

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Matthias Büttner, Andreas Mrosek, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/7183 –

Mögliche Planungsfehler beim Bau der Autobahn 20 in Mecklenburg-Vorpommern

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut einem Bericht der „Ostsee-Zeitung“ hätte das Absinken der A20 in der Nähe von Tribsees verhindert werden können, wenn ein anderes Bauverfahren angewandt worden wäre (www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/A20-Loch-voellig-ungeeignete-Gruendung). Demnach hätten Bauexperten festgestellt, dass die Einsetzung von Trockenmörtelsäulen aus einem Sand-Zement-Gemisch (CSV-Verfahren) für das Absinken verantwortlich sei. Zudem sollen der zuständigen Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) die Risiken des genutzten Verfahrens bereits im Vorfeld bekannt gewesen sein. Besonders frappierend ist aus Sicht der Fragesteller der Vorwurf, es habe beim Bau keine ausreichende Qualitätssicherung stattgefunden.

1. Teilt die Bundesregierung die in der Presse (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) geäußerte Auffassung, wonach das Absacken der A20 in der Nähe von Tribsees auf das angewendete CSV-Verfahren beim Bau zurückzuführen ist?
 - a) Falls ja, welche Schlüsse zieht die Bundesregierung für weitere Bauprojekte daraus?
 - b) Falls nein, welche andere Ursache ist für das Absacken verantwortlich?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 135 der Abgeordneten Kerstin Kassner auf Bundestagsdrucksache 19/4421 verwiesen.

2. Welche Argumente gab es nach Kenntnis der Bundesregierung dafür, bei der Planung des betreffenden Bauabschnitts der A20 das CSV-Verfahren anzuwenden, und wie oft, und wo wurde das CSV-Verfahren beim Autobahnbau in Moorgebieten zuvor bereits eingesetzt?

Im Trebeltal hatte ein Baugrundgutachten aus Gründen des Umweltschutzes und wegen hydrodynamischer Aspekte für die Dämme und Ingenieurbauwerke eine Gründung auf pfahlartigen Tragelementen empfohlen. Dabei waren folgende Randbedingungen zu beachten:

- Das Moor muss vor aggressiven Baustoffen geschützt werden.
- Die Moorlandschaft muss nach der Baumaßnahme ihrer Funktion als Landschaftsbiotop weiterhin gerecht werden.
- Das Moor muss biologisch intakt erhalten werden.
- Bei der Wahl der Gründungsverfahren und der dabei vorgesehenen Materialien ist zu berücksichtigen, dass der pH-Wert des Grundwassers des biologisch aktiven Moores auch nicht kleinräumig durch verwendete Baustoffe (z. B. Alkalität von Gründungskörpern aus Beton oder Zementsuspensionen) dauerhaft verändert werden darf.
- Einhaltung der vorhandenen Grundwasserströmungen,
- Schutz des vorhandenen Grundwasseraquifers (= Grundwasserleiters),

Im Ergebnis des Vergabeverfahrens für die Bauausführung wurde das wirtschaftlichste Angebot beauftragt, das alle technischen Vorgaben erfüllt hat. Teil dieses Angebots war der Einsatz der Trockenmörtelsäulen.

3. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Bedenken gegen die Anwendung des CSV-Verfahrens geäußert, wenn ja, von wem, und warum wurden diese Bedenken dann verworfen?

Nein.

4. Wer trägt nach Auffassung der Bundesregierung die Verantwortung für die Auswahl des CSV-Verfahrens?

Das Vergabeverfahren wurde von der vom Land Mecklenburg-Vorpommern hierfür beauftragten Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) durchgeführt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. Werden derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung Schadensersatzansprüche wegen des Absackens der A20 in der Nähe von Tribsees geprüft?
 - a) Falls ja, gegen wen, in welcher Höhe, und aus welchen Gründen?
 - b) Falls nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 137 der Abgeordneten Kerstin Kassner auf Bundestagsdrucksache 19/4421 verwiesen.

6. Welche Kosten sind für das angewandte CSV-Verfahren in diesem Abschnitt bei Bau und Planung der A20 entstanden (bitte nach Einzelausgaben aufschlüsseln)?

Das angewandte CSV-Verfahren war Bestandteil eines Gesamtauftrages mit weiteren Leistungen, die nicht mit dem CSV-Verfahren im Zusammenhang stehen. Folgende Leistungsbestandteile wurden in diesem Auftrag vergeben:

- Errichtung der Dämme im Trebeltal für die BAB A 20
- Herstellung des Ableiters von der BAB zur L 19 und der L 19 und der Brückenbauwerke:
 - Brücke über den Prahmgraben im Zuge der BAB – BW 2823/12

- Trebelbrücke im Zuge der L 19
- Behelfsbrücke über die Trebel im Zuge der BAB 2823/12A

Die Kosten für den Gesamtauftrag betragen 36 663 435,25 Euro.

7. Welche alternativen Verfahren zur dauerhaften Stabilisierung der A20 in dem Mooregebiet wurden bei Planung und Bau nach Erkenntnissen der Bundesregierung geprüft, aus welchen Gründen wurde sich gegen alternative Bauverfahren ausgesprochen, und was hätten die alternativen Bauverfahren gekostet?

Im Rahmen des Wettbewerbes wurden keine alternativen Verfahren angeboten, die den ausgeschriebenen Randbedingungen entsprachen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

8. Wie viele Gutachten wurden bei Planung und Bau der A20 in Auftrag gegeben, die sich mit der Stabilisierung der Fahrstrecke in dem Mooregebiet beschäftigen (bitte nach Inhalt, Ergebnis und Kosten des Gutachtens aufschlüsseln)?

Im Vorfeld dieser Maßnahme wurden zur Erkundung des Baugrundes zahlreiche Aufschlüsse ab 1999 durchgeführt und Baugrundgutachten erarbeitet. Die Auswertung sowie Aufschlüsselung der Inhalte und Ergebnisse dieser Gutachten ist Gegenstand der derzeit laufenden Untersuchungen zu den Ursachen des Absackens der A 20.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. Welche Maßnahmen zur Qualitätssicherung wurden nach Kenntnis der Bundesregierung während des Baus in dem betreffenden Streckenabschnitt der A20 ergriffen, und wie bewertet die Bundesregierung die Kritik an der Qualitätssicherung?

Zur Qualitätssicherung wurden vor Beginn der Ausführungsplanung Probesäulen im Einsatzgebiet hergestellt und teilweise freigegeben. Weiterhin wurden Probelastungen durchgeführt. Das Baufeld wurde in zusammenhängende Felder gleicher Moormächtigkeit und Säulenlänge (sog. Blöcke) eingeteilt. In jedem Block wurde eine Probelastung an einer Vierergruppe durchgeführt. Weiterhin wurde zu Beginn eine Säule überbohrt und auf ganzer Länge zur Begutachtung geborgen. Somit lagen Erfahrungen und Erkenntnisse vor, die nicht von anderen Baustellen übertragen, sondern vor Ort gewonnen wurden. Diese Vorgehensweise ist üblich und wurde u. a. von Prüfsingenieuren, der DEGES und Genehmigungsbehörden begleitet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

10. Wann, wie oft, durch wen, und wie wurde die Sicherheit und Stabilität der Fahrstrecke der A20 in dem Mooregebiet nach der Fertigstellung überprüft?

Eine Prüfung erfolgte nach der Fertigstellung durch die Autobahnmeisterei täglich und zweimal wöchentlich im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Streckenkontrolle.

11. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem Absacken der A20 nahe Tribsees Anzeichen oder Hinweise dafür, dass es bei dem später abgesackten Streckenabschnitt zu Stabilitätsproblemen kommen könnte, und falls ja, wie wurde darauf reagiert?

Nein.

12. Wann fanden nach Kenntnis der Bundesregierung Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten auf dem Streckenabschnitt statt, bevor dieser 2017 im Moor versank (bitte nach Baumaßnahme und Grund der Baumaßnahme aufschlüsseln)?

Wie im gesamten Verlauf der A 20 kam es nach dem Bau zu Setzungen, die mittels Deckenerneuerung mit Profilausgleich in den Jahren 2006, 2010 und 2014 auf kurzen Teilbereichen ausgeglichen wurden.

13. Wann und wo wurden die Aufträge für die in Frage 12 erwähnte Instandsetzung der abgesackten Autobahn 20 ausgeschrieben?
- a) Wurde europaweit ausgeschrieben?
 - b) Wie viele Angebote wurden abgegeben, und welche Gründe sprachen für die beauftragte Firma?
 - c) Gab es kostengünstigere Angebote, und wenn ja, warum wurden diese abgelehnt?

Die Fragen 13 bis 13c werden gemeinsam beantwortet.

Für die Instandsetzung der A 20 wurden nachfolgende Bauleistungen ausgeschrieben, wobei der Auftrag bei Angeboten mehrerer Bieter jeweils an den Kostengünstigsten erteilt wurde.

- 1) Behelfsabfahrt K 9 Langsdorf – Direktbeauftragung in Anlehnung an ein Angebot einer europaweiten Ausschreibung – eine Woche nach Sperrung BAB.
- 2) Rückbau Damm – europaweite Ausschreibung – Aufforderung zur Angebotsabgabe am 8. Februar 2018 – vier Bieter.
- 3) Behelfsbrücke – europaweite Ausschreibung – Aufforderung zur Angebotsabgabe am 15. Februar 2018 – ein Bieter.
- 4) Gründung Behelfsbrücke – europaweite Ausschreibung – Aufforderung zur Angebotsabgabe am 9. März 2018 – ein Bieter.
- 5) Leit- und Sperrzäune – öffentliche nationale Ausschreibung – Aufforderung zur Angebotsabgabe am 7. Februar 2018 – ein Bieter.
- 6) Dynamische Umleitungsbeschilderung – öffentliche nationale Ausschreibung – Aufforderung zur Angebotsabgabe am 2. März 2018 – ein Bieter.
- 7) Deckenerneuerung – europaweite Ausschreibung – Aufforderung zur Angebotsabgabe am 3. August 2018 – zwei Bieter.
- 8) Verkehrssicherung – europaweite Ausschreibung – Aufforderung zur Angebotsabgabe am 3. August 2018 – ein Bieter.

14. Gab es vor Beginn des Baus der kürzlich in Betrieb genommenen Behelfsbrücke, die 50 Mio. Euro gekostet hat (www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/A20-Loch-Behelfsbruecke-wird-heute-freigegeben,tribsees188.html), eine neutrale Kostenschätzung, und wäre angesichts der gebotenen Preise nach Ansicht der Bundesregierung eine Neuaufsetzung der Ausschreibung sinnvoll gewesen?

Eine Kostenschätzung ist aufgrund der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit sowie des bundesweit erstmalig in dieser Form praktizierten Bauverfahrens – soweit möglich – mit Mittelpreisen aus vorangegangenen Submissionen erfolgt.

15. Welche genauen Kosten sind für Planung und Bau der Behelfsbrücke angefallen, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für das anschließend zu bauende dauerhafte Ersatzbauwerk?

- Planungskosten Behelfsbrücke: ca. 400 000 Euro,
- Baukosten Behelfsbrücke: ca. 58 Mio. Euro,
- Ersatzneubau: ca. 100 Mio. Euro.

16. Sind die jetzt ausgeführten 300 Bohrpfähle für die Behelfsbrücke (www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/A20-Loch-Erste-Brueckenteile-angeliefert,tribsees140.html) nach Kenntnis der Bundesregierung auch für das zu planende Ersatzbauwerk nutzbar oder muss dann erneut gegründet werden?

Die Bohrpfähle für die Behelfsbrücke werden für das endgültige Ersatzbauwerk genutzt.

17. Wurden und werden die Reparaturarbeiten nach Kenntnis der Bundesregierung an der abgesackten A20 durchgängig im Mehrschicht- und Nachtbetrieb durchgeführt, um die Verkehrsbehinderungen für die Bürger auf ein Minimum zu reduzieren, und falls nein, warum nicht?

Der Bau der Behelfsbrücke wurde zum Teil im Mehrschichtbetrieb durchgeführt. Da sich das Vorhaben im europäischen Vogelschutzgebiet und einem FFH-Gebiet befindet, prüft die Auftragsverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern derzeit, inwieweit die Umweltbelange einschränkende Auflagen zum Bauablauf und zu einem Mehrschicht- und Nachtbetrieb begründet sind.

18. Bis wann soll die A20 in diesem Abschnitt wieder vollständig befahrbar sein?

Die A 20 soll voraussichtlich Ende des Jahres 2023 wieder vollständig befahrbar sein.

