

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

A 20 - Setzungen bei Sanitz und Neubrandenburg

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Seit wann ist bekannt bzw. wurde festgestellt, dass an zwei weiteren Abschnitten der A 20 bei Sanitz und Neubrandenburg Setzungen stattfinden?

Die Setzungen der Bundesautobahn A 20 (BAB 20) bei Neubrandenburg wurden im Juli 2018 festgestellt, die Setzungen der BAB 20 bei Sanitz im August 2018.

2. Welche Schäden nach Art und Umfang liegen bei den von Setzungen betroffenen Abschnitten bei Sanitz und Neubrandenburg konkret vor?

Die Fahrbahn der BAB 20 hat sich an den beiden betreffenden Stellen um fünf bis sechs Zentimeter abgesenkt.

3. Wie könnten diese Schäden verursacht worden sein?

Durch die sehr hohe Trockenheit im Sommer des vergangenen Jahres kam es zur Austrocknung von wasserspeichernden circa einen Meter dicken Torfschichten im Untergrund des Autobahndamms. Die Stärke der Torfschicht variiert und ist maximal einen Meter stark. Diese wurden durch das hohe Eigengewicht des darüber liegenden Straßendamms zusammengepresst, wodurch sich der Straßendamm mitsamt der Fahrbahn leicht gesetzt hat.

4. Inwieweit ist ein weiteres Absacken der betroffenen Dammabschnitte zu erwarten?
Was ergäbe sich daraus gegebenenfalls?

Ein weiteres Absacken dieser beiden Autobahnabschnitte ist nicht zu erwarten. Die zur Untersuchung der Setzungen eigens durchgeführten Baugrundaufschlüsse zeigen tragfähigen Untergrund an.

5. Gibt es im Verlauf der A 20 innerhalb des Landes weitere Abschnitte, bei denen Setzungen stattfinden bzw. die für Setzungen anfällig sein könnten?
Wenn ja, welche Abschnitte sind betroffen bzw. gefährdet?

Derzeit sind im Verlauf der BAB 20 im Land Mecklenburg-Vorpommern keine weiteren Bereiche bekannt, bei denen Setzungen stattfinden beziehungsweise die für Setzungen anfällig sind.

6. Wurde für die A 20 ein gesondertes Kontrollmanagement eingeführt?
a) Besteht ein solches Kontrollmanagement im Vergleich zu anderen Autobahnen über den üblichen Rahmen hinaus?
b) Wenn ja, seit wann und aus welchem Anlass?

Die Fragen 6, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Für die BAB 20 wurde kein gesondertes Kontrollmanagement eingeführt. Der Zustand und die Verkehrssicherheit der BAB 20 werden im Rahmen der regelmäßigen Streckenkontrollfahrten zwei Mal wöchentlich überprüft. Der abgesenkte Abschnitt bei Neubrandenburg wird zusätzlich alle drei Monate dahingehend kontrolliert, ob weitere Setzungen auftreten.

7. Welche Planungen zur Sanierung beider betroffener Abschnitte werden aktuell verfolgt (vorgesehenes technisches Verfahren, Zeitraum)?
8. Laufen bereits Planungen zur Sanierung bzw. wann soll damit begonnen werden?
9. Wer führt die Planung durch bzw. soll die Planungen durchführen?

Die Fragen 7, 8 und 9 werden zusammenhängend beantwortet.

Es bedarf keiner Sanierung der beiden von Setzungen betroffenen Abschnitte, weil es sich lediglich um Setzungen handelt. Im Ergebnis der durchgeführten Untersuchungen wurde festgestellt, dass die betroffenen Abschnitte der BAB 20 nutzbar sind und daher kein akuter Handlungsbedarf besteht. Im Rahmen künftiger, in gewissen Zyklen ohnehin erforderlicher Erneuerungen der obersten Fahrbahnschicht durch Abfräsen und Neuaufbringen einer neuen Fahrbahndecke werden solche Setzungen höhenmäßig beim Neuaufbringen ausgeglichen.

10. Inwieweit handelt es sich bei der vorliegenden Bauweise - eine rund ein Meter dicke Torfschicht soll überbaut worden sein - um eine übliche, dem technischen Standard entsprechende Planung und Bauausführung der beiden von Setzungen betroffenen Abschnitte?

Beide Abschnitte wurden nach dem für Bundesautobahnen geltenden Regelwerk gebaut. Das Regelwerk entspricht dem anerkannten Stand der Bautechnik und wird fortlaufend durch die neuesten Forschungsergebnisse ergänzt beziehungsweise aktualisiert.

Demnach gibt es zwei Möglichkeiten, nicht tragfähige Bodenschichten geringer Stärke durch eine Straße zu überbauen. In Abhängigkeit von ihrer Lage im Untergrund können diese Schichten entweder entfernt und durch den Einbau von tragfähigem Material ersetzt werden. In anderen Fällen, zum Beispiel bei tiefer liegenden, nicht tragfähigen Bodenschichten geringer Stärke ist es allerdings wirtschaftlicher, wenn diese durch die Straßenkonstruktion überbaut und durch die Eigenlast des Straßendamms kontrolliert zusammengepresst werden, bis die erforderliche Tragfähigkeit des Untergrundes erreicht ist. Solche Setzungen im Untergrund können bei späteren Deckenerneuerungen höhenmäßig ausgeglichen werden.