

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Christoph Grimm, Fraktion der AfD

Absackung der Autobahn 20 in Höhe des Abschnittes Tribsees

und

ANTWORT

der Landesregierung

Zu den Antworten auf Drucksache 7/1349 ergeben sich weitere Nachfragen.

1. An welche Firmen wurde die Ausschreibung des Bauloses bei der Ersterrichtung versendet? Welche Vorgaben wurden in der Ausschreibung zu den „pfahlartigen Tragelementen“ gemacht?

Die Ausschreibung wurde in verschiedenen Bekanntmachungsblättern veröffentlicht. Die Ausschreibungsunterlagen wurden nach Anforderung an 27 Bewerber versandt. Von 14 Bietern wurde ein Angebot abgegeben.

Im Rahmen der Ausschreibung wurde kein Verfahren ausgeschrieben, sondern die Funktion der Gründung und des Dammes sowie die Randbedingungen. Die Randbedingungen waren unter anderem der Schutz des Moores vor aggressiven Baustoffen, die Erhaltung der Funktion der Moorlandschaft als Landschaftsbiotop, die Erhaltung der biologischen Funktionsfähigkeit des Moores, keine dauerhafte Veränderung des pH-Wertes des Grundwassers des biologisch aktiven Moores durch verwendete Baustoffe (zum Beispiel Alkalität von Gründungskörpern aus Beton oder Zementsuspensionen), die Einhaltung der vorhandenen Grundwasserströmungen sowie der Schutz des vorhandenen Grundwasseraquifers (Grundwasserleiters).

2. Wer hat das Baugrundgutachten erstellt?
Wo ist dieses einsehbar?

Die Baugrundgutachten wurden vom Geotechnischen Institut Prof. Dr. Magar + Partner, Schwerin (Baugrund- und Gründungsgutachten für die Streckenbauarbeiten), von der Geotechnik Dr. Nottrodt Weimar GmbH (Geotechnischer Ergänzungsbericht zur Trasse), von der Baugrund Stralsund Ingenieurgesellschaft mbH (Zusatzerkundungen für den Streckenbau) und vom Ingenieurbüro Dipl.-Ing. A. Hofmann, Neubrandenburg (Ergänzende Erkundungsergebnisse - Querung der Trebelniederung) erstellt. Diese Baugrundgutachten sind bei der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) einsehbar.

3. Welche genaue bautechnische Art und Bauweise von „pfahlartigen Tragelementen“ hat der Gutachter empfohlen?

Der Gutachter hat sowohl weiche als auch starre Tragglieder in Verbindung mit einer geogitterbewehrten Lastverteilungskonstruktion an der Dammbasis diskutiert. In diesem Zusammenhang wurde empfohlen, das Bauverfahren direkt im Einsatzgebiet zu testen und Probelastungen durchzuführen. Die Empfehlungen wurden umgesetzt. Zusätzlich wurde ein messtechnisches Monitoring in Form von horizontalen und vertikalen Inklinometern sowie die Bergung von Probe-Säulen durchgeführt.

4. Welcher Prüfstatiker hat das Verfahren vorab geprüft?

Ausweislich der Unterlagen erfolgte die Überprüfung im Hinblick auf die statische Bemessung durch den Prüfenieur Dipl.-Ing. Wolfhard Wurm.

5. Wo kann das Prüfgutachten eingesehen werden?

Das Prüfgutachten ist weder bei der zuständigen Straßenbauverwaltung noch bei der DEGES auffindbar. Insofern können Auskünfte zu seinem Inhalt nur vom Gutachter erhalten werden. Es lassen sich den Akten jedoch Hinweise entnehmen, dass aus einem solchen vorliegenden Gutachten seitens der DEGES weitergehende Schlussfolgerungen für den Bau gezogen wurden und es in der konkreten Planung vorgelegen haben muss.

6. Wurden in der Prüfsimulation mögliche Auswirkungen einer späteren Renaturierung der angrenzenden Moorflächen (vgl. Drucksache 7/1293 Frage 1) berücksichtigt?

Nein. Eine theoretische Veränderung der Moorböden aufgrund von Renaturierungsmaßnahmen ist für das statische System ohne Bedeutung, weil die Lasten des Dammes über die vertikalen Tragglieder direkt in den tragfähigen Sand eingeleitet werden.

7. Wurden vor der Durchführung der Renaturierung der angrenzenden Moorflächen (vgl. Drucksache 7/1293 Frage 1) mögliche Auswirkungen auf den mittels CSV-Verfahren stabilisierten Baugrund am Trebetaldamm der A 20 berücksichtigt?

Die genannte Problematik wurde in den Zulassungsverfahren für die nach Errichtung der Bundesautobahn 20 in diesem Bereich umgesetzten Renaturierungsvorhaben berücksichtigt, soweit dies fachlich erforderlich war.