

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Matthias Büttner, Andreas Mrosek,
Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle und der Fraktion der AfD**

Mögliche Planungsfehler beim Bau der Autobahn 20 in Mecklenburg-Vorpommern

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-Lochvoellig-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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

6. Welche Kosten sind für das angewandte CSV-Verfahren in diesem Abschnitt bei Bau und Planung der A20 entstanden (bitte nach Einzelausgaben aufschlüsseln)?
7. Welche alternativen Verfahren zur dauerhaften Stabilisierung der A20 in dem Moorgebiet 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?
8. Wie viele Gutachten wurden bei Planung und Bau der A20 in Auftrag gegeben, die sich mit der Stabilisierung der Fahrstrecke in dem Moorgebiet beschäftigen (bitte nach Inhalt, Ergebnis und Kosten des Gutachtens aufschlüsseln)?
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?
10. Wann, wie oft, durch wen, und wie wurde die Sicherheit und Stabilität der Fahrstrecke der A20 in dem Moorgebiet nach der Fertigstellung überprüft?
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?
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)?
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?
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?
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?
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?

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

Berlin, den 8. Januar 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

