

FDP-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2023/0869**

Verantwortlich: **Dez. 1**

Dienststelle: **VBK**

Wie gut sind Rettungseinsatzkräfte und das Karlsruher Tunnelsystem auf Not- und Katastrophenfälle vorbereitet?

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	19.09.2023	40	x	

1. Wie leistungsfähig und robust ist das Karlsruher Tunnelsystem in seiner baulichen Konstruktion hinsichtlich der Rettungsversorgung durch Feuerwehr, Polizei, Rettungs- und Notarztendienst bei einem Not- oder Katastrophenfall? Welche expliziten Pläne liegen hierfür vor?

Die STUVAtec (Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen mbH) ist eine 100%-ige Tochter der STUVA e.V. und Ingenieurgesellschaft mit den Schwerpunkten Tunnelbau, Brandschutz und Sicherheit von unterirdischen Bauwerken. Diese wurde von der KASIG mit dem brandschutztechnischen Gutachten, dem Brandschutzkonzept und dem Sicherheitskonzept für die Tunnelabschnitte und für die Haltestellen des Stadtbahntunnels sowie mit der brandschutztechnischen Beratung während der Bauausführung beauftragt.

Die Erfordernisse an den baulichen Brandschutz und an die technischen Anlagen sowie Maßnahmen zur Brandbekämpfung und Angaben zum organisatorischen Brandschutz in den Haltestellen und Tunnelabschnitte wurden wie folgt umgesetzt:

1. Schutz der Rettungswege in den Haltestellen
 - 1.1 Rauchabschnitttrennungen: Im öffentlichen Bereich durch sog. Rauchschürzen, Brandschutzgläser und geschosshohe Treppenbrüstungen, zur Sicherstellung einer rauchfreien Schicht während der sog. Selbstrettungsphase im Brandfall.
 - 1.2 Rauchableitung: In Haltestellendecken (RWA Öffnungen) mit natürlichem bzw. thermischen Rauchabzug und maschineller Entrauchung.
 - 1.3 Lichtgespinnst: Bemessung und Dimensionierung auch auf thermische Einwirkungen (sog. Heißbemessung).
 - 1.4 Wand- und Deckenbekleidungen: Bemessung und Konstruktion auch auf thermische Belastung im Brandfall (sog. Heißbemessung), inkl. Umsetzung von Zusatzmaßnahmen.
2. Anlagentechnik
 - 2.1 Brandmeldeanlage: Überwachung der Betriebs-, Technikräume sowie der öffentlichen Bereiche und Bahnsteigbereiche mit Rauchmeldern. Im Falle der Branddetektion automatische Alarmierung der Feuerwehr über die Brandmeldezentrale.
 - 2.2 Sprachalarmierungsanlage (SAA): Alarmierung der Fahrgäste im Brandfall durch eine Lautsprecheranlage mit Sprachhinweisen.
 - 2.3 Rettungswegbeschilderung: Ausstattung der Haltestellen auf den Bahnsteigebenen und den Verteilerebenen mit hinterleuchteten Rettungszeichen. Zusätzlich Ausstattung der

- Info-Vitrinen auf den Bahnsteigen und den Verteilerebenen mit Flucht- und Rettungsplänen.
- 2.4 Feuerwehrintegrationszentrale (FIZ): Erstanlaufstelle für die Feuerwehr an der Oberfläche einer Haltestelle, Kontrolle der gesamten Haltestelle über Videokameras, Möglichkeit zur Sprachdurchsage in der Haltestelle, Verwahrungsort für die Feuerwehrlaufkarte (Darstellung der Wege für den Löschangriff).
 3. Streckentunnel: Betriebliche Sicherstellung, dass kein Fahrzeug in einem Tunnelabschnitt stehen bleibt, durch Notbremsüberbrückung.
 - 3.1 Löschwasserentnahmestellen: Vorhaltung von Löschwasserentnahmestellen in den Haltestellen und alle 80 m im Tunnel und Versorgung durch eine sog. Nassleitung.
 - 3.2 Kabelverlegung: Abschnittsweise rauchdichte Schottung der Kabelzugschächte und Leerrohre im Tunnel und feuerbeständige Abtrennung zu den Haltestellenbereichen.
 - 3.3 Transporthilfen: Vorhaltung sog. Schienenrollwagen auf den Bahnsteigen für den Transport von Material oder Personen auf dem Gleis, durch die Einsatzkräfte.
 - 3.4 Beleuchtung und Fluchtwegkennzeichnung: Ausstattung der Notgehwege im Streckentunnel mit wandseitigen Handläufen, mit durchgängig integrierter Beleuchtung und darüber angebrachten, nachleuchtenden Rettungszeichen.

2. Wie ist die genaue Ablaufplanung bei einem Not- oder Katastrophenfall im Tunnel?

2.a) Welche Einsatzkräfte rücken nach Absetzen und Eingang eines Notrufs beim KVV zunächst an? Wie genau entscheiden die Zuständigen beim KVV? Gibt es einen strukturierten Abfragekatalog für die Einschätzung des erforderlichen Einsatzes?

Die Wahl der Einsatzkräfte und die Reihenfolge des Anrückens erfolgen individuell nach auslösendem Ereignis. Je nachdem wo ein Notruf eingeht, veranlassen die Leitstelle der VBK, die Integrierte Leitstelle der Feuerwehr und der Rettungsdienste (ILS) oder das Führungs- und Lagezentrum der Landespolizeidirektion (FLZ) das Ausrücken der benötigten Einsatzkräfte.

Die VBK informieren ihrerseits bei Eingang eines Notrufs oder Feststellung eines Notfalls im Stadtbahntunnel die ILS bzw. die FLZ und senden Personal der Security des Stadtbahntunnels und der Betriebsaufsicht zum Ort des Ereignisses.

Es gibt einen strukturierten Abfragekatalog, in dem die Handlungen der VBK-Leitstelle in Not- und Störfällen festgelegt sind.

In der ILS wird anhand des Meldebildes entschieden, welche Einsatzkräfte von Seiten Feuerwehr und Rettungsdienst zu alarmieren sind. Dies richtet sich nach dem Stich- und Schlagwortkatalog, der auch für das restliche Stadtgebiet Anwendung findet. So wird beispielsweise bei der Auslösung der Brandmeldeanlage der Löschzug alarmiert, während im Falle einer technischen Hilfeleistung der Rüstzug alarmiert wird. Für größere Brandereignisse hat die Branddirektion ein taktisches Konzept für unterirdische Verkehrsanlagen entwickelt.

2.b) Welche klaren Vorgaben haben die Einsatzkräfte in einem Not- oder Katastrophenfall?

Die Einsatzkräfte der Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienste handeln entsprechend ihrer eigenen Vorgaben und Einsatzpläne. Seitens VBK hat die Leitstelle die Vorgabe, Feuerwehr und Rettungsdienste über die ILS bzw. die Polizei über die FLZ zu informieren und zu unterstützen. Zusätzlich werden Security des Stadtbahntunnels und Betriebsaufsicht zum Einsatzort geschickt. Die Handlungen vor Ort erfolgen anlassbezogen, immer mit der Maßgabe einen sicheren Zustand herzustellen, Hilfebedürftigen zu helfen und Schaden abzuwenden. Sind Feuerwehr oder Polizei vor Ort, haben sie die Einsatzleitung.

2.c) Welche flexiblen Handlungsmöglichkeiten und Freiräume können den Einsatzkräften in Not- und Katastrophenfällen zusätzlich eingeräumt werden?

Seitens VBK werden den Einsatzkräften von Feuerwehr, Polizei und Rettungsdiensten alle erforderlichen Freiräume gewährt, soweit keine Risiken für oder durch den Bahnbetrieb entstehen. Das wird durch die Abstimmung zwischen der Betriebsaufsicht der VBK und den Einsatzkräften sichergestellt. Falls erforderlich wird hierzu der Bahnverkehr kurzfristig eingestellt.

3. Wie ist die Kostenübernahme der jeweiligen Einsätze von Feuerwehr, Rettungsdienst und Notarzt/-ärztin geregelt? Welche unterschiedlichen Stellen und Kostenträger sind für die Finanzierung der jeweiligen Einsätze zuständig?

Es gelten die gleichen Regelungen wie bei Unfällen und Notfällen an der Oberfläche. Die allgemeinen Regelungen der Finanzierung der Einsätze von Rettungsdiensten sind bei Rettungsdiensten zu erfragen.

Einsätze der Feuerwehr werden durch die Verwaltung der Branddirektion auf Basis des Feuerwehrgesetzes von Baden-Württemberg (FwG) abgerechnet. Fällt der Einsatz in den Bereich der Pflichtaufgaben der Feuerwehr, ist er kostenfrei, sofern nicht unter §34 FwG anderweitig geregelt. Die Kosten für Feuerwehreinsätze sind in der Gebührensatzung der Stadt Karlsruhe festgelegt.

4. Sollen an den jeweiligen U-Strab-Stationen noch einzelne Buchstabenmarkierungen o. Ä. – wie allgemein üblich- angebracht werden, die im Not- und Katastrophenfall die Orientierung, Ortung und Auffindbarkeit von Personen erleichtern?

Ja, entsprechende Markierungen werden angebracht. Eine umfassende Erweiterung des Beschilderungssystems ist mit allen Vertretern der Rettungskräfte und der Feuerwehr abgestimmt und wird bis Ende 2023 umgesetzt (s. 5.).

5. Welche Ergebnisse hinsichtlich der Optimierungsmöglichkeiten bei der Rettungsversorgung haben die Gespräche mit Branddirektion, ILS, Rettungsdienste und Polizei am 3. Mai 2022 und am 10. August 2022 sowie die Übungen der Karlsruher Feuerwehr im Oktober 2021 hervorgebracht und welches Fazit wurde gezogen? Welche Punkte wurden bereits umgesetzt?

In den Gesprächen am 03.05.2022 und am 10.08.2022 wurden folgende Punkte besprochen:

- Kennzeichnung von Standorten im Stadtbahntunnel insbesondere für die Rettungsdienste: Konzept wurde erarbeitet, Beschaffung und Montage sind in Vorbereitung.
- Beschaffung und Anbringung von Schleifkorbtragen auf den Bahnsteigen zum Transport von Verletzten an die Oberfläche: Standorte wurden festgelegt, Beschaffung wurde eingeleitet, Montage ab Oktober 2023.
- Ein Vorschlag, die Notrufsäulen direkt an die ILS anzubinden, wurde wegen Belastung der ILS durch Notrufmissbrauch einvernehmlich verworfen.
- Kennzeichnung der Defibrillatorstandorte: ist im Zuge der Erweiterung der Wegeleitung im Stadtbahntunnel in Vorbereitung.

- Maßnahmen zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Funktion der Rauch-Wärme-Abzugsklappen (RWA-Klappen) im Straßenraum: wurden umgesetzt.
- Direkter Zugang der Polizei zur Videoüberwachung des Stadtbahntunnels: ist in Planung.
- Weiterleitung von Notrufen, die nur bei der ILS eingehen, an die VBK-Leitstelle: Regelung zur Information der VBK wurde getroffen.
- Markierungen bei den Kurzschließern wurden als Ergebnis der Übungen der Feuerwehr ergänzt.

6. In welchen zeitlichen Abständen werden Großeinsätze im Karlsruher U-Bahntunnel geübt, analysiert und ausgewertet?

6.a) Bestehen rechtliche Vorgaben, solche Übungen regelmäßig in großem Umfang durchzuführen?

Die VBK wirken bei Großübungen der Feuerwehr mit. Vor der Inbetriebnahme wurden alle Mitarbeiter der Branddirektion im taktischen Konzept „Unterirdische Verkehrsanlagen“ geschult und es fanden Objektbegehungen statt. Zum genannten Konzept finden jährliche Übungen und Unterweisungen unterschiedlichen Umfangs statt. Das Thema unterirdische Verkehrsanlagen ist auch Bestandteil der Grundausbildung, die jeder Mitarbeiter der Branddirektion durchläuft. Die Branddirektion führt zu den Übungen Nachbesprechungen durch und gibt relevante Ergebnisse an die VBK weiter.

6.b) Welche Vorgaben und Konzepte bestehen bei der Rettung von Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen in Not- und Katastrophenfällen? Gibt es hierfür entsprechende Ablaufpläne, Hilfsmittel und technische Vorrichtungen, die auch regelmäßig bei Übungen eingesetzt werden?

Die besonderen Bedürfnisse behinderter und älterer Menschen bei Notfällen im Stadtbahntunnel werden im Rahmen der Ausbildung und regelmäßigen internen Fortbildung der VBK vermittelt.

Seitens VBK gibt es Ablaufpläne für die Betriebsaufsicht, die in Not- und Katastrophenfällen das Personal der VBK und die Zusammenarbeit mit Feuerwehr, Polizei, und Rettungsdiensten koordiniert.

Der Transport von Verletzten erfolgt fachgerecht durch Feuerwehr und Rettungsdienste. In den Rampenbereichen deponierte Schienenrollwagen können bei Bedarf durch die Feuerwehr eingesetzt werden.

7. Welche weiteren (technischen und baulichen) Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Karlsruher Tunnelsystems im Hinblick auf eine schnellstmögliche Rettungsversorgung sind noch geplant bzw. sollen noch vorgenommen werden?

Folgende Maßnahmen werden noch vorgenommen (siehe oben):

- Beschaffung und Montage von Schleifkorbtragen
- Ergänzung der Beschilderung

*) Grundsätzliche Anmerkung:

Wir weisen darauf hin, dass wir die Vorlage ausschließlich aus Sicht der Feuerwehr Karlsruhe und nicht für andere Hilfsorganisationen oder Einrichtungen (ILS, Rettungsdienste, Polizei) ergänzt haben.

Anmerkung zu Frage 6:

Die Vorgaben für Übungen in unterirdischen Verkehrsanlagen ergeben sich aus den einschlägigen Rechtsvorschriften für Tunnel. Die Zuständigkeit liegt beim Tunnelbetreiber. (Daher sollten die Rechtsgrundlage durch die VBK ergänzt werden.)