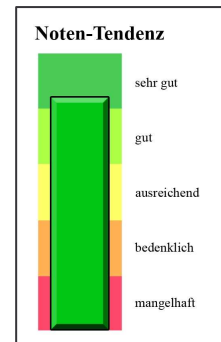


Rosenbergtunnel St.Galler Stadtautobahn**GESAMT-Urteil: sehr gut**

Lage:	Schweiz, in St. Gallen A 1 Zürich – St.Margrethen Stadtunnel
Inbetriebnahme:	1987
Länge:	1'435 m
Höheniveau der Portale:	648/ 653 m ü.M.
Anzahl der Röhren:	2 / Richtungsverkehr
Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h
Fahrzeuge pro Tag:	65'035
Anteil Lkw:	4,1%
Pannen in 2005:	23
Unfälle in 2005:	13
Brände in 2005:	0
Risiko:	mittel

**Stärken und Schwächen:**

- ☺ Zwei Röhren mit Querverbindungen als zusätzliche Flucht- und Rettungswege im Abstand von 300 Metern
- ☺ Lückenlose Videoüberwachung
- ☺ Verkehrsfunk durchgehend zu empfangen, Meldungen zusätzlich einzuspeisen
- ☺ Automatische Erfassung von Verkehrsstörungen sowie der Benutzung von Notruf und Feuerlöscher
- ☺ Gegen Lärm geschützte Notrufe und Feuerlöscher im Abstand von 120 Metern
- ☺ Automatisches Brandmeldesystem, im Brandfall automatische Aktivierung der Lüftung und Sperrung des Tunnels, Lüftung ausreichend dimensioniert
- ☺ Fluchtweg im Tunnel mit Notleuchten gekennzeichnet, Fluchtrichtung und Entfernung bis zum nächsten Ausgang angegeben
- ☺ Kein Eindringen von Rauch und Hitze in die externen Fluchtwege
- ☺ Tunnelleitzentrale rund um die Uhr mit geschultem Personal besetzt
- ☺ Regelmässige Schulung des Personals
- ☺ Funkverkehr für Feuerwehr, Polizei und Tunnel-Personal durchgehend möglich
- ☺ Überfahrt mit Einsatzfahrzeugen an den Portalen möglich
- ☺ Zugang zu befahrbaren Rettungswegen im Abstand von 900 Metern
- ☺ Gute Ausbildung und Ausstattung der Feuerwehr
- ☺ Regelmässige Notfallübungen

In Zukunft geplant:

- ◆ Neue Wandbeschichtung (in 2006)
- ◆ Neue Beleuchtung der Fluchttüren inklusive Blitzleuchten (in 2006)
- ◆ Neue Türen für die Flucht- und Notrufoabinen (in 2006)
- ◆ Neues Videoüberwachungssystem mit automatischer Meldung von Ereignissen und Bildspeicherung (in 2007)
- ◆ Erneuerung und Erweiterung des Leitsystems (in 2008)
- ◆ Erneuerung der Tunnellüftung (in 2011)

Kurz und bündig:

- ◆ Das als mittel eingestufte Risiko für die Durchfahrt des Tunnels ergibt sich in erster Linie aus der Verkehrsbelastung von mehr als 65'035 Fahrzeugen pro Tag und dem uneingeschränkten Transport von Gefahrgütern. Der Lkw-Anteil von 4,1 Prozent hingegen ist relativ niedrig.
- ◆ Richtungsverkehr, ausreichend breite Fahrspuren und Beleuchtung begründen die gute Bewertung der vorbeugenden Massnahmen. Der Tunnel wird mittels Video in einer mit geschultem Personal besetzten Tunnelleitzentrale rund um die Uhr überwacht.
- ◆ Besondere Ereignisse im Tunnel werden automatisch an die Tunnelleitzentrale gemeldet. Die Autofahrer werden bei Bedarf über Ampeln, Wechselverkehrszeichen und Verkehrsfunk informiert. Ein automatisches Brandmeldesystem erkennt Brände, aktiviert die Lüftung, sperrt den Tunnel und alarmiert die Feuerwehr. Die kurze Anfahrtszeit der Feuerwehr und die vorhandene Löschwasserversorgung tragen zu einer effektiven Brandbekämpfung bei. Der vorhandene Alarm- und Einsatzplan sowie regelmässige Übungen gewährleisten eine gute Zusammenarbeit von Tunnelleitzentrale und Einsatzkräften.
- ◆ Im Brandfall bestehen gute Voraussetzungen für eine effektive Selbstrettung. Das Lüftungssystem saugt den Rauch aus der vom Brand betroffenen Röhre und begrenzt dadurch dessen Ausbreitung. So können sich die Menschen in einer weitestgehend rauchfreien Atmosphäre über die gut gekennzeichneten Notausgänge in Sicherheit bringen.