

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hagen Reinhold, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/7853 –

Weitere Fragen zu den Schäden an der A20

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf der Bundesautobahn 20 sackte im September 2017 ein Teilstück nahe der Anschlussstelle „Tribsees“ ab. Seit Ende Oktober 2017 ist dieses Teilstück in beiden Fahrtrichtungen voll gesperrt. Nun wird die Sperrung durch eine Behelfsbrücke wieder aufgehoben. Der Neubau, den die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern plant, soll nach derzeitigem Kenntnisstand außerhalb des FFH-Gebietes und des europäischen Vogelschutzgebietes „Trebeltal“ realisiert werden. Alternative Streckenführungen wurden damals geprüft und bewertet und in einem langwierigen Abstimmungs- und Genehmigungsprozess ist eine Trasse gewählt worden, die vermeintlich die geringste Auswirkung auf die sensible Umwelt in diesem Gebiet hatte. Dies hat sich offensichtlich als planerischer Fehler herausgestellt (vgl. www.ostseezeitung.de/Vorpommern/Greifswald/A20-Loch-voellig-ungeeignete-Gruendung). Denn nun werden wieder und wieder Maßnahmen an der Bundesautobahn nötig, sei es der Behelfsbau oder die spätere Sanierung der Strecke. Dies wird auch das Gebiet im Trebeltal beeinflussen. Von den Kosten einmal ganz abgesehen. Fakt ist, die Fahrbahn ist eingebrochen und eine konsequente Ursachenforschung ist nach Ansicht der Fragesteller nötig. Wenn nötig müssen bestehende Haftungsansprüche eingefordert werden, damit am Ende nicht die Steuerzahler die Kosten tragen.

1. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung aktuell über die Ursache des Bruchs des oben beschriebenen Teilstücks der Bundesautobahn 20 vor?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 80 auf Bundestagsdrucksache 19/8180 des Abgeordneten Leif-Erik Holm vom 28. Februar 2019 verwiesen.

2. Wie groß sind die Eingriffe im Talraum auf Höhe der Schadensstelle vor der Autobahnabfahrt „Tribsees“ bei einer möglichen Sanierung der Bundesautobahn 20?

Der größte Eingriff im Trebeltal ist die temporäre Auflastschüttung für die geotechnische Sicherung des Grundbruchbereiches, die für das Einbringen der Gründungselemente benötigt wird. Die Größe der Eingriffsfläche beträgt ca. 0,7 ha.

3. Warum wurde auf weiteren Abschnitten der Bundesautobahn 20 mit ähnlichen Baugründen nicht mit ähnlichen Verfahren gebaut?

Maßgebend sind jeweils die Ergebnisse aus einzelfallbezogen durchgeführten Untersuchungen des Baugrundes. Diese Ergebnisse werden in einem Baugrundgutachten dargestellt und sind Basis für die Empfehlungen für die Gründungen.

4. Woher kommt die Festlegung für das Gründungsverfahren – aus dem Gründungsgutachten, der Planung, den Statikberechnungen, oder der laufenden Baugrunduntersuchung oder anderen Planungsunterlagen?
5. Gab es damals Alternativen?
Wenn ja, wer hat sich für das angewandte Verfahren entschieden?
11. War das gewählte Bauverfahren der Gründung der Fahrbahn damals Teil einer Auflage zum Bau der Bundesautobahn 20 in diesem Gebiet?
14. Warum hat man sich damals für das CSV-Verfahren beim Mooruntergrund entschieden?

Die Fragen 4, 5, 11 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7544 verwiesen.

6. Wer überprüfte die gewählte Gründungstechnik?

Die Ausführungsunterlagen wurden im Hinblick auf die statische Bemessung vor Ausführung von einem zugelassenen Prüfenieur überprüft.

7. Entsprach die gewählte Gründungsart den Regeln der Technik?

Ja.

8. Wer übernahm während der Bauphase die Prüfung von Qualität und fachgerechter Umsetzung (bitte nach Bauteil und im zeitlichen Ablauf auflisten)?
12. Wer war mit der Qualitätssicherung während des Baus der Gründung und des Dammes zur Verlegung der „Trebel“ beauftragt?

Die Fragen 8 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7544 verwiesen.

9. Welche Qualifikation hatten die beauftragten Prüfer?

Prüfingenieure müssen zugelassen und durch die jeweils oberste Baubehörde anerkannt werden. Die Eignung der einzusetzenden Fachleute wird vor Beauftragung in einem Eignungsverfahren geprüft.

10. Hat die ausführende Firma gegen das festgelegte Gründungsverfahren zur Zeit des Baus Bedenken angemeldet?

Nein.

13. Wurde damals das CSV-Verfahren (Coplan-Stabilisierungs-Verfahren – Combined Soil Stabilization with Vertical Columns) erstmals beim Bau der Autobahn angewendet?

Wenn nein, welche Erfahrungswerte lagen bereits vor?

Ja.

15. Sind neue Prüfungen und Genehmigungen zur Erlangung des Baurechts bei der Sanierung nötig?

Wenn ja, wie lange werden diese dauern?

Eine belastbare Aussage über die Notwendigkeit und den Umfang von neuen Prüfungen und Genehmigungen kann erst nach Abschluss der Planungen zur Wiederherstellung der Autobahn erfolgen.

16. Gibt es Beteiligte bei der Wiederherstellung oder bei dem Bau des Provisoriums, die bereits bei der Planung und beim Bau der A20 involviert waren?

Die für die Planung und den Bau zuständigen Behörden sind auch bei der Wiederherstellung beteiligt.

17. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nun über die zu erwartenden Kosten der Wiederherstellung der Bundesautobahn 20 bei Triebsees vor?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 15 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7544 verwiesen.

18. Werden während des Sanierungsneubaus das FFH-Gebiet und das europäische Vogelschutzgebiet „Trebeltal“ beeinträchtigt?

Nein.

19. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nun nach Abschluss der Baugrunduntersuchung vor?

Die Baugrunduntersuchungen hatten das Ziel, die Gründungselemente für die Behelfsbrücke und die endgültige Lösung zu bemessen. Es wurden die genauen Absatztiefen der Gründungselemente und die Auswirkungen der besonderen Umwelteinflüsse auf das Tragsystem ermittelt.

20. Was waren die Ursachen für den Bruch der Fahrbahn und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Planung der Wiederherstellung der A20 an dieser Stelle?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Die Konsequenz aus dem Grundbruch ist, eine Brückenkonstruktion zur Wiederherstellung der Fahrbahn zu nutzen, die in der Lage ist, alle notwendigen Lasten ohne Gefährdung in den Untergrund abzuleiten.

21. Warum haben sich der Bau und die Fertigstellung der Behelfsbrücke um mehrere Monate verzögert?

Ziel bei der Errichtung der Behelfsbrücke war, diese ohne Unfälle und Beeinträchtigungen des labilen Baugrundes zu errichten. Das Einbringen der Bohrpfähle musste mit höchster Präzision erfolgen, um Bewegungen des Baugrundes möglichst auszuschließen. Der daraus resultierende zusätzliche Zeitaufwand betrug ca. drei Monate.

22. Welche Kosten hat der Bau der Behelfsbrücke und deren Gründung sowie Tragwerk verursacht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

23. Welche Folgekosten werden in Zusammenhang mit der Behelfsbrücke (laufende Unterhaltskosten und Rückbau) erwartet?

Der Mietbetrag für die Behelfsbrücke beläuft sich auf 4,0 Mio. Euro (Brutto). Die Kosten des Rückbaus der Behelfsbrücke werden ca. 1,2 Mio. Euro (Brutto) betragen.

24. Welche Kosten sind für die Herstellung, den Unterhalt, den Rückbau und die nötige Sanierung nach der Nutzung der Umleitungsstrecken kalkuliert und bereits entstanden?

Das lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschließend sagen.

25. Gibt es nach heutigem Kenntnisstand Schadensersatzansprüche, die an einen am Bau Beteiligten geltend gemacht werden können?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 136 der Abgeordneten Kerstin Kassner auf Bundestagsdrucksache 19/4421 verwiesen.

26. Sind schon Schadensersatzanforderungen geltend gemacht worden oder Beweispflichtverfahren (gerichtlich oder außergerichtlich) anhängig?

Nein.