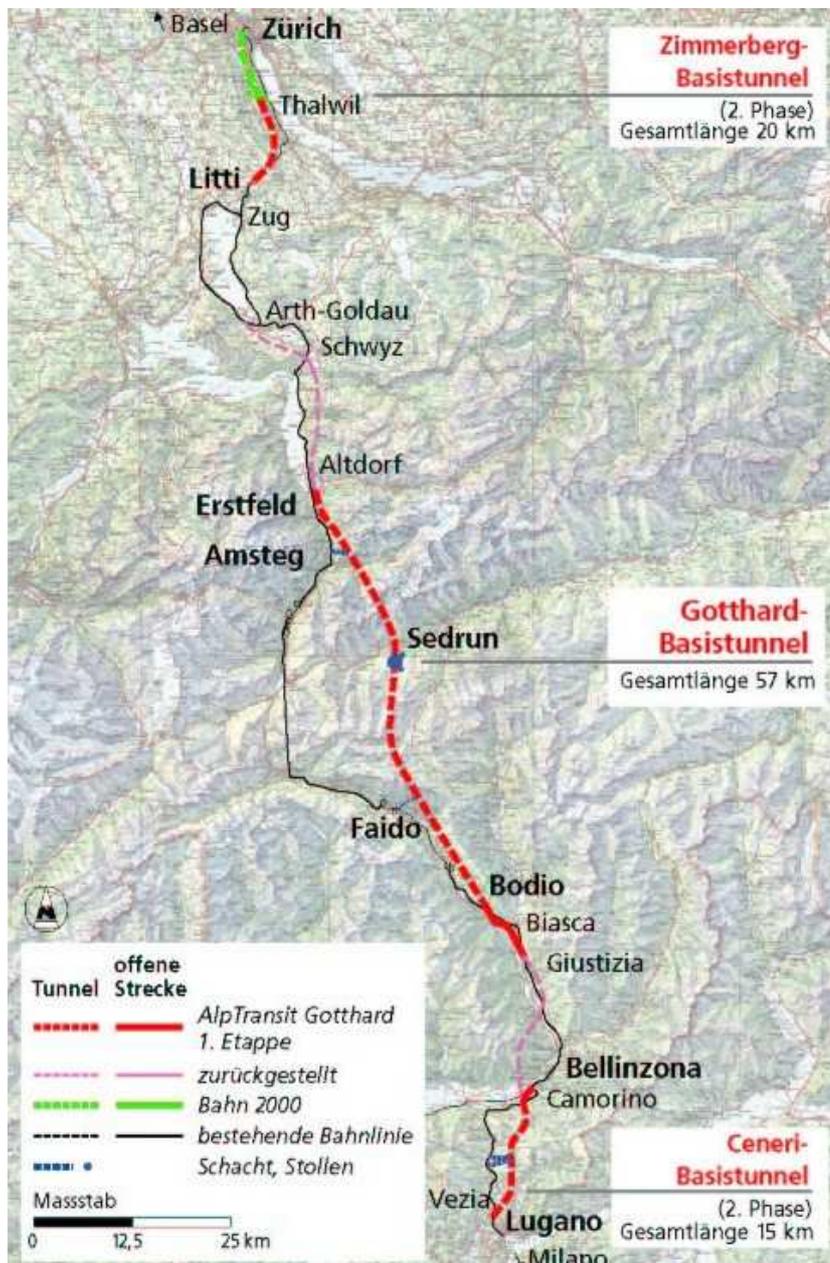
2.2 Allgemeines

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 CW, 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 (2 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 NHS Sedrun und Faido)

2.4 Infrastruktur für Fremdrettung

- Wasserentnahmestellen in den NHS Sedrun und Faido
- Druckwasseranschlüsse, Beleuchtung, Kommunikationsmittel und mobile Überfahrten für Ereignisdienste in den Portalbereichen
- Portalbereiche mit Zufahrten für strassengebundene Einsatz- und Rettungsfahrzeuge der 28 t-Klasse
- Möglichkeit von Zughalten im Portalbereich
- Trockenleitungen in den NHS
- Automatische Notfallerdung 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 LRZ 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
 - Pollegio/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 NHS 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 usw.) 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 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 Tunnels 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 NHS 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.

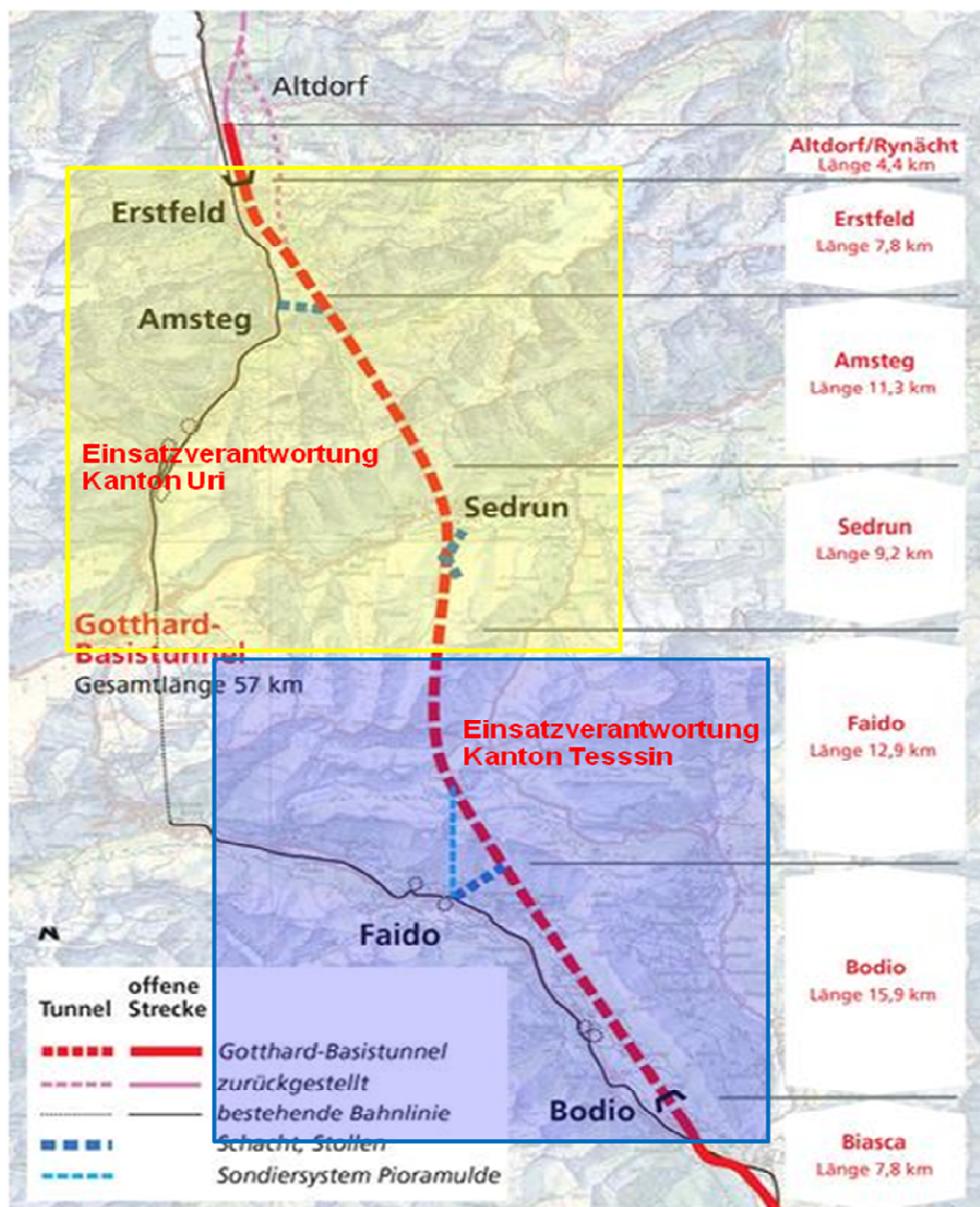
4. Anforderungen, Problemstellungen, Ziele für die Intervention im Kanton Uri

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 Kantonsgrenze Graubünden (Abschnittslänge 25.3 km) und der Kanton Uri von Norden her bis zur Kantonsgrenze Tessin (Abschnittslänge 31.6 km) verantwortlich. Die „Einsatzgrenze“ zwischen den Einsatzorganisationen Uri und Tessin befindet sich bei Streckenkilometer 131.457 in der Oströhre und 231.431 in der Weströhre.



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 CW)
- 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 CW:

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

Unterstützung:

- Unterstützung beim Aufbau MobSanHist
- Betreuung (Betreu) von unverletzten Bahnreisenden (durch Zivilschutz)
- Führungsunterstützung (durch Zivilschutz)
- 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 2 Rettungssanitätern innert 15 Minuten auf dem LRZ (in 90 % aller Fälle garantiert)
- Sicherstellung des Einsatzes von 2 Rettungssanitätern innert 30 Minuten auf dem LRZ (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 oder mehrere MobSanHist aufgestellt und betrieben. Die Aufgebote und die Koordination werden durch die Sanitätsnotrufzentrale 144 sichergestellt.

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 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, inkl. Führungsstruktur KP Front".

Die 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 (Nachbarschaftshilfe).

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 usw.) 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, inkl. Zusammenarbeit im Bereich der Einsatzleitungen.

Bei der Ereigniseskalation kommen der Führung der Interventionskräfte im Frontbereich (EL Front und Gesamteinsatzleitung Nord) und der 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 Tunnel SBB. Die CW Uri übernimmt bei einem Chemieereignis die Einsatzleitung auch im Tunnel, allerdings erst, nachdem der Einsatzleiter Tunnel 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

Eine Herausforderung im Bereich Sanität ist die von den SBB gewünschte Bereitstellung von 2 Rettungssanitätern innert 15 Minuten ab Alarmauslösung auf dem LRZ in 90 % aller Fälle. Dazu muss auf den Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri zurückgegriffen werden. Damit dieser die 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 (Rettungssanitäter, Transportsanitäter, Anästhesiefachpersonal).

Ausserhalb des GBT verfügt der Kanton Uri über eine MobSanHist. 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 Sanitäts-Notzentrale (SNZ) 144, bei der Kantonspolizei Uri, beim KAFUR und beim Amt für Gesundheit. Die MobSanHist Uri kann alleine oder im Verbund mit mobilen Sanitätshilfsstellen anderer Kantone eingesetzt werden.

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 CW Uri und beim Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri, die mit erheblichen Kosten verbunden sind. Zusätzlich entstehen Kosten im Bereich Ausrüstungs- und Infrastrukturergänzungen.

Die entsprechenden Kosten sind durch den Besteller dieser Dienstleistungen zu übernehmen. Die Leistungserbringung durch die kantonalen Ereignisdienste Uri, insbesondere die CW 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 CW 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 CW Uri als Lead-Formation sowie die Feuerwehren von Erstfeld und Silenen und als ausserkantonaler Stützpunkt mit Bahntunnel-Einsatz Erfahrung die Feuerwehr Stans einzubeziehen, alle mit klar definierten Aufgaben, Personalstärken und Leistungsprofilen.

Als starke Reserve zur Sicherstellung weiterer Feuerwehraufgaben (Alltagsereignisse, Einsatz auf Nationalstrassen usw.) 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 CW-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 2 Rettungssanitäter innert 15 Minuten ab Alarmeingang auf dem LRZ (in 90 % aller Fälle) sowie innert 30 Minuten (in 10 % aller Fälle) sicherzustellen. Darüber hinaus haben die sanitätsdienstlichen Führungs- und Einsatzkräfte die Versorgung der Patientinnen und Patienten im Schadenraum zu gewährleisten und den Transport in die Behandlungsräume (Spitäler) zu koordinieren und sicherzustellen.

5. Interventionskonzept Kanton Uri

Einleitung

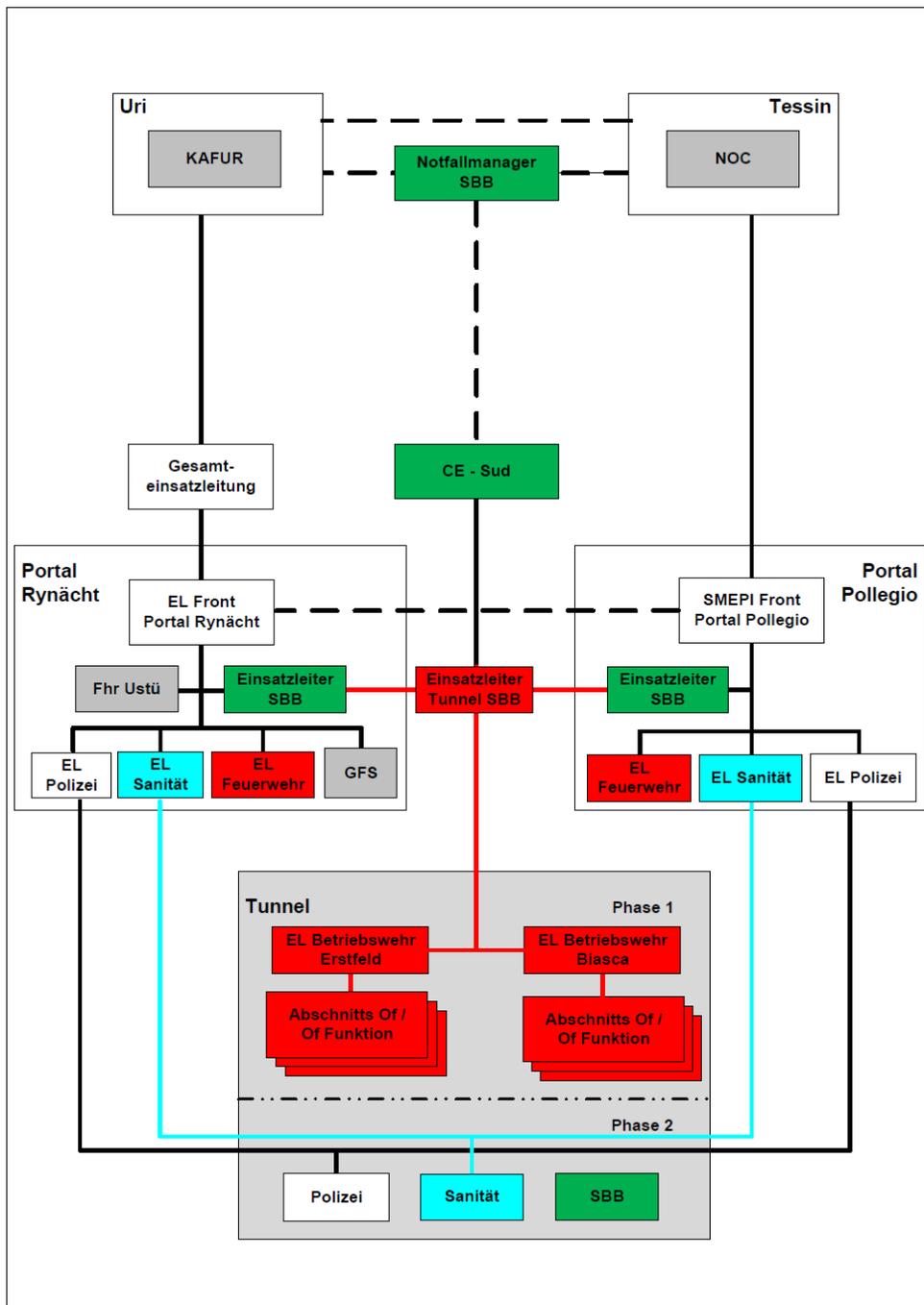
Das Konzept ist primär auf Ereignisse im Tunnelbereich ausgerichtet. Für die offenen Strecken findet es sinngemäss Anwendung.

Die anspruchsvollste und aufwändigste Intervention betrifft ein grösseres Ereignis im GBT. In diesem Fall erfolgt der Einsatz grundsätzlich immer von 2 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 Tunnelleinsätzen notwendigen Einsatz- und Fachkompetenzen. Dabei werden insbesondere auch die Mittel und Möglichkeiten der verschiedenen Organisationen berücksichtigt.

Aufgabe	Verfügbarkeit (ab Alarm einsatzbereit vor Ort)	Organi- sation	Bestand (erwartete Ein- satzstärke)	Personalbedarf (minimaler Formati- onsbestand)	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. CW und Reservestellungen)

Gemäss SBB Betreiberkonzept Teilkonzept Alarm- und Rettung V 5.0 vom 31. Juli 2014 (Ziffer 6.1) hat die Mannschaftsstärke für die entscheidende erste Intervention für Nord und Süd je mindestens 10 bis 15 AdF zu betragen. Diese müssen innerhalb von 15 Minuten einsatzbereit beim Tunnelportal sein und gemeinsam mit dem SBB LRZ den Ersteinsatz im Tunnel leisten.

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

Verfügbarkeit (ab Alarm beim Portaleingang)	Formation	Einsatzbestand (geforderte Einsatzstärke)	Personalbedarf (minimaler Formationbestand)	Auftrag
1. Phase 15 Min	SBB LRZ Erstfeld	5 AdF	20 AdF	Sicherstellung durch SBB spezifische Ausbildung GBT erforderlich
	CW Uri	10 AdCW (in 90% der Fälle)	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	FW - Erstfeld - Silenen - CW Uri	30 AdF 10 10 10	90 AdF 30 30 30*	2 Feuerwehren mit Bahn- und Tunnelausbildung sowie 2. Staffel CW Uri mit Mitteln ab CW-Lokal Altdorf spezifische Ausbildung GBT erforderlich
3. Phase 60 Min	Stp-FW	20 AdF	60 AdF	Vereinbarung vorhanden Reserve für Kanton sowie bei Bedarf als Ustü der Einsatzformationen / Bestand vorhanden, keine spez. Ausb nötig
	SWG	10 AdF	30 AdF (¹Nachbarschaftshilfe (keine Vereinbarung vorhanden) Reserve als Ustü der Einsatzformation mit entsprechenden Einsatzmitteln / Bestand 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	6 Stp-FW - Stans - Sarnen - Luzern - Schwyz - Zug (CW) - Emmen (CW)	110 AdF 20 20 20 20 10 20	--	¹Nachbarschaftshilfe (keine Vereinbarung vorhanden) Bestand vorhanden, keine spez. Ausb nötig (interne Personalauswechslung kann über 2 Ablösungen sichergestellt werden)
Grossereignis 3 h	FU + Betreu Zivilschutz	15 AdZS	--	Führungsunterstützung und Betreuung von unverletzten Bahnreisenden / Bestand vorhanden. Werden speziell für den GBT Einsatz im Bereiche FU ausgebildet.

¹Nachbarschaftshilfe (keine Vereinbarung vorhanden) und gemäss SBB ist keine erhöhte Anforderung gefordert.

5.3 Polizei und Alarmierung

Das Alarmierungssystem wird so angepasst, dass die Vorgaben und Ziele des Alarmkonzepts GBT erfüllt werden. Die dazu erforderlichen Systemanpassungen, inkl. 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 ab Stufe Kader 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 ganze Kantonsgebiet von Sisikon bis Realp. Zum Versorgungsgebiet zählen rund 36'000 Einwohner. Der Rettungsdienst ist 24 Stunden/365 Tage verfügbar. Die jährlich rund 1'400 Einsätze werden mit qualifizierten Rettungssanitätern und Transporthelfern geleistet. Für den Patiententransport stehen 2 moderne Rettungswagen (RTW) zur Verfügung. Die qualitative Vorgabe des Kantons besagt, dass die Ausrückzeit bei 95 % der Fälle während der Arbeitszeit innerhalb von 5 Minuten, und ausserhalb der Arbeitszeit innerhalb von zehn Minuten einzuhalten ist. Im Jahr 2014 erfolgte das Ausrücken während der Arbeitszeit innert 5 Minuten in 92 % der Einsätze. Die Vorgabe der Ausrückzeit von 95 % innert zehn Minuten ausserhalb der Arbeitszeit konnte vollumfänglich erfüllt werden.

Um die Anforderungen der SBB (2 Rettungssanitäter innert 15 Minuten ab Alarmeingang auf dem LRZ beim Tunnelportal Nord) erfüllen zu können, muss der Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri vom Pikettdienst-System auf ein Schicht-System umstellen. Dies ist notwendig, obwohl ab dem Frühjahr 2016 ein zweiter Rettungsdienst-Stützpunkt in Andermatt betrieben wird. Verbunden mit der vollständigen Umstellung des Rettungsdienstes auf den Schichtbetrieb muss zusätzliches Fachpersonal (Rettungssanitäter, 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 LRZ 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 LRZ 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 Uri (Datenmanagement, KTD, Hotline)

- KAFUR (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 Uri, dem KAFUR 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 MobSanHist des Kantons Uri alleine oder im Verbund mit ausserkantonalen mobilen Sanitätshilfsstellen 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, MobSanHist, 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.

Im Übrigen wird auf die Gesamt-Schadenplatzorganisation des KAFUR 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. CW 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 CW 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 Tunnelleinsätze 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 usw.	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 60 für die Bereitstellung vor Ort (SBB Magazin beim Portal Nord)
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
Garderoberaum für persönliche Einsatzrüstung	Garderoberaum für 60 komplette Einsatzrüstungen (beim Portal Nord) (Notwendig zur Sicherstellung der geforderten Reaktionszeiten für die CW Uri/Flächenbedarf ca. 100 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, inkl. 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 usw.

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 2 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 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 3 mal 2 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 zwischen den Kantonen Graubünden und Uri 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. CW 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 2 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	Bereitschaft 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 Altdorf	30 AdF Erhöhung der Bereitschaft, inkl. Pikettbeitrag 50 % à CHF 100 pro Mt	--	2'000
Total Milizpersonal- und Pikettkosten				95'600

110 Betrieb Kommando / Administration 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)	--	--
123	Tunnelausbildung Übungsbe- trieb 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 Übungsbe- trieb 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 Altdorf	30 AdF je 5 Tage à CHF 500/Tg (Taggeld+Spesen, ohne Kurskosten)	--	--
131	Tunnelausbildung Kader FW Altdorf	10 AdF je 5 Tage à CHF 500/Tg (Taggeld+Spesen, ohne Kurskosten)	--	--
132	Tunnelausbildung Übungsbe- trieb FW Altdorf	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	15 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 (****)				
152	Garderoberaum beim Portaleingang CW Uri	Garderoberaum für 60 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)	pauschal	75'000
161b	Vorhalteleistung CW Uri	Vorhalteentschädigung GBT nach Methodik VWEV (***)	tbd	tbd
161c	Vorhalteleistung CW Uri	Unterstützung LRZ Erstfeld (ausserhalb GBT und VWEV) (***)	20'000	(***)
161d	Vorhalteleistung CW Uri	Verwaltungskosten-Entschädigung	pauschal	40'000
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 Altdorf	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen für Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstung und Raummiete	pauschal	25'000
172	Vorhalteleistung FU/ZSO	Pauschale zur Abgeltung der Vorhalteleistungen inkl. Ausbildungsabgeltung Führungsunterstützung CW GEL	pauschal	25'000
Total Vorhalteleistungen, Fahrzeuge, Geräte und Material (***)				215'000

180 Betrieb und Unterhaltskosten Fahrzeuge inkl. Versicherung und Material				
181	Fz, Material, Versicherung und Benzin	Pauschale zur Abgeltung der Betriebs- und Unterhaltskosten	pauschal	10'000
Total Betrieb und Unterhaltskosten Fahrzeuge (inkl. Versicherung), Material und Benzin				10'000

Total Kosten (Gruppen 100 -181 (***)				585'800
---	--	--	--	----------------

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

(**) 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 durch das BAV.

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

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

Position 161d: Mit der Teilprofessionalisierung der CW Uri (CW Uri) sind auch die Verwaltungsaufwendungen enorm gestiegen. Die CW Uri wurde neu in der Sicherheitsdirektion, beim Amt für Bevölkerungsschutz und Militär unterstellt. Sämtliche zusätzlichen Aufwendungen (Sicherheitsdirektor, Amtsvorsteher, Feuerwehrinspektor und Rechnungsführerin) werden mit dieser jährlichen Pauschalentschädigung abgegolten.

Position 164: Die Feuerwehr Altdorf wurde den Feuerwehren Erstfeld und Silenen als Reserve versprochen und diese wird bei einem Ereignis sofort im Feuerwehrlokal Altdorf auf Pikett gestellt, damit eine mögliche Intervention auf den entsprechenden Gemeindegebieten nahtlos gewährleistet ist.

Position 172: Bei einem GBT Ereignis basiert die CW Uri im Bereiche der Führungsunterstützung und Betreuung auf der ZSO Uri. Die ZSO Uri nimmt bereits an Ausbildungen für den GBT Einsatz teil und stellt sicher, dass sich die CW Uri auf ihre Kernaufgabe konzentrieren kann.

Aufteilung der Entschädigungen nach Organisation

Nr.	Gruppe	Entschädigung CHF / Jahr
CW 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	115'000
Total CW Uri		469'800
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 Altdorf		
106	Milizpersonal und Pikettkosten	2'000
130-132	Ausbildung (***)	0
164	Vorhalteleistungen Fahrzeuge, Geräte und Material	25'000
Total FW Altdorf		27'000
ZSO Uri		
172	Vorhalteleistungen für die ZSO Uri, da diese für den GBT Einsatz ausgebildet und bei einem Ereignis sofort aufgeboden wird. Unterstützung in den Bereichen FU (Führungsunterstützung z.G. Einsatzleitfahrzeug) und Betreuung ist somit frühzeitig sichergestellt.	25'000
Total ZSO Uri		25'000

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

7.3 Polizei und Alarmierung

Die Systemanpassungen inkl. 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 Uri 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 5 Rettungssanitätern im Umfang von CHF 750'000 pro Jahr getragen.

Die Neu- und Ersatzanschaffungen für Bekleidungen und Ausrüstungen (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 SNZ 144 gehen zu Lasten der SBB. Es werden die gleichen Ansätze ausgerichtet 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, inkl. 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 Betriebsphase für den GBT zeigt auf, wie die Bereiche Führung und Einsatzorganisationen mit Feuerwehr, CW 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 GBT zusammen mit den Einsatzkräften des LRZ 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 GBT 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 Betriebsphase für den GBT 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 CW 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 GBT mit genügender Sicherheit in Betrieb genommen werden kann. Ohne diese Bereitschaft wäre es nicht möglich, den Betrieb des GBT 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, inkl. Vorhaltekosten, die dem Kanton, den Feuerwehren und der Zivilschutzorganisation Uri (ZSO), 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 Betriebsphase zeigt auf, wie die anspruchsvolle Aufgabe einer Einsatzorganisation für den GBT gemeinsam durch die Betriebswehr SBB und die kantonalen Einsatzorganisationen CW, ZSO Uri, Urner Gemeindefeuerwehren, weitere involvierte ausserkantonale Einsatzorganisationen, Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri, Care-Organisation Uri und Kantonspolizei Uri bewältigt werden kann.

Das Interventionskonzept Nord Betriebsphase erfüllt sämtliche Auflagen der SBB und des BAV, damit ein reibungsloser Betrieb zu Gunsten des Gotthard Basistunnell gewährleistet ist.

Anhang 1

Verantwortungsbereiche Führungsorganisation Kanton Uri

(Auszug aus Protokoll TP Polizei vom 1. Dezember 2015)

Funktion	Zuständigkeiten	Verbindungen/ Rapporte
GEL	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • Koordination aller Einsatzmittel im Schadenraum 	KP Front, GFS Notfallmanager SBB KP Rück KAFUR
EL Polizei	<ul style="list-style-type: none"> • Führung der Polizeikräfte • Freihaltung der Verkehrswege, Verkehrsregelung Einsatzraum • Warnung der Bevölkerung bei Freisetzung von Gefahrgut (ICARO) • Betrieb Sammel- und Registraturstelle zur Erfassung und Betreuung Unverletzter • Betrieb Totensammelstelle, Identifikation • Polizeiseitige Opferbetreuung • Tatbestandsaufnahme und Ereignisklärung • Streugutverwaltung 	KP Front EL Front
EL Feuerwehr	<ul style="list-style-type: none"> • Führt Einsatzkräfte und –mittel der Feuerwehr ausserhalb des Tunnels • Koordination Einsatzmittel vor den Tunnelportalen • Erstellung Sicherheitsring Schadenplatz • Koordination Evakuierungstransporte • Einrichten Zutrittskontrolle Tunnelportale 	KP Front EL Front
EL Chemiewehr (Standort Portal Rynächt)	<ul style="list-style-type: none"> • Absprache und Festlegung der Einsatzleitung mit EL Chemiewehr Bellinzona • Koordination der Einsatzmittel Chemiewehr • Führung des Chemiewehreinsatzes im Tunnel <ul style="list-style-type: none"> Phase III Auffangen, Eindämmen, Messen, Stoffverifikation Phase IV Abdichten Phase V Umpumpen, Bergen Phase VI Dekontamination, Binden, Neutralisieren, Inaktivieren, Entsorgen • Koordination der Entsorgung kontaminierter Flüssigkeiten aus den Rückhalte- und Versickerungsbecken in Absprache mit den kantonalen Stellen 	KP Front EL Front EL Chemiewehr Front

EL Sanität	<ul style="list-style-type: none"> • Koordination Einsatzmittel • Laufend sanitätsdienstliche Lagebeurteilung • Betrieb der sanitätsdienstlichen Einrichtungen • Sicherstellung der Verbindungen zu allen sanitätsdienstlichen Organen • Koordination und Sicherstellung des Weitertransportes von Verletzten 	KP Front EL Front San D Organe
EL Tunnel SBB	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatzführung im Tunnel • Koordination der Einsatzmittel im Tunnel • Koordination LRZ, Evakuierungszüge • Koordination der Aufräumungsarbeiten • Überwachung der Tunnelentwässerung 	GEL EL SBB Fhr Organe SBB
EL SBB	<ul style="list-style-type: none"> • 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 SBB Fhr Organe SBB
Notfallmanager SBB	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungsstelle zwischen Ereignisort und Krisenstab SBB (sofern ein solcher im Einsatz steht) oder Betriebszentrale Süd • Ansprechpartner und Vertreter SBB im regionalen oder kantonalen Krisenstab. 	KAFUR Notfallstab BZ Süd Krisenstab SBB

Anhang 2 Glossar

AdC	Angehörige der Chemiewehr
AdF	Angehörige der Feuerwehr
AdZS	Angehörige des Zivilschutz
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 Sicherheitsuntersuchungsstelle
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