

Leistungsvereinbarung (LV)

zwischen dem

Kanton Solothurn

vertreten durch die

Katastrophenvorsorge (KaV)

im Amt für Militär und Bevölkerungsschutz (AMB)

Baselstrasse 40

4509 Solothurn

und der

SBB AG

Division Infrastruktur

vertreten durch den

Geschäftsbereich Betriebsführung

Postfach

3000 Bern 65

betreffend

Bezug von Leistungen der Ereignisdienste (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste) des Kantons Solothurn

im Hinblick auf Ereignisse auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und der Ausbaustrecke Solothurn–Inkwil, nachfolgend NBS/ABS genannt

Regierungsratsbeschluss Nr. 2004/2474 vom 8. Dezember 2004
Stand Leistungsvereinbarung: 29.10.2004

1. Grundlagen

1.1 Zweck:

Die Leistungsvereinbarung (LV) regelt die Zusammenarbeit zwischen den Ereignisdiensten des Kantons Solothurn und den SBB im Hinblick auf die Bewältigung von Ereignissen im Personen- und Güterverkehr auf dem Schienennetz der NBS/ABS. Sie definiert Umfang und Qualität der bestellten Leistungen und regelt die Abläufe im Ereignisfall sowie die finanzielle Abgeltung der beanspruchten Ereignisdienste.

1.2 Übergeordnete Ziele:

Die LV schafft die nötigen Voraussetzungen für die Einsatzbereitschaft der beanspruchten bahnexternen Einsatzmittel. Sie definiert:

- die durch die SBB bestellten externen Leistungen / Vorhalteleistungen;
- die Zuständigkeit für die einzelnen Streckenabschnitte hinsichtlich aller Ereignisdienste des Kantons Solothurn;
- die organisatorisch-technischen Vorbereitungen unter Berücksichtigung der bahnspezifischen Anforderungen (Alarmierung, Dokumentation, Interventions- und Rettungskonzept, Weisungen SBB, etc.);
- die Ausrüstung und Ausbildung der Ereignisdienste;
- die Qualitätskriterien für den Einsatz der angeforderten personellen und materiellen Mittel sowie teilweise deren zeitliche Verfügbarkeit (Erden);
- die durch die Bahn nach einheitlichem Raster bereitzustellende Einsatzdoktrin, gemäss Leitfaden des Bundesamtes für Verkehr (BAV) welche sich an den Erfordernissen des Einsatzes orientiert;
- die Kostentragung für die Beschaffung von bahnspezifischem Ergänzungsmaterial sowie die jährliche Entschädigungspauschale für die Gewährleistung der permanenten Einsatzbereitschaft im Hinblick auf besondere Ereignisse im Schienenverkehr.

Die verbindliche Regelung der Zusammenarbeit von bahneigenen Interventionsdiensten und externen Leistungserbringern (Feuerwehr, Sanität, Polizei) soll dazu beitragen, dass die Folgen von Ereignissen im Personen- und Güterverkehr auf das Unvermeidliche reduziert werden und insbesondere die zeitgerechte Intervention im Schadenraum auch unter erschwerten Bedingungen auf ansprechendem Qualitätsniveau möglich ist.

Mit der Koppelung des Bahnstützpunktes Plus (Bern) sowie der Orts- und Stützpunktfeuerwehren und weitgehend auch der Chemiewehrstützpunkte lassen sich bei der Alarmierung, Ausrüstung und Ausbildung Synergien gewinnen, die wesentlich dazu beitragen, dass kostengünstige und effiziente Lösungen resultieren. Die Zuweisung der Zuständigkeit für die technische Intervention im Schadenraum an eine begrenzte Zahl von Stützpunkten orientiert sich am Anforderungs- und Leistungsprofil für Bahnunfälle, regelt die Verantwortlichkeiten und schafft Transparenz.

1.3 Gesetzliche Grundlagen:

Die SBB haften gemäss den gesetzlichen Vorschriften für den Schaden an Menschen, Sachwerten und Umwelt, der sich aus dem Eintritt eines Ereignisses ergibt. Sie treffen alle zumutbaren Vorbereitungen, um Bevölkerung und Umwelt vor schweren Schädigungen infolge von Bahnunfällen zu schützen. Weiter treffen sie Vorkehrungen zur unverzüglichen Bekämpfung der Ereignisauswirkungen und zur Beseitigung der Folgeschäden. Dafür erarbeiten sie spezifische Einsatzplanungen und arbeiten mit den örtlichen Ereignisdiensten eng zusammen.

Die Aufwendungen und Kosten für die bahnspezifischen Vorhalteleistungen sind durch die SBB zu tragen. Der Kanton stellt die Finanzierung der allgemeinen Einsatzvorbereitungen der Einsatzdienste sicher. Massgebend sind insbesondere folgende Rechtserlasse:

- Umweltschutzgesetz Art. 10, 59 und 59a
- Störfallverordnung Art. 3, 11, 12 und 14 sowie Anhang 2.3

- Eisenbahngesetz Art. 19 und 40
- Auflagen UVEK gemäss Plangenehmigungsverfügung
- Kantonale Gesetzgebung: Gebäudeversicherungsgesetz, Katastrophengesetz, Gesetz über die Kantonspolizei

2. Definition der bestellten Leistung

2.1 Polizei Kanton Solothurn:

Im Einsatz:

Die Polizei Kanton Solothurn stellt bei Ereignissen auf Bahnanlagen im Rahmen der üblichen Verfahren und Abläufe die Alarmierung, die Mobilisierung, die Verbindungen und den Aufbau der Führungsstrukturen im Schadenraum und im Rückwärtigen sicher. Der Chef Schadenraum koordiniert sämtliche Ereignis- und Interventionsdienste im Schadenraum und sorgt für die gegenseitige Abstimmung der Massnahmen.

Bei mehreren Schadenplätzen (2 Tunnelportale, etc.) sind die Zuständigkeiten, die Kompetenzen und der Meldefluss zu klären, so dass eine einheitliche Führung resultiert.

Dem Chef Schadenraum obliegen die Koordinationsmassnahmen, die Lagebeurteilung, die Information und Nachalarmierung der weiter benötigten Mittel sowie die Einleitung der gerichtspolizeilichen Massnahmen. Die Personenrettung hat Vorrang vor der Beweisaufnahme.

Die Polizei Kanton Solothurn stellt im Schadenraum insbesondere bei Tunneleingängen, die Erfassung aller ein- und ausgehenden Personenbewegungen sicher und trifft dafür organisatorisch-technische Vorbereitungen. Sensitive Personendaten sind vertraulich zu behandeln.

Die Verwendung des Patientenleitsystems (PLS) ist in den „Richtlinien für das Patientenleitsystem im Rettungswesen (Modell 2002)“ geregelt.

Die Polizei Kanton Solothurn ist für Verkehrsmassnahmen zuständig. Sie organisiert zusammen mit der Feuerwehr den Schadenraum und die Absperrung.

Der Chef Schadenraum stellt die Verbindung zu den zivilen Führungsorganen, zum Kantonalen Führungsstab, dem KP Rück sowie zu den Führungsstellen der SBB (Notfallmanager) sicher und garantiert einen angemessenen Meldefluss.

Der Chef Schadenraum ist, in Absprache mit der SBB und den eingesetzten Ereignis- und Interventionsdiensten, für die Orientierung der Medien und den Einsatz des Sorgentelefonos verantwortlich. Bei kantonsübergreifenden Einsätzen liegt der Entscheid und die Koordination bei der Gesamteinsatzleitung.

In der Vorbereitung:

Gestützt auf das Interventions- und Rettungskonzept der SBB werden die Alarmierungsdispositive auf der Kantonalen Alarmzentrale angepasst. Die dafür erforderlichen Daten werden ins EDV-gestützte System eingelesen und periodisch überprüft. Im KP Rück (Kantonale Alarmzentrale) und KP Front sind die erforderlichen Mittel bereitzustellen.

Die Kantonale Alarmzentrale nimmt insbesondere auch bei Alarmierungsübungen ihre Aufgabe wahr und überprüft dabei die vorhandenen Daten.

2.2 Feuerwehr:

Im Einsatz:

Im Auftrag der SBB stellen die Feuerwehrstützpunkte bei Unfällen und Ereignissen im Personen- und Güterverkehr auf den zugewiesenen Streckenabschnitten (siehe Anhang 1) die technische Intervention zur Rettung von Leben und zur Begrenzung der Ereignisauswirkungen sicher, insbesondere auch bei Freisetzung von Gefahrgut.

Der Bahnstützpunkt Plus (Bern) bringt das zugewiesene schwere Ergänzungsmaterial, auf Begehren, auf dem gesamten Netz der NBS/ABS zum Einsatz, einschliesslich des Personals.

Die Feuerwehrstützpunkte richten die Einsatzvorbereitungen primär auf die zugewiesenen Streckenabschnitte und Tunnelportale aus, stehen aber zur subsidiären Unterstützung anderer Regionen zur Verfügung.

Ihnen obliegen insbesondere die Rettung, Bergung und Evakuierung verunfallter Bahnreisender, die Brandbekämpfung im Trasseebereich und im angrenzenden Umfeld, die Schadendienzeinsätze bei Ereignissen mit Gefahrgut sowie die grösstmögliche Eindämmung von Folgeschäden. Der Einsatz schliesst auch den Schutz der Anwohner und der Umwelt ein.

Der zugewiesene Einsatzraum umfasst offene Strecken, Kunstbauten und insbesondere auch Tunnelanlagen, welche spezifische Anforderungen an die Ausrüstung, Ausbildung und die Einsatztaktik stellen. Für die Erfüllung dieses Auftrages werden die Feuerwehrstützpunkte der Gefahren- und Risikoanalyse entsprechend mit bahnspezifischem Zusatzmaterial nachgerüstet, so dass die Wirksamkeit des Einsatzes auch bei ausgedehnten Schadenlagen gewährleistet ist.

Der Transport der benötigten personellen und vorhandenen materiellen Mittel in den Einsatzraum erfolgt mit feuerwehreigenen Mitteln (Transportautonomie). Das bahnspezifische Material wird den Feuerwehren auf einem geeigneten Trägerfahrzeug zur Verfügung gestellt, bleibt aber im Eigentum der SBB und muss bei einer Auflösung der Leistungsvereinbarung infolge konzeptioneller Umdisposition zurückgegeben werden. Die Stützpunktfeuerwehr Biberist sorgt für Wartung und Unterhalt von Material und Fahrzeug, nicht aber für Ersatzbeschaffungen. Die Mittel der SBB stehen bei Bedarf ohne Einschränkungen auch für nicht bahnspezifische Einsätze zur Verfügung.

Die Grund- und Weiterausbildung der Feuerwehrangehörigen berücksichtigt die bahnspezifischen Erfordernisse mit Ausnahme des Erdens soweit, dass insbesondere in der Anfangsphase der Ereignisbewältigung das selbständige Handeln der Feuerwehren gewährleistet ist.

Der Einsatzleiter des Feuerwehrstützpunktes stellt die reibungslose Zusammenarbeit mit den Interventionsdiensten der SBB, mit dem Chef des Lösch- und Rettungszuges (LRZ) sowie weiteren Ereignisdiensten sicher.

In der Vorbereitung:

Die Feuerwehrstützpunkte gewährleisten die permanente Einsatzbereitschaft im Hinblick auf die spezifischen Anforderungen eines Bahnereignisses auch unter erschwerten Bedingungen (Nacht, Witterung, Tunnelleinsatz, etc.) und stellen die Vertrautheit mit den örtlichen Gegebenheiten sicher (Ortskenntnisse).

Szenarien aus dem Bereich Eisenbahn sind Bestandteil des Ausbildungsprogramms der Feuerwehrstützpunkte. Die Beteiligung an periodischen Grossübungen unter Leitung der SBB ist zu gewährleisten, vorausgesetzt die planbaren Vorhaben werden rechtzeitig bei den Kantonalen Fachstellen (Polizei, Feuerwehr, Sanität, Kantonaler Führungsstab (KFS)) angemeldet.

2.3 Erden:

Für das Erden kann der Kanton Solothurn Dritte beziehen. Deren Grund- und Weiterausbildung erfolgt durch die SBB.

2.4 Rettungsdienst:

Im Einsatz:

Der Rettungsdienst stellt die medizinische Erstversorgung von Patienten in einer sicheren Zone des Schadenraumes sicher und betreibt dort eine Sanitätshilfsstelle. Dabei ist sie auf die Unterstützung der angrenzenden Kantone (insbesondere Kanton Bern) angewiesen. Die Bergung der Verletzten aus der Gefahrenzone obliegt den Spezialisten der Feuerwehr oder des LRZ.

Der Einsatzleiter Rettungsdienst beurteilt laufend die Fachdienstlage Sanität und sorgt in Absprache mit der Kantonalen Alarmzentrale für die Mobilisierung weiterer sanitätsdienstlicher Mittel und für die

patientengerechte Hospitalisierung. Die Indikation für die Psychologische Erste Hilfe und die seelsorgerische Betreuung von Betroffenen (Kantonales Modul IBNK) wird durch den Rettungsdienst gestellt. Das Aufgebot erfolgt jedoch durch die Polizei Kanton Solothurn.

Die Rettungssanitäter setzen die möglichst lückenlose Patientenadministration mittels PLS durch, wobei auch physisch und psychisch unverletzte Personen einbezogen werden. Die Einsatzleitungen Front/Rück sind laufend mit aktualisierten Namens- und Verlegungsstandortlisten zu bedienen.

In der Vorbereitung:

Die Kantonale Alarmzentrale stellt die rasche Mobilisierung der notwendigen sanitätsdienstlichen Mittel sicher.

Die personelle und materielle Einsatzbereitschaft der Rettungssanitäter und Transporthelfer kann im Rahmen der ordentlichen Ausbildungstätigkeit sichergestellt werden, da sich ein grosser Patientenansturm bei Bahnereignissen kaum von anderen Unfällen unterscheidet.

Der zuständige Rettungsdienst stellt die Vertrautheit mit den örtlichen Gegebenheiten sicher (Anfahrtswege, Nothaltestellen, Tunnelportale, etc.) und unterstützt die Koordination der Vorbereitungen mit den übrigen Rettungsdiensten im Kanton.

2.5 Schweizerische Bundesbahnen SBB:

Im Einsatz:

Die SBB sorgen im Ereignisfall für die unverzügliche Benachrichtigung der kantonalen Meldestelle und für die Mobilisierung der bahneigenen Mittel (Betriebswehr, LRZ, etc.). Die mit den erforderlichen Kompetenzen und Verbindungsmitteln ausgerüsteten Personen der SBB (Pikettverantwortliche/Notfallmanager) begeben sich unverzüglich zu den Chefs der Schadenräume und bleiben im jeweiligen KP Front.

Sie informieren die Kantonale Alarmzentrale über das Ereignis und übermitteln die verfügbaren Informationen über Art und Ausmass des Störfalls sowie die bisher eingeleiteten Sofortmassnahmen und den genauen Unfallort.

Gemäss Starkstromgesetzgebung ist der Bahnbetreiber für die Abschaltung des Fahrstromes verantwortlich.

Bei Unfällen mit Gefahrgut sind der Kantonalen Alarmzentrale zuhanden der Feuerwehr so rasch wie möglich Angaben über Art und Menge der beteiligten Stoffe / Gefahrgüter nachzureichen (Zusammensetzung, UN-Nr., etc.).

Die bahneigenen Rettungsmittel (LRZ) stellen so rasch wie möglich die Verstärkung oder Ablösung der involvierten Feuerwehrstützpunkte sicher und führen weitere Mittel zu. Im Sinne einer Sofortmassnahme sind unverzüglich organisatorische Massnahmen für die Öffnung / Räumung der Zufahrtsstrecke einzuleiten, insbesondere bei Unterbruch der Fahrleitung.

Die SBB leiten alle verkehrstechnisch erforderlichen Massnahmen ein und sorgen insbesondere für die Warnung nachfolgender oder entgegenkommender Züge und die nötigen Umleitungen.

Der LRZ unterstützt die Feuerwehrstützpunkte bei Rettung und Transport von verletzten und unverletzten Personen und/oder Material. Die SBB stellen geeignete Ersatz-Transportmittel für den Transport von unverletzten Bahnpassagieren oder von Angehörigen zur Verfügung.

Die SBB koordinieren die bahninternen Führungsmassnahmen und sie unterstützen die Öffentlichkeitsarbeit der zuständigen Führungsorgane auf kantonaler Ebene.

Die Konsolidierung der Schadenlage und die Aufräumarbeiten obliegen allein der Zuständigkeit der Bahnbetreiber (Infrastruktur).

In der Vorbereitung:

Die SBB stellen im Zyklus von 3 Jahren die Grund- und Weiterausbildung der Spezialisten der Feuerwehrstützpunkte nach bahntechnischen Erfordernissen sicher. Von der Ausbildung explizit ausgenommen sind die Stabilisierung und Aufgleisung von Rollmaterial.

Die Aktualisierung der Alarmierungs- und Einsatzplanung bei baulichen oder organisatorischen Änderungen obliegt dem Bahnbetreiber. Die SBB sind dafür verantwortlich, dass die Ereignisdienste, die Katastrophenvorsorge und die Kantonale Alarmzentrale, mit den aktuellen Unterlagen bedient werden.

3. Qualitätskriterien

- Die Feuerwehren stellen den Beginn der Intervention im Schadenraum nach den Normen des Schweizerischen Feuerwehrverbandes SFV sicher.
- Die übrigen Ereignisdienste (Polizei, Rettungsdienst, usw.) stellen den Interventionsbeginn im Schadenraum in der Regel innert spätestens 30 Minuten nach Alarmierung sicher.
- Die Feuerwehrstützpunkte gewährleisten innert der vorgegebenen Zeitspanne einen Ausrückungsbestand von mindestens 1 Interventionsgruppe (8 AdF).
- Die Feuerwehrstützpunkte führen pro Jahr mindestes eine Schulung zur Verbesserung der Ortskenntnisse im Bahnbereich und eine technische Schulung an einem Bahnszenario durch. Die SBB verpflichten sich auf der NBS/ABS, längstens alle 6 Jahre, zu eigenen Lasten, eine Grossübung mit Beteiligung aller Ereignisdienste durchzuführen.
- Die Einsatzunterlagen der SBB orientieren sich am Leitfaden des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und den Normen der Störfallverordnung. Ein von Kanton und SBB gemeinsam verabschiedetes Referenzbeispiel definiert den Qualitätsstandard. Die geringe Eintretenswahrscheinlichkeit eines Ereignisses rechtfertigt eine massvolle Planungstiefe.
- Die Ereignisdienste stellen subsidiär zu den SBB die Adaptierung der Einsatzplanungen sicher und gewährleisten für ihren Zuständigkeitsbereich die Verfügbarkeit der Dokumente im Ereignisfall (KP-Front).

4. Materielle Ausrüstung

Die SBB stellen die Nachrüstung der Stützpunktfeuerwehr Biberist mit einer bahnspezifischen Ergänzungsausrüstung gemäss Anhang 3 inkl. Transportmittel sicher.

Die Beschaffung dieses Materials hat in Absprache mit den kantonalen Instanzen zu erfolgen.

5. Finanzierung und Abrechnungsverfahren

Die SBB tragen die Kosten für die Erstellung und Nachführung der Einsatzplanung gemäss den Kriterien des Leitfadens des BAV sowie den Bedürfnissen der Ereignis- und Interventionsdienste. Die Aufgaben können im Auftragsverfahren an Dritte übertragen werden (Kostenfolge).

Die Aufwendungen für die erstmaligen Anpassungen bei der Kantonalen Alarmzentrale belaufen sich auf Fr. 6'000.- und sind durch die SBB abzugelten.

Die SBB finanzieren die Nachrüstung des Feuerwehrstützpunktes Biberist entsprechend der Ausrüstungstabelle (Anhang 3). Weiter kommen sie für jährlich wiederkehrende Kosten für Vorhalteleistungen gemäss Anhang 2 auf.

Die Kosten für die Grossübungen mit allen beteiligten Ereignisdiensten gehen zu Lasten der anbietenden SBB. Es kann ein Stundenansatz von Fr. 20.- (max. Fr. 160.- / Teilnehmertag) entsprechend dem Aufwand verrechnet werden.

Die Kosten effektiver Einsätze werden dem Leistungsbesteller SBB (Infrastruktur) in Übereinstimmung mit geltendem Recht in Rechnung gestellt. Die bahninterne Weiterbelastung ist Angelegenheit der SBB.

Der Kanton Solothurn (Katastrophenvorsorge) stellt den SBB jährlich im ersten Quartal des laufenden Jahres gesamthaft Rechnung (erstmalig ab 2005). Die interne Verteilung der Mittel ist kantonal zu regeln.

6. Geltungsbereich

Diese Leistungsvereinbarung beschränkt sich vorläufig auf die NBS/ABS und schliesst alle Interventionsdienste ein. Sie präjudiziert keine künftigen Lösungen.

Im Bereich des Feuerwehrwesens regelt diese Leistungsvereinbarung allein die Zusammenarbeit zwischen SBB und den Feuerwehrstützpunkten. Sie schliesst alle Fragen der Strukturierung, Ausbildung und Finanzierung von Betriebsfeuerwehren aus, da dafür ausschliesslich die SBB selber zuständig sind.

7. Befristete Übergangsregelung bis 31. Dezember 2006

Die SBB bekunden ihre feste Absicht, den Bereich Intervention in Abstimmung mit den Bedürfnissen der Kantone und den Auflagen des BAV gesamtschweizerisch nach einheitlichen Kriterien zu lösen (Projekt BW 21).

Das definitive Interventions- und Rettungskonzept basiert auf den Grundsätzen der künftigen Einsatzphilosophie der SBB unter Berücksichtigung eines gesamtschweizerischen Lösungsansatzes.

Der Kanton Solothurn stimmt einer Übergangsfrist von längstens 2 Jahren bis 31.12. 2006 zu.

Dem BAV wird beantragt, sich im Rahmen seiner Vernehmlassung, bzw. anlässlich eines allenfalls erforderlichen gemeinsamen Konsultativverfahrens, zum eingeschlagenen Verfahren und zu dieser Leistungsvereinbarung zustimmend zu äussern. Weiter ist festzustellen, dass der Vollzug durch die SBB nicht im Widerspruch zu den Vorgaben der Aufsichtsbehörden des Bundes steht.

Alle im Rahmen der Übergangsfrist erbrachten Vorleistungen der SBB werden später angerechnet.

8. Schlussbestimmungen

8.1 Inkrafttreten

Diese Leistungsvereinbarung tritt als Übergangslösung auf den 1.12.2004 in Kraft und wird spätestens per 31.12.2006 auf die Erfordernisse des dazumal bei den SBB in Bearbeitung befindlichen Gesamtkonzeptes abgestimmt.

Die definitive Leistungsvereinbarung ist in der Folge grundsätzlich unbefristet und kann unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 12 Monaten jeweils per Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden.

Bei einer Kündigung haben die SBB nachzuweisen, dass die Erstintervention bei Bahnunfällen ab Auflösung der Zusammenarbeit trotzdem bedarfs- und zeitgerecht sichergestellt ist.

8.2 Anpassungen

Ergänzungen oder Anpassungen dieser Vereinbarung sind in gegenseitigem Einvernehmen jederzeit möglichen, bedingen aber die Schriftform.

8.3 Ausfertigung

Dieser Vertrag wird in 2 Exemplaren unterzeichnet, wovon je ein Original für die Vertragspartner bestimmt ist.

8.4 Anhänge

Die Anhänge 1 bis 3 sind integrierender Vertragsbestandteil.

Anhänge:

- 1: zugewiesene Streckenabschnitte und Tunnelportale
- 2: Einsatzkonzept
- 3: Ausrüstungstabelle

Amt für Militär- und Bevölkerungsschutz

Der Beauftragte KFS

Solothurn,

Willy Wyss

SBB AG

Leiter Infrastruktur

Bern,

Hansjörg Spillmann

Leiter Betriebsführung

Christoph Rudin

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn nimmt zustimmend von dieser Leistungsvereinbarung Kenntnis und beauftragt die betroffenen kantonalen Stellen mit der Umsetzung der Massnahmen:

Regierungsrat des Kantons Solothurn

Frau Landammann

Solothurn,

Ruth Gisi

Das BAV, als Aufsichtsbehörde über die Bahnbetreiber, nimmt zustimmend von dieser Leistungsvereinbarung Kenntnis und beauftragt die SBB mit der Umsetzung der Massnahmen:

Bundesamt für Verkehr

**Technik
Der Vizedirektor**

Bern,

August Blunsi, dipl. Ing. ETH

Oenzberg O		BE	►	X						X			X			
Gishübel W		BE		X						X			X			
Gishübel O		BE	X							X			X			
Ortsbezeichnung	Gesamtführung	Kantons – Polizei	Bahnstützpunkt Bern	Bahnstützpunkt Langenthal	Feuerwehrstütz- punkt Biberist	Feuerwehrstütz- punkt Solothurn	Feuerwehrstütz- punkt Zofingen	Chemiewehrstütz- punkt Solothurn	Chemiewehrstütz- punkt Bern	Chemiewehr- Langenthal	Chemiewehr Siegfried	Sano Bern	Spitalregion Oberaar gau (SRO)	Regionalspital Emmental (RSE)	Bürgerspital Solothurn	Bezirksspital Zofingen
Thunstetten W		BE	X						X				X			
Thunstetten O		BE		X						X			X			
Langenthal W		BE	X						X				X			
Langenthal O		BE		X						X			X			
Aegerten W		BE	►	X						X			X			
Aegerten O		AG					X				X					X
Murgenthal W	AG	BE	►	X						X			X			
Murgenthal O	AG	AG					X				X					X

ABS:

Wolfacher W	BE	SO			X ¹⁾	X		X							X	
Wolfacher O	BE	BE		X						X			X			

Abkürzungen / Legenden:

1) = bahnspezifisches Material

X = Zuständigkeit für Ersteinsatz

► = Mobilisierung Support Ersteinsatz

Einsatzkonzept: Ereignisdienste Kanton Solothurn

(Anhang 2 zur Leistungsvereinbarung)

1.) Ausgangslage

Bei einem Bahnunfall werden in erster Linie die entsprechende Ortsfeuerwehr und die zuständige Stützpunktfeuerwehr aufgeboden.

Die Ortsfeuerwehr ist grundsätzlich in Absprache mit der Polizei für die Freihaltung der Zufahrts- und Rettungsachsen zuständig.

Die Stützpunktfeuerwehr übernimmt die Einsatzführung im Bereich Feuerwehr und stellt den Bereichsleiter Feuerwehr in der Gesamteinsatzleitung.

2.) Grundidee

Analog dem Konzept der Strassenrettungsstützpunkte (alle Stützpunktfeuerwehren im Kanton) leisten die Stützpunktfeuerwehren die erste technische Intervention bei Ereignissen auf Bahnanlagen. Diese stützt sich auf eine verbindliche Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton Solothurn und der SBB. Für diese Einsätze werden die Stützpunkte entsprechend ausgerüstet, ausgebildet und entschädigt.

3.) Zahl der Stützpunkte / Zuständigkeit

Der Interventionsabschnitt einer Stützpunktfeuerwehr ist mit der Organisation des Stützpunktkreises gegeben. Jede Stützpunktfeuerwehr leistet auf dem Schienennetz ihres Stützpunktkreises die technische Erstintervention. Aufgrund des fertiggestellten Schienennetzes der NBS und ABS betrifft dies folgende Feuerwehren:

Solothurn und Biberist

4.) Ausrüstung

Beide Stützpunktfeuerwehren verfügen über die normale Grundausrüstung einer Stützpunktfeuerwehr. Die Feuerwehr Biberist wird zu Lasten der SBB mit Langzeit-Atemschutzgeräten nachgerüstet (total 12 Geräte). Zusätzliche, speziell für den Bahneinsatz benötigte Gerätschaften werden zu Lasten der SBB angeschafft. Für Transporte im Tunnelbereich stellen die SBB leichte tragbare Rollwägelchen zur Verfügung.

5.) Aufgabenteilung Ortsfeuerwehr / Stützpunktfeuerwehr

Die Stützpunktfeuerwehren sind vor Ort auf die Unterstützung durch örtliche oder regionale Feuerwehren angewiesen, welche günstige Einsatzvoraussetzungen schaffen.

Ihnen obliegen folgende Aufgaben, ohne dass deswegen spezifische Vorhalteleistungen zu erbringen sind:

- Absperrung und Auslösung des Verkehrsführungskonzeptes;
- Einweisung eintreffender Interventionsdienste, inkl. Luftrettung;
- Freihalten von Zufahrts- und Rettungsachsen;
- Mithilfe im Bereich Feuerwehr soweit notwendig und möglich

Die technische Intervention ist allein Sache der Stützpunktfeuerwehr.

6.) Jährliche Pauschalentschädigungen

Für die zu erbringenden Leistungen erhält jede Stützpunktfeuerwehr eine jährliche Pauschalentschädigung von

Fr. 4'000.-

7.) Zusätzliche Vorbereitungen der Stützpunktfeuerwehren

Tunneleinsätze und Einsätze auf weiteren Kunstbauten sind zwingender Bestandteil des Einsatzkonzeptes. Die Zusammenarbeit mit den LRZ muss (vor allem für Tunneleinsätze) regelmässig trainiert werden.

Die Einsatzleitung Feuerwehr muss weiter in der Lage sein, vor Ort fallweise Verhaltensanweisungen zu verbreiten (Megaphon) und Personen aus gefährdeten Gebieten zu evakuieren.

8.) Zusätzliche Vorbereitungen des Spitalamtes Solothurn

Das Spitalamt des Kantons Solothurn ist für die gesamte sanitätsdienstliche Koordination im Transport- und Hospitalisationsraum zuständig. Auf der Kantonalen Alarmzentrale der Polizei Kanton Solothurn ist permanent ein Mitarbeiter des Rettungsdienstes anwesend. Ihm obliegen insbesondere auch die Gewährleistung der Grundversorgung durch Bildung neuer Reserven und die Koordination der Aktivitäten mit den ausserkantonalen Rettungsdiensten.

9.) Erweiterung des Leistungskataloges

In gegenseitigem Einvernehmen kann der Leistungskatalog jederzeit erweitert werden. Dauernde Leistungen sind in den Leistungskatalog aufzunehmen und bedingen der Schriftform. Die Formalitäten für einmalige Zusatzaufgaben sind bilateral zu klären.

Bahnspezifisches Zusatzmaterial pro Feuerwehrstützpunkt

Detailkonzept Nachrüstung

(Anhang 3 zur Leistungsvereinbarung)

a) Langzeitatenschutzgeräte

Gegenstand	Anzahl	Stückpreis	Total	Bemerkungen
Langzeit-Atemschutzgeräte	12	2'000.-	24'000.-	Fw Biberist
Atemluftflaschen 6,8 l/300 bar	24	600.-	14'400.-	red. von 48 auf 24
Geber-/Nehmer-Anschluss	12	320.-	3'840.-	Atemluftflaschen
Zwischensaldo			42'240.-	

b) Hydraulikgeräte

Gegenstand	Anzahl	Stückpreis	Total	Bemerkungen
Kleines Hydraulikaggregat mit 2 Anschlussmöglichkeiten	3	7'600.-	22'800.-	benzingetriebene Einmann-Geräte
Hydraulikleitungen 10m	3	900.-	2'700.-	
Rettungsschere	1	5'700.-	5'700.-	
Rettungsspreizer	1	8'600.-	8'600.-	
Schneidespitzen zu Spreizer	2	430.-	860.-	
Keilpresse	1	5'000.-	5'000.-	
Ram-Zylinder übergross	1	5'500.-	5'500.-	Ölmenge beachten, Öltank der kl. Geräte.
Zwischensaldo			51'160.-	

c) Spezialgeräte

Gegenstand	Anzahl	Stückpreis	Total	Bemerkungen
Erdungsstangen SBB	4	0.-	0.-	SBB-intern
Prüfstangen SBB	2	0.-	0.-	SBB-intern
Rettungskettensäge	2	2'600.-	5'200.-	Öffnungen Zugshülle
Holzerhelm	2	160.-	320.-	
Schnittschutzhose	2	170.-	340.-	
Helisack	2	35.-	70.-	Heli-Trsp.
Endlosgurte 10m/1t	2	400.-	800.-	Heli-Trsp.
Säbelsäge elektrisch 1150 W	1	900.-	900.-	
Trennscheibe mit Verbrennungsmotor	1	1'900.-	1'900.-	
Generator Honda EU 20i/2000 W	1	2'700.-	2'700.-	
Kabelrolle 230 Volt mit FI (25m)	2	120.-	240.-	
Wagenschieber	1	0.-	0.-	SBB-intern
Zwischensaldo			12'470.-	

d) Material für die Wagensicherung *

Gegenstand	Anzahl	Stückpreis	Total	Bemerkungen
Seilzugapparat 5t	1	855.-	855.-	
Drahtseil 15m zu Seilzug	1	180.-	180.-	
Drahtseil 25m	1	250.-	250.-	
Umlenkrolle leicht Alu, 130kN	1	550.-	550.-	LT-Rot Lehmann AG
Schäkel zu Umlenkrolle	1	130.-	130.-	
Span-Set Band zu Umlenkrolle	1	100.-	100.-	
Schäkel schwer	8	10.-	80.-	
Endlosgurte 8m / 8t	2	65.-	130.-	
Endlosgurte 4m / 8t	2	50.-	100.-	

Einziehnadel	2	20.-	40.-	
Drahtseilklemme	1	150.-	150.-	
Hemmschuh	2	0.-	0.-	SBB-intern
Zwischensaldo			2'565.-	

* Soweit verfügbar, soll das Material aus Beständen des Zivilschutzes beschafft werden. Somit nur teilweise kostenrelevant! Die Wagenstabilisierung ist zwar selten nötig, trotzdem müssen minimalste Vorbereitungen getroffen werden!

e) Material für die Wagenstabilisierung *

Gegenstand	Anzahl	Stückpreis	Total	Bemerkungen
Sortiment mech. Stabilisierungsstützen kurz	1 Set	3'950.-	3'950.-	
Sortiment Unterlegeblöcke	1	650.-	650.-	
Zwischensaldo			4600.-	

* Bemerkungen analog Abschnitt „Wagensicherung“

f) Hebeeinrichtungen *

Gegenstand	Anzahl	Stückpreis	Total	Bemerkungen
Hydraulikzylinder 50t mit Zubehör	2	14'000.-	28'000.-	Einsatz stets paarweise
Unterlageplatten	12	125.-	1'500.-	
Sortiment Unterlegeblöcke	1	650.-	650.-	
Sortiment Kanthölzer	1	0.-	0.-	SBB-intern
Sortiment Holzbretter	1	0.-	0.-	SBB-intern
Zwischensaldo			30'150.-	

* Ausrichtung auf minimale Verschiebungen zur Befreiung von eingeklemmten Verletzten.

g) Material für Personenbergung

Gegenstand	Anzahl	Stückpreis	Total	Bemerkungen
Rettungsplattform mit Rollen	2	6'000.-	12'000.-	
Anstalleiter 4m elektrisch nicht-leitend	4	580.-	2'320.-	
Sanitätsrucksack	1	400.-	400.-	
Halsstützkragen	20	40.-	800.-	
Ferno Bergewanne	3	2'480.-	7'440.-	
Hartprotektoren	3	100.-	300.-	
Zwischensaldo			23'260.-	

h) Beleuchtungsmaterial

Gegenstand	Anzahl	Stückpreis	Total	Bemerkungen
Beleuchtungsballon mit Stativ	1	4000.-	4000.-	
Generator zu Ballon	1	1900.-	1900.-	
Generator Honda EU 10i/1000 W	1	1900.-	1900.-	Einmann-Gerät
Prima Energiesparlampe 38 W	2	200.-	400.-	
Kabelrolle 230 Volt mit FI (25m)	2	120.-	240.-	
Zwischensaldo			8'440.-	

Gegenüberstellung:

Brutto-Kosten - Kostendach (gemäss Besprechung vom 22. September 2004 beim GS UVEK, Bern)

		Kostendach:
Total aller Zwischensaldi (exkl. Atemschutzgeräte)	132'645.-	130'000.-
Atemschutzgeräte	42'240.-	30'000.-
Fahrzeug; Sprinter 4.5 - 6.0 t mit Aufbau	160'000.-	160'000.-
Gesamttotal Kostendach netto		320'000.-
Gesamttotal Detailprojekt Nachrüstung brutto	334'885.-	