

- [Teilen](#)
- [Drucken](#)
- [Als PDF speichern](#)

[Zurück zur Übersicht](#)

Pressemitteilung

A 7 Virngrundtunnel: Sanierung und Nachrüstung der Betriebstechnik (Landkreis Ostalbkreis) / Verkehrsfreigabe des Tunnels voraussichtlich knapp sechs Wochen früher am Sonntag, 20. September 2020

14.08.2020

Das Regierungspräsidium Stuttgart saniert seit Mai 2019 die gesamte Betoninnenschale des Virngrundtunnels und rüstet diesen betriebstechnisch auf den Stand der Technik nach. Auch die Fahrbahn der A 7 wird im Tunnel vollständig erneuert. Aktuell finden die abschließenden Arbeiten in der Weströhre statt. Die Oströhre wurde bereits im März 2020 fertiggestellt.

„Die Sanierung und Nachrüstung des Virngrundtunnels ist eine bau- und betriebstechnisch komplexe Großmaßnahme, die ein sehr hohes Maß an Abstimmung und Koordinierung mit den Baufirmen erfordert“, erklärte Regierungspräsident Wolfgang Reimer.

Nachdem durch die – gegenüber der ursprünglichen Planung – umfangreicheren Arbeiten sich die Bauzeit im Tunnel zunächst verlängert hatte, kann nun durch eine gemeinsame Anstrengung aller Beteiligten der Verkehr schon knapp sechs Wochen früher ungehindert durch die beiden Tunnelröhren fließen. In zahlreichen Abstimmungen zwischen dem Regierungspräsidium Stuttgart und den ausführenden Baufirmen wurden gemeinsam Möglichkeiten gefunden, mit denen der Bauablauf optimiert und beschleunigt werden konnte. So wurden einerseits die Personal- und Einsatzkapazitäten vor Ort erhöht. Zum anderen wurden die vor Ort gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse aus der ersten Bauphase (Oströhre) entsprechend genutzt, um Arbeitsgänge zu verbessern und Arbeitsschritte besser zu verzahnen. Nach erneuter Rücksprache mit den Baufirmen soll der Virngrundtunnel inklusive der Fahrbahndeckenerneuerung daher voraussichtlich bereits am Sonntag, 20. September 2020, für den Verkehr freigegeben werden können.

„Ich freue mich, dass – wenn nun nichts mehr Unvorhersehbares eintritt – der Virngrundtunnel knapp sechs Wochen früher als zuletzt geplant für den Verkehr freigegeben werden kann“, sagte Reimer. Der Regierungspräsident betonte, dass sein Dank allen an der Maßnahme Beteiligten sowie den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern für ihr Verständnis und ihre Geduld gelte.

Um die bestehende Verkehrssicherung abzubauen, muss der Virngrundtunnel vollgesperrt werden. Diese Vollsperrung, bei der der Tunnel für die abschließende Inbetriebnahme vorbereitet wird und Funktionstests durchgeführt werden, ist nun bereits von Freitag, 18. September, 21:00 Uhr, bis Sonntag, 20. September 2020, voraussichtlich 9:00 Uhr, vorgesehen. Das Regierungspräsidium wird nochmals per Pressemitteilung einige Tage vor der Sperrung informieren.

Nach Abschluss der Arbeiten befindet sich der Virngrundtunnel auf dem neuesten technischen Stand. Zudem wurde die gesamte Fahrbahn im Bereich des Tunnels und der Tunnelvorfelder erneuert, sodass hier mittel- bis langfristig voraussichtlich keine weiteren Sanierungsmaßnahmen zu erwarten sind. Die Herstellung einer Löschwasserleitung in Verbindung mit dem Bau einer Druckerhöhungsanlage und eines Havariebeckens sorgen zudem für ein deutlich erhöhtes Sicherheitsniveau im Ereignisfall. Darüber hinaus kann der Tunnel nun vollumfassend von der Verkehrsrechnerzentrale der Landesstelle für Straßentechnik überwacht und bei Bedarf geschaltet werden.

Der Bund als Baulastträger hat für die Maßnahme inklusive der durchgeführten Vorabmaßnahmen rund 28 Millionen Euro

investiert.

Allgemeine Informationen über Straßenbaustellen im Land können dem Baustelleninformationssystem (BIS) des Landes Baden-Württemberg unter www.baustellen-bw.de entnommen werden. Unter www.svz-bw.de liefern an verkehrswichtigen Stellen auf Autobahnen und Bundesstraßen installierte Webcams jederzeit einen Eindruck von der momentanen Verkehrslage.

Hintergrundinformationen:

Der Virngrundtunnel besteht aus einer 465 Meter langen Röhre in Fahrtrichtung Ulm und einer 468 Meter langen Röhre in Fahrtrichtung Würzburg. Die Röhren liegen rund 14 Meter getrennt voneinander und sind in der Mitte durch einen Querstollen miteinander verbunden. Dieser Querstollen dient vor allem als Fluchtweg. Die Fahrstreifen der A 7 sind jeweils 3,75 Meter breit. Die Tunnelröhren sind rund 4,5 Meter hoch.

Vor dem Hintergrund der schweren Brandunfälle in einigen Straßentunneln der Alpenländer wurden mögliche Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzersicherheit ausführlich untersucht. In diesem Zusammenhang wurde von der EU-Kommission (KOM) die „Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz“ (EG-Tunnelrichtlinie) bekannt gegeben. Auf dieser Grundlage wurde die Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT aktuelle Ausgabe 2016) eingeführt. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf die Selbstrettung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gelegt. Der Virngrundtunnel ist bereits über 30 Jahre alt und entspricht nicht mehr den Vorgaben der RABT. Durch die Sanierung wird der Tunnel sowohl bau- als auch betriebstechnisch auf den neuesten Stand der Technik gebracht. So stehen den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern in Notfällen die maximalen Sicherheitsstandards zur Verfügung.

Bedingt durch den vergrößerten Leistungsumfang hatte sich die Dauer der Eingriffe in den Verkehr der Autobahn zunächst von 15 auf 17 Monate verlängert. Im Vorfeld der Maßnahme fanden umfangreiche Untersuchungen statt und die Arbeiten wurden intensiv vorbereitet. Trotz dieser vorab durchgeführten Maßnahmen stellte sich bei den Instandsetzungsarbeiten heraus, dass Anpassungen des Sanierungskonzeptes und so auch zusätzliche Arbeiten erforderlich wurden, die – trotz intensiver Planung – so nicht vorhersehbar waren. Die Arbeiten in der Weströhre hätten daher erst bis Ende Oktober 2020 abgeschlossen sein sollen. Diese verlängerte Zeit der Verkehrseingriffe wurde jedoch genutzt, um in die laufende Maßnahme die Fahrbahndeckenerneuerung zu integrieren. Angesichts des Alters der Fahrbahn, das rund 32 Jahre beträgt, wäre diese Sanierung kurz- bis mittelfristig ohnehin notwendig geworden. Sie hätte somit in einigen Jahren zu einer weiteren Maßnahme mit erneuten Verkehrsbeeinträchtigungen von etwa sechs bis neun Monaten geführt. Durch das Integrieren der Fahrbahndeckenerneuerung konnten diesbezüglich weitere zusätzliche Verkehrseinschränkungen für eine separat auszuführende Fahrbahndeckenerneuerung – die mit weiteren Sperrungen der Autobahn und Ausweichverkehr verbunden wäre – vermieden werden.

Kategorie:

Abteilung 4 Bauwerke Verkehr