

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Dr. Gunter Jess, Fraktion der AfD

Abbruch des Autobahnabschnitts bei Tribsees

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Welche Methoden wurden zur Überprüfung der Funktionstüchtigkeit und baulichen Sicherheit der A 20 im Bereich des zerstörten Abschnitts bei Tribsees (weiterhin als Bruchstelle bezeichnet) durch das zuständige Straßenbauamt eingesetzt?

Die Bundesautobahn 20 (A 20) wurde an der Schadensstelle im Rahmen eines gestuften Verfahrens überprüft. Zunächst wurden kontinuierliche Setzungsmessungen im Bereich der Schadensstelle vorgenommen, die das Setzungsverhalten des Straßendamms beobachteten und feststellten. Da die Setzungen nicht abklagen, wurde im Bereich der Schadensstelle ein Schürf durchgeführt, durch den ein Bereich des Standstreifens geöffnet und der sich darunter befindliche Straßendamm auf Auffälligkeiten untersucht wurde. Diese Untersuchungen wurden durch einen Baugrundgutachter begleitet. Im Ergebnis konnten keine Auffälligkeiten festgestellt werden. Es wurden sodann Rammkernsondierungen vorgenommen.

2. Wann wurden die ersten baulichen Veränderungen an der heutigen Bruchstelle festgestellt und den Vorgesetzten gemeldet?

An der Schadensstelle der A 20 wurden erstmals im Jahr 2014 leichte Setzungen festgestellt und gemeldet.

Solche Setzungen des Fahrbahnkörpers kommen gelegentlich vor, vor allem, wenn dieser auf Torf gegründet ist. Die eingetretenen Fahrbahnunebenheiten wurden durch einen Profilausgleich im Jahr 2016 behoben. Nachdem erneut Setzungen festgestellt wurden, wurden am 3. Juli 2017 der Standstreifen und die rechte Fahrspur in Fahrtrichtung Rostock für den Verkehr gesperrt und ein Baugrundgutachten beauftragt. Bevor dessen Ergebnisse vorlagen, hatten sich die Setzungen jedoch Ende September unerwartet dynamisch beschleunigt. Es wurden am 25. September 2017 die gesamte Fahrtrichtung Rostock und am 9. Oktober 2017 sodann ein Fahrstreifen in Fahrtrichtung Stettin gesperrt. Für diesen Tag stellt das Baugrundgutachten einen so genannten Grundbruch fest, bei dem die Fahrbahn auf einer Länge von etwa 40 Metern und einer Breite von 10 Metern eingebrochen ist. Nachdem die täglichen Messungen auch auf der anderen Hälfte des Straßendamms fortschreitende Setzungserscheinungen feststellten, wurde am 27. Oktober 2017 der verbliebene Fahrstreifen der Fahrtrichtung Stettin gesperrt.

3. Wie erfolgte die zeitliche Verlaufserfassung und -dokumentation der festgestellten Veränderungen an der heutigen Bruchstelle?

Die Ergebnisse der in der Antwort zu Frage 1 beschriebenen Methoden sind neben einer tabellarischen Erfassung der Messdaten durch Baugrundgutachten erfasst und ermittelt.

4. Wann wurde das Ministerium durch das zuständige Straßenbauamt über die baulichen Veränderungen im Bereich der heutigen Bruchstelle informiert?

Für besondere Vorkommnisse ist eine Meldekette definiert. Danach werden Informationen der zuständigen Autobahnmeisterei an die Abteilung 3 des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr über den Direktor des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr an das zuständige Referat für Straßenbau im Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung weitergeleitet.

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung wurde am 30. Juni 2017 durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr über die Setzungen der Fahrbahn im Zuge der Richtungsfahrbahn Rostock und die deshalb erforderliche Sperrung des Standstreifens und der rechten Fahrspur auf dieser Richtungsfahrbahn informiert. Die Information zum Fortschreiten des Setzungsprozesses sowie zur erforderlichen Sperrung der gesamten Richtungsfahrbahn Lübeck erfolgte am 22. September 2017. Seitdem erfolgte ein täglicher Informationsaustausch.

5. In welcher Form erfolgte diese Information?

Die Informationen wurden in der Regel per E-Mail und in dringenden Fällen auch telefonisch übermittelt.

6. Wurden Baugutachter bei der Bewertung der festgestellten baulichen Veränderungen an der heutigen Bruchstelle einbezogen?

Bereits im Mai 2017, also lange vor dem Eintreten des Schadensereignisses wurde ein Baugrundgutachter einbezogen, um die festgestellten Veränderungen an der Fahrbahnoberfläche zu bewerten.

7. Hätte aus heutiger Sicht ein frühzeitigeres bauliches Eingreifen an der heutigen Bruchstelle den Schadensverlauf stoppen können?

Nein. Vielmehr kann festgestellt werden, dass durch die Maßnahmen, wie zum Beispiel die rechtzeitige Sperrung von Fahrstreifen, der Schadenseintritt verzögert werden und somit die heutige Schadenstelle länger unter Verkehr bleiben konnte. In jedem Fall waren die Verkehrssicherheit des Verkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu jedem Zeitpunkt gesichert.

8. Gibt es an der A 20 im Bereich von Mecklenburg-Vorpommern weitere bauliche Risikobereiche?

Der Landesregierung sind keine weiteren gleichgelagerten Sachverhalte bekannt.