

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Claudia Müller, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Ursachen und Schlussfolgerungen aus dem Einbruch der Ostseeautobahn A 20 bei Tribsees**

Zu den landschaftsökologischen Besonderheiten in Mecklenburg-Vorpommern gehören die Flusstalmoore. Im Herbst 2017, rund zwölf Jahre nach ihrem Bau durch ein solches Flusstalmoor, war die Autobahn 20 bei Tribsees (Landkreis Vorpommern-Rügen) zunächst abgesackt und schließlich in einem Teilstück vollständig weggebrochen. Bis Ende 2018 wurde bei Tribsees für ca. 58,4 Mio. Euro eine Behelfsbrücke errichtet. Mit der Freigabe der Brücke Ende 2018 können nun die Arbeiten für den eigentlichen Wiederaufbau des havarierten Abschnitts beginnen. Der weggesackte Damm soll in den kommenden Jahren durch eine konventionelle Brücke ersetzt werden (Baukosten des Ersatzneubaus: ca. 100 Mio. Euro). Sobald sie fertig ist, übernimmt sie den Verkehr von der Behelfsbrücke, an deren Stelle dann die Richtungsfahrbahn nach Stettin neu aufgebaut werden soll (vgl. [www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/A20-Loch-Behelfsbruecke-wird-heute-freigegeben,tribsees188.html](http://www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/A20-Loch-Behelfsbruecke-wird-heute-freigegeben,tribsees188.html)).

Bis zum 20. September 2018, also circa ein Jahr nach dem Wegbrechen der A 20 im Bereich Tribsees, lag der Bundesregierung noch immer kein abschließender Bericht zu den Ursachen der Absackung der Autobahn 20 bei Tribsees vor (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 135 auf Bundestagsdrucksache 19/4421).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung bisher zu den Ursachen der Absackung der Autobahn 20 bei Tribsees vor?
2. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung ihren abschließenden Bericht zu den Ursachen der Absackung der Autobahn 20 bei Tribsees noch nicht vorgelegt, wann wird die Bundesregierung den entsprechenden Bericht dem Deutschen Bundestag vorlegen, und plant die Bundesregierung, den Bericht vollständig zu veröffentlichen, und wenn ja, für wann ist die Veröffentlichung geplant?

3. Durch welche externen Berater, Experten und Gutachter wurde und wird die Bundesregierung bei der Erstellung des Abschlussberichtes zu den Ursachen der Absackung der Autobahn 20 bei Tribsees unterstützt?

Wann und in welchem Verfahren wurden die entsprechenden Akteure jeweils beauftragt, und welchen Umfang haben die Beratungs- und Unterstützungsleistungen (bitte alle beauftragten externen Berater, Experten, Institute und Gutachter auflisten und Art der Beratungsleistung, Art der Ausschreibung, Datum der Beauftragung, bisher erbrachte Leistungen, zeitlichen Umfang und Vergütung differenziert darstellen)?

4. Welche Gutachten, Studien und Untersuchungen hat die Bundesregierung seit 2014 im Zusammenhang mit dem Absacken der Autobahn 20 bei welchen Auftragnehmern in welchem Umfang in Auftrag gegeben (bitte Monat und Jahr der Beauftragung benennen)?
5. Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung zu den von ihr n Auftrag gegebenen Studien o. Ä. jeweils vor, seit wann liegen die Ergebnisse der Bundesregierung vor (bitte Monat und Jahr benennen), und wann rechnet die Bundesregierung mit der Vorlage von Ergebnissen der noch nicht abgeschlossenen Projekte (bitte Monat und Jahr benennen)?
6. Hat die Bundesregierung die Verlegung der Trebel auf einer Länge von 360 Meter, sodass – als eine bauvorbereitende Maßnahme – eine fast rechtwinklige Kreuzung mit der A 20 ermöglicht wurde (vgl. Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, S. 39), als eine der Ursachen für die Absenkung der A 20 durch unabhängige Gutachter prüfen lassen, und wenn ja, wann, in welchem Umfang, durch wen, und mit welchen Ergebnissen, und wenn nein, warum nicht?
7. Hat die Bundesregierung die Anwendung „kreative[r] Lösungen und technische[r] Innovationen im Autobahnbau“ (vgl. Deges-Broschüre aus dem Jahr 2009 mit gleichen Titel, u. a. S. 9), wie den erstmaligen Einsatz von „Trockenmörtelsäulen System CSV [...] in extrem weichen Böden“, als eine der Ursachen für die Absenkung der A 20 durch unabhängige Gutachter prüfen lassen, und wenn ja, wann, in welchem Umfang, durch wen, und mit welchen Ergebnissen, und wenn nein, warum nicht?
8. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung trotz der erstmaligen Erprobung von „Trockenmörtelsäulen System CSV [...] in extrem weichen Böden“ (vgl. Deges-Broschüre aus dem Jahr 2009, S. 9) darauf verzichtet, eine deutlich längere Gewährleistungsfrist als nach ZTV-ING (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten) zu vereinbaren?
9. Hat die Bundesregierung die Sonderbauweise der A 20 im Bereich Tribsees nach dem Regelwerk für den Bundesfernstraßenbau genehmigt, und wenn ja, wann, und in welchem Umfang?
10. Hat die Bundesregierung aufgrund der Sonderbauweise nach baurechtlichen Vorschriften, die auch für den Bundesfernstraßenbau gelten, für die konkrete Bauweise der A 20 im Bereich Tribsees eine Zustimmung im Einzelfall (ZiE) erteilt, und wenn ja, und wann, in welchem Umfang, und mit welchen Auflagen, und wenn nein, warum nicht?
11. Welche (Baugrund-)Gutachten mit Fokus auf die Fragen der Stabilisierung des Bauwerks bzw. der Fahrstrecke im Moorgebiet und Gutachten zur Erkundung des Baugrunds wurden bei der Planung der A 20 zu welchen Zeitpunkten bei welchen Auftragnehmern in Auftrag gegeben, und welchen Prüfungsumfang hatten die Gutachten?

12. Zu welchen Ergebnissen kamen die Gutachter jeweils, und welche Kosten sind für die Gutachten jeweils entstanden (bitte alle in Auftrag gegebenen Gutachten entsprechend Prüfumfang, Ergebnissen, zeitlicher Dauer, Beauftragungszeitpunkt, Auftragnehmer und Kosten detailliert darstellen)?
13. Welche konkreten Erkenntnisse hat die Bundesregierung in Bezug auf die Ursachen für das Absacken der A 20 aus den vorliegenden Gutachten bisher gezogen, und wie lässt sie diese Erkenntnisse in Planung und Bau vergleichbarer Bauwerke einfließen?
14. Inwiefern hat die Bundesregierung untersuchen lassen, ob im Bundesfernstraßennetz ähnliche Rahmenbedingungen – insbesondere in Bezug auf den Untergrund – wie bei der A 20 im Bereich Tribsees vorliegen, und wenn ja, an welchen Abschnitten, und in welchem Umfang sind vergleichbare Rahmenbedingungen gegeben oder durch Untersuchungen festgestellt worden?
15. Welche Mängel, Fehler und/oder Ungenauigkeiten bei Planung und Bau der A 20 hat die Bundesregierung seit 2014 festgestellt (bitte für alle Mängel, Fehler und/oder Ungenauigkeiten seit 2014 detailliert darstellen, wann die Bundesregierung die entsprechenden Fehler o. Ä. festgestellt hat, und welcher Fehler/Mangel o. Ä. durch wen konkret festgestellt wurde)?
16. Wann und aus welchen Gründen wurden vor Oktober 2017 welche Dammstabilisierungen an welchen Bereichen der A 20 durchgeführt, wer führte die Dammstabilisierungsmaßnahmen durch, und welche Kosten sind hierfür jeweils und insgesamt entstanden (bitte Monat und Jahr der Beauftragung und Monat und Jahr der Durchführung der Dammstabilisierungsmaßnahmen darstellen und die jeweiligen Gründe detailliert erläutern)?
17. Auf welchen Teilbereichen der A 20 (bitte mit Kilometerangabe exakt benennen) kam es 2006, 2010 und 2014 zu Setzungen am Bau, die mittels Deckenerneuerungen mit Profilausgleich ausgeglichen wurden (vgl. Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/7544), welche Unternehmen haben die Maßnahmen ausgeführt, und welche Kosten sind für diese Ausgleichsmaßnahmen entstanden?
18. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung trotz der 2006, 2010 und 2014 auftretenden Setzungen am Bau keine Studien bzw. Gutachten bzw. Untersuchungen zur Stabilität des Bauwerks auf dem Mooruntergrund in Auftrag gegeben?
19. Bei welchen Bauprojekten für Bundesfernstraßen wurden zwischen 1999 und 2018 das sogenannte Coplan Stabilisierungsverfahren (CSV-Verfahren) in welchem Umfang eingesetzt, hat die Bundesregierung mittel- und/oder langfristige Studien zur Wirksamkeit des Verfahrens in Auftrag gegeben, und wenn ja, wann, in welchem Umfang (Zeit und Kosten), wer hat sie ausgeführt, und welche Erfahrungen bzw. Erkenntnisse liegen der Bundesregierung anhand der Gutachten und/oder anhand der regelmäßigen Bauwerksprüfungen zur langfristigen Stabilität der entsprechenden Bauwerke jeweils vor?
20. Plant die Bundesregierung, die Baugrundgutachten zur A 20 bei Tribsees, die Ergebnisse der Probelastungen, die bodenmechanischen und hydromechanischen Laborergebnisse, die Herstellungsprotokolle der pfahlartigen Tragelemente sowie die Ergebnisse von Integritätsprüfungen zu veröffentlichen, und wenn ja, wann, in welcher Form, und in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?

21. Welche Genehmigungsbehörden des Bundes, welche weiteren Genehmigungsbehörden, welche externen und unabhängigen Prüfindenieure haben die Maßnahmen zur Qualitätssicherung vor Beginn, während und nach der Ausführungsplanung in welchem Umfang und über welche Zeiträume hinweg begleitet (vgl. Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 19/7544)?
22. Wie oft wurden seit 2017 welche Abschnitte der A 20 auf mögliche Stabilitätsprobleme durch welche Behörden, Gutachter und Prüfindenieure untersucht, welche Methoden der Prüfung wurden hierbei angewandt, welche Erkenntnisse für die Stabilität aller Abschnitte der A 20 wurden hierbei gewonnen und geht die Bundesregierung auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse der Überprüfungen davon aus, dass auch andere Abschnitte der A 20 stabilisiert bzw. saniert werden müssen, und wenn ja, welche Abschnitte (bitte kilometergenau benennen), in welchem Umfang, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für entsprechende Maßnahmen?
23. Wie viele Gründungs- bzw. Bohrpfähle (mit welcher Länge und welchem Durchmesser) wurden mittels welcher Technik und mit welchem Verfahren für die Behelfsbrücke der A 20 bei Tribsees errichtet, wie viele Bohrpfähle sollen mittels welcher Technik und mit welchem Verfahren in welchen weiteren Abschnitten der A 20 (bitte kilometergenau angeben) neu errichtet bzw. gegründet werden, um das Bauwerk zu stabilisieren, und welche Kosten sind hierfür veranschlagt?
24. Wie lange (bitte konkrete Angabe in Jahren) wird die Konstruktion der Gründungspfähle, die für die Behelfsbrücke der A 20 bei Tribsees eingesetzt wurden, nach den Erkenntnissen der Bundesregierung halten und die Stabilität der A-20-Bauwerke sicherstellen (vgl. „Die Konstruktion der Gründungspfähle soll den Angaben zufolge länger als 20 Jahre halten.“ [www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Baustart-fuer-die-A-20-Behelfsbruecke-tribsees112.html](http://www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Baustart-fuer-die-A-20-Behelfsbruecke-tribsees112.html))?
25. Welche wissenschaftlichen Begleitstudien hat die Bundesregierung im Zuge der Errichtung und der mittelfristigen Nutzung sowie Stabilität der Behelfsbrücke auf der A 20 bei Tribsees bei welchen Instituten und/oder externen Gutachtern in Auftrag gegeben (bitte Zeitpunkt der Beauftragung sowie Inhalt, Dauer und Kosten auflisten), und inwiefern begleitet die Bundesregierung die Nutzung und Stabilität der Behelfsbrücke mit eigenen wissenschaftlichen Studien (bitte Art und Umfang der eigenen wissenschaftlichen Begleitungsuntersuchungen detailliert auflisten)?
26. Wie beurteilt die Bundesregierung die Stabilität der Behelfsbrücke auf der A 20 bei Tribsees, und auf welchen Messungen und wissenschaftlichen Begleitstudien fußt ihre Einschätzung?
27. In welchen zeitlichen Abständen werden an der Behelfsbrücke auf der A 20 bei Tribsees bodenmechanische und hydromechanische Messungen sowie Integritäts- und Stabilitätsprüfungen bzw. -messungen durch welche Akteure und/oder Behörden durchgeführt, wie viele entsprechende Messungen wurden bisher durchgeführt (bitte alle Messungstermine auflisten), welche Erkenntnisse in Bezug auf die Stabilität der errichteten Behelfskonstruktionen lassen sich aus den Messungen ableiten, und inwiefern kam es seit Fertigstellung der Behelfskonstruktionen zu Anhebungen oder Setzungen (bitte alle festgestellten Anhebungen oder Setzungen detailliert mit Angabe des Messzeitpunkts und einer Angabe in Millimetern auflisten)?
28. Wie hoch sind die monatlichen Mietkosten für die Behelfsbrücke der A 20 bei Tribsees, und für welche Dauer wurde ein Mietvertrag geschlossen?

29. Wie hat sich die Verkehrsbelastung (bitte in Kfz/24 Stunden und in Lkw/24 Stunden angeben) auf der A 20 im Abschnitt Tribsees seit Eröffnung bzw. Freigabe der Behelfsbrücke monatlich entwickelt (bitte konkrete Messstellen und Messzeitpunkte angeben und Kfz- sowie Schwerlastverkehrsanteile differenziert darstellen)?
30. Wie hat sich die Verkehrsbelastung (bitte in Kfz/24 Stunden und in Lkw/24 Stunden angeben) auf der A 20 im Abschnitt Tribsees zwischen 2010 und 2017 entwickelt (bitte konkrete Messstellen und Messzeitpunkte angeben, bitte jahresscheibengenau angeben und Kfz- sowie Schwerlastverkehrsanteile differenziert darstellen)?
31. Wie viele Kfz und Lkw mussten seit Sperrung der A 20 im Bereich Tribsees über welche Ausweichstrecken monatlich umgeleitet werden?
32. Welche Maßnahmen zum Immissionsschutz und zur Verkehrssicherheit hat die Bundesregierung ergriffen, um die Folgen der Ausweichverkehre für die Menschen in der Region zu reduzieren?
33. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung der gesamte volkswirtschaftliche Schaden, der durch das Absacken der A 20 bei Tribsees, die Sperrung der Autobahn, die Ausweichverkehre und ihre Folgen für Mensch und Umwelt sowie für die Pendler-, Wirtschafts- und Reiseverkehre entstanden ist?
34. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung der wirtschaftliche Schaden, der dem Bund durch das Absacken der A 20 bei Tribsees und die Sperrung der Autobahn entstanden ist?
35. Welche Mauteinnahmen durch die Lkw-Maut sind dem Bund durch die Sperrung der A 20 seit 2017 monatlich und insgesamt entgangen?

Berlin, den 12. März 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**





