

## KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Christoph Grimm, Fraktion der AfD

**Absackung der Autobahn 20 in Höhe des Abschnittes Tribsees**

und

## ANTWORT

der Landesregierung

### Vorbemerkung

Die Planung und der Bau der Bundesautobahn 20 (A20) erfolgten durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES). Die nachstehenden Fragen beziehen sich ausnahmslos auf Sachverhalte im Zusammenhang mit diesem Planungs- und Bauauftrag, sodass deren Beantwortung auf der Grundlage von Informationen der DEGES erfolgt.

Beim Bau der A20 kamen an Teilabschnitten mit schwierigen Bodenverhältnissen verschiedene innovative Gründungsverfahren zum Einsatz. So fanden unter anderem etwa Trockenmörtelsäulen oder geokunststoffummantelte Sandsäulen Verwendung.

Pressemitteilungen zufolge ist die A20 an der nun abgesackten Stelle bei Tribsees auf Stahlbetonpfählen gegründet, die einen deutlich geringeren Durchmesser aufweisen, als üblich. (Quelle: [Bundesautobahn A20 - Dokumentation 2005](#))

1. Welches innovative Gründungsverfahren fand an der Schadensstelle bei Tribsees Verwendung?

Der Trebeltaldamm der A20 wurde auf Trockenmörtelsäulen nach dem CSV-Verfahren gegründet. Bei dem CSV-Verfahren wurde der Bauuntergrund durch den Einbau von Stabilisierungssäulen in das vorhandene Erdreich verbessert, in dem ein Sand-Zement-Gemisch in den Untergrund eingebracht wird.

Dieses bindet durch Erdfeuchte und Grundwasser ab und erstarkt zu einer verfestigten Säule im Bauuntergrund. Der Trebeltaldamm ist somit nicht auf Stahlbetonpfählen gegründet. Auch enthält die in der Frage zitierte Quelle „Bundesautobahn A20 - Dokumentation 2005“ keinen Hinweis auf eine derartige Gründung.

2. Wo und an welchen weiteren Abschnitten der A20 auf dem Landesgebiet von Mecklenburg-Vorpommern wurde das bei Triebsees angewandte Verfahren noch eingesetzt?

Das CSV-Verfahren wurde im Landesgebiet Mecklenburg-Vorpommern nur beim Bau des Trebeltaldammes der A20 eingesetzt.

3. Welche Kostenersparnis konnte mit dem Einsatz des verwendeten neuen Verfahrens im Vergleich zu herkömmlichen Verfahren beim Bau der A20 erzielt werden?

Die Ausschreibung des Bauwesens enthielt, wie in derartigen Fallgestaltungen erforderlich, keine Vorgabe für ein bestimmtes Bauverfahren, sondern Vorgaben für einzuhaltende Funktionsanforderungen. Der Zuschlag entfiel auf den Anbieter, der alle technischen Vorgaben für den Bauuntergrund erfüllte und für den Gesamtauftrag das wirtschaftlichste Angebot abgab. Angebote für die Dammgründung im „herkömmlichen Verfahren“ wurden nicht abgegeben, sodass eine Kostenersparnis nicht ermittelt werden kann.

4. Wurde dieses Verfahren bereits beim Bau von anderen Autobahnen im Bundesgebiet eingesetzt?  
Wenn ja, wo?

Sowohl die DEGES als auch die Landesregierung haben keine Kenntnis darüber, ob das CSV-Verfahren an anderen Bundesautobahnen im Bundesgebiet eingesetzt wurde.

5. Lag für die Entscheidungsfindung über das anzuwendende Gründungsverfahren ein Bodengutachten für den betroffenen Abschnitt der A20 vor?

Es lag ein Baugrundgutachten vor.

6. Welche Gründungsempfehlung hat der Gutachter in diesem Gutachten ausgesprochen? Falls von dieser Empfehlung abgewichen wurde, welches waren die Gründe?

Der Gutachter empfahl eine Gründung auf pfahlartigen Tragelementen, wie sie dann auch ausgeführt wurde.

7. Wie lauteten die Aussagen des beauftragten Prüfstatikers zum Einsatz des neuen Verfahrens?

Der Prüfstatiker hat das System vor der Ausführung geprüft. Anschließend wurde das Verfahren direkt im Einsatzgebiet erprobt und Probelastungen durchgeführt. Dieser Test wurde bestanden.