

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hagen Reinhold, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Weitere Fragen zu den Schäden an der A20

Auf der Bundesautobahn 20 sackte im September 2017 ein Teilstück nahe der Anschlussstelle „Tribsees“ ab. Seit Ende Oktober 2017 ist dieses Teilstück in beiden Fahrtrichtungen voll gesperrt. Nun wird die Sperrung durch eine Behelfsbrücke wieder aufgehoben. Der Neubau, den die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern plant, soll nach derzeitigem Kenntnisstand außerhalb des FFH-Gebietes und des europäischen Vogelschutzgebietes „Trebeltal“ realisiert werden. Alternative Streckenführungen wurden damals geprüft und bewertet und in einem langwierigen Abstimmungs- und Genehmigungsprozess ist eine Trasse gewählt worden, die vermeintlich die geringste Auswirkung auf die sensible Umwelt in diesem Gebiet hatte. Dies hat sich offensichtlich als planerischer Fehler herausgestellt (vgl. www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/A20-Loch-voellig-ungeeignete-Gruendung). Denn nun werden wieder und wieder Maßnahmen an der Bundesautobahn nötig, sei es der Behelfsbau oder die spätere Sanierung der Strecke. Dies wird auch das Gebiet im Trebeltal beeinflussen. Von den Kosten einmal ganz abgesehen. Fakt ist, die Fahrbahn ist eingebrochen und eine konsequente Ursachenforschung ist nach Ansicht der Fragesteller nötig. Wenn nötig müssen bestehende Haftungsansprüche eingefordert werden, damit am Ende nicht die Steuerzahler die Kosten tragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung aktuell über die Ursache des Bruchs des oben beschriebenen Teilstücks der Bundesautobahn 20 vor?
2. Wie groß sind die Eingriffe im Talraum auf Höhe der Schadensstelle vor der Autobahnabfahrt „Tribsees“ bei einer möglichen Sanierung der Bundesautobahn 20?

3. Warum wurde auf weiteren Abschnitten der Bundesautobahn 20 mit ähnlichen Baugründen nicht mit ähnlichen Verfahren gebaut?
4. Woher kommt die Festlegung für das Gründungsverfahren – aus dem Gründungsgutachten, der Planung, den Statikberechnungen, oder der laufenden Baugrunduntersuchung oder anderen Planungsunterlagen?
5. Gab es damals Alternativen?
Wenn ja, wer hat sich für das angewandte Verfahren entschieden?
6. Wer überprüfte die gewählte Gründungstechnik?
7. Entsprach die gewählte Gründungsart den Regeln der Technik?
8. Wer übernahm während der Bauphase die Prüfung von Qualität und fachgerechter Umsetzung (bitte nach Bauteil und im zeitlichen Ablauf auflisten)?
9. Welche Qualifikation hatten die beauftragten Prüfer?
10. Hat die ausführende Firma gegen das festgelegte Gründungsverfahren zur Zeit des Baus Bedenken angemeldet?
11. War das gewählte Bauverfahren der Gründung der Fahrbahn damals Teil einer Auflage zum Bau der Bundesautobahn 20 in diesem Gebiet?
12. Wer war mit der Qualitätssicherung während des Baus der Gründung und des Dammes zur Verlegung der „Trebel“ beauftragt?
13. Wurde damals das CSV-Verfahren (Coplan-Stabilisierungs-Verfahren – Combined Soil Stabilization with Vertical Columns) erstmals beim Bau der Autobahn angewendet?
Wenn nein, welche Erfahrungswerte lagen bereits vor?
14. Warum hat man sich damals für das CSV-Verfahren beim Mooruntergrund entschieden?
15. Sind neue Prüfungen und Genehmigungen zur Erlangung des Baurechts bei der Sanierung nötig?
Wenn ja, wie lange werden diese dauern?
16. Gibt es Beteiligte bei der Wiederherstellung oder bei dem Bau des Provisoriums, die bereits bei der Planung und beim Bau der A20 involviert waren?
17. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nun über die zu erwartenden Kosten der Wiederherstellung der Bundesautobahn 20 bei Triebsees vor?
18. Werden während des Sanierungsneubaus das FFH-Gebiet und das europäische Vogelschutzgebiet „Trebeltal“ beeinträchtigt?
19. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nun nach Abschluss der Baugrunduntersuchung vor?
20. Was waren die Ursachen für den Bruch der Fahrbahn und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Planung der Wiederherstellung der A20 an dieser Stelle?
21. Warum haben sich der Bau und die Fertigstellung der Behelfsbrücke um mehrere Monate verzögert?
22. Welche Kosten hat der Bau der Behelfsbrücke und deren Gründung sowie Tragwerk verursacht?
23. Welche Folgekosten werden in Zusammenhang mit der Behelfsbrücke (laufende Unterhaltskosten und Rückbau) erwartet?

24. Welche Kosten sind für die Herstellung, den Unterhalt, den Rückbau und die nötige Sanierung nach der Nutzung der Umleitungsstrecken kalkuliert und bereits entstanden?
25. Gibt es nach heutigem Kenntnisstand Schadensersatzansprüche, die an einen am Bau Beteiligten geltend gemacht werden können?
26. Sind schon Schadensersatzanforderungen geltend gemacht worden oder Beweispflichtverfahren (gerichtlich oder außergerichtlich) anhängig?

Berlin, den 30. Januar 2019

Christian Lindner und Fraktion

