

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



B97-Sanierung

Die LMBV hat die Planungen für die Sanierung der Bundesstraße B97 zwischen den Orten Hoyerswerda und Spreetal und den von der Bundesstraße abgehenden Abzweig nach Burgneudorf (S 130) begonnen. Die Maßnahme ist erforderlich, um den Untergrund der wichtigen Verkehrsverbindung dauerhaft zu stabilisieren. Sie wird zu einer längeren Sperrung der Straßen führen.

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



Einbau der Vertikaldrainagen zum Abbau des Wasserdrucks

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



Streckenführung B97 mit Geschwindigkeitsbegrenzung



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



Grundbruch Tagebaugebiet Schlabendorf 2017

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



Zertifikat seit 2023
audit berufundfamilie



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



B97-Trasse am Spreetaler See zwischen Hoyerswerda und Schwarze Pumpe

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



B97 mit Blick auf den Industriepark Schwarze Pumpe

Wie ist der Stand?

Die Bundesstraße B97 ist eine der wichtigsten Verkehrsadern in der Lausitz. Sie verbindet nicht nur Spremberg und Hoyerswerda, sondern ist gleichzeitig eine bedeutende Verbindung zwischen Südbrandenburg und Ostsachsen. Sie beginnt in Dresden und endet in der Nähe von Guben am Grenzübergang nach Polen. Sowohl von Pendlern und Besuchern als auch vom Schwerlastverkehr wird die Straße intensiv

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



genutzt.

Die ursprüngliche F97 wurde durch die Entwicklung des Tagebaues Spreetal in den 1960er Jahren zerschnitten. Die Straße war nicht mehr nutzbar. Deshalb wurde sie als Ersatzneubau zum damaligen Stand der Technik auf ca. 3 Kilometern auf der aufgeschütteten Kippe des ehemaligen Tagebaus Brigitta errichtet. So ist der heutige Verlauf entstanden – als eine Folge des Bergbaus.

Warum ist die Sanierung so dringend erforderlich?

Die über den einstigen Tagebau Brigitta verlaufenden Streckenabschnitte sind aufgrund der instabilen Kippenböden geotechnisch gefährdet. Deshalb ist eine grundlegende Sanierung dringend erforderlich.

Das Problem: Der industrielle Abbau der Braunkohle in den vergangenen Jahrzehnten bedingte eine großräumige Absenkung des Grundwassers. Nach 1990/1991, als zahlreiche unrentable Gruben stillgelegt wurden, musste das Grundwasser auch nicht mehr abgepumpt werden. Dies führt nun zum langsamen Wiederanstieg des Grundwasser auf vorbergbauliches Niveau. Das Grundwasser wird in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Dadurch wächst aber auch die Gefahr, dass der gekippte Boden im Untergrund weiter an Stabilität verliert. Das könnte zur Folge haben, dass die betroffenen Abschnitte der B97 und S130 erneut Schaden nehmen und kurzfristig deren vollständige Sperrung erforderlich wird.

Räumliche Einordnung der Komplexmaßnahme



Abgrenzung des Sanierungsgebietes

WIR GESTALTEN ZUKUNFT

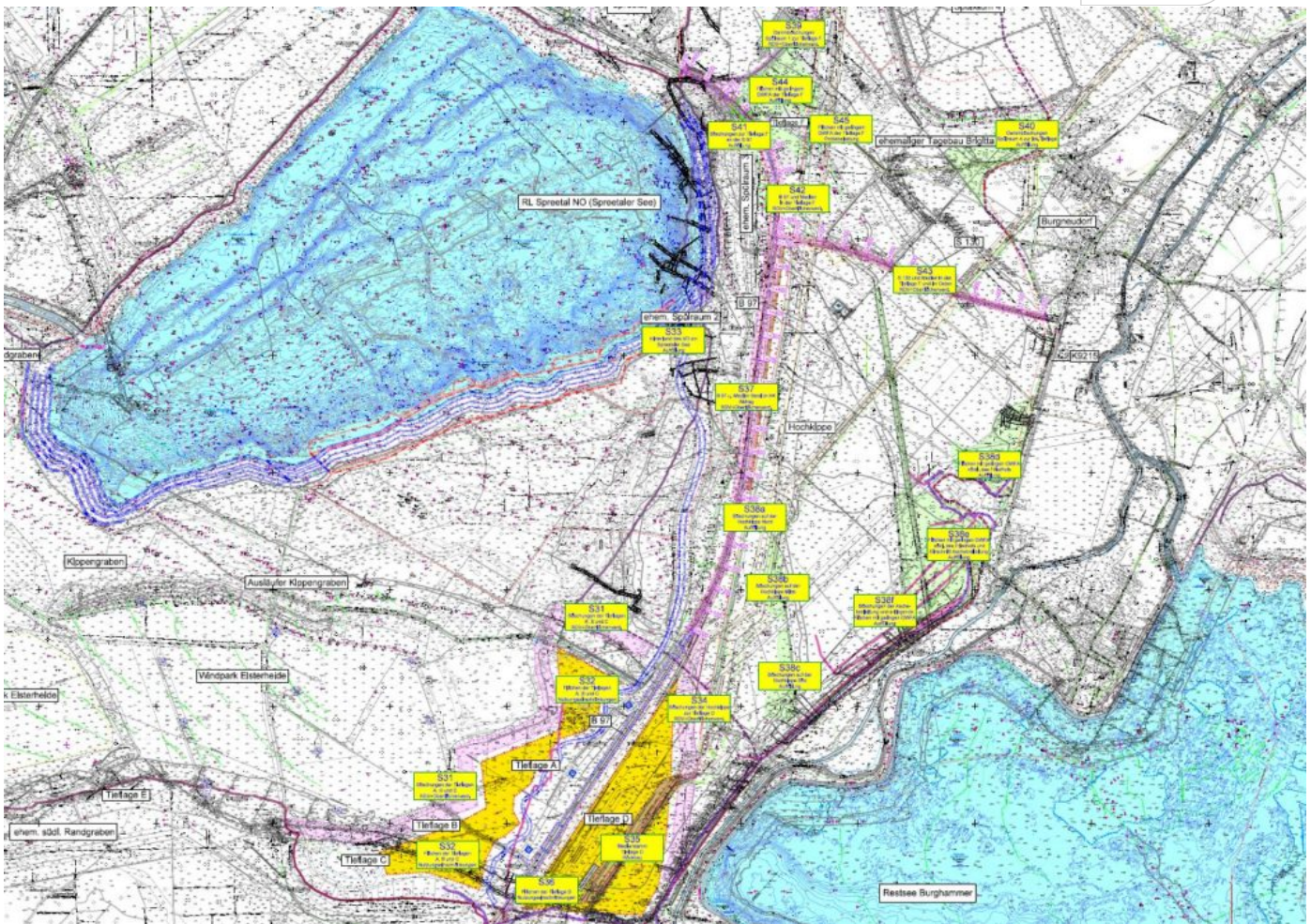


Zertifikat seit 2023
audit berufundfamilie



Bestehende Planungen und Infrastruktur

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



Geotechnische Sicherungsmaßnahmen

Sie sehen gerade einen Platzhalterinhalt von **Google Maps**. Um auf den eigentlichen Inhalt zuzugreifen, klicken Sie auf die Schaltfläche unten. Bitte beachten Sie, dass dabei Daten an Drittanbieter weitergegeben werden.

Mehr Informationen Inhalt entsperren Erforderlichen Service akzeptieren und Inhalte entsperren

Was wurde bereits getan?

Eine erste Sicherung durch technische Maßnahmen zur Verdichtung des Bodens erfolgte bereits vor rund 20 Jahren (2003 bis 2007). Wenige Jahre später begann ein umfangreiches Monitoring des Straßenzustands, das bis heute fortgeführt wird. Zwischenzeitlich wurden Risse und Absenkungen festgestellt. Das führte im Jahr 2020 zu einer mehrmonatigen Sperrung der B97.

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



Seinerzeit wurden weitere Sicherungsmaßnahmen ergriffen, um die Straße für ihre Nutzer offen zu halten. Zugleich wurde von der verantwortlichen Straßenverkehrsbehörde eine deutliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 angeordnet.

Die bereits erfolgten Maßnahmen stellen jedoch keine dauerhafte Sicherung für die betroffenen Straßenabschnitte dar. Sie können die Folgen der geotechnischen Ereignisse im Untergrund reduzieren, aber nicht abwenden. Dafür ist eine grundlegende Sanierung erforderlich.

Was wurde zur Lösung des Problems entschieden?

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr holte Ende August 2020 die wichtigsten Akteure: LMBV, LASuV und den Sachverständigen für Geotechnik an einen Tisch. Hierbei wurden Festlegungen getroffen, wie die grundlegende Sanierung erfolgen soll. Aufgrund der latenten Gefahr weiterer Bodenbewegungen wurde gemeinsam entschieden: Die Sanierung soll auf der bestehenden Trasse erfolgen. Die Option einer Verlegung auf die ursprüngliche F97 bringt geotechnisch keine Vorteile, weil diese ebenfalls über Kippenböden verläuft. Sie hat aber einen gravierenden Nachteil. Sie würde einen Neubau bzw. eine wesentliche Änderung der B97 bedeuten und damit eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan und ein langfristiges Planfeststellungsverfahren voraussetzen. Das würde die Gefährdungslage der sanierungsbedürftigen Straßenabschnitte um mindestens weitere 10 Jahre verlängern.

Wie geht es jetzt weiter?

In den nächsten Jahren soll das Umleitungsnetz geprüft und ertüchtigt werden. Im Anschluss soll die B97 auf dem betreffenden Abschnitt zwischen Hoyerswerda und Spremberg vollständig gesperrt und saniert werden. Mit einem Beginn ist nicht vor 2030 zu rechnen. Es wird mit einer Durchführungszeit von 5 bis 10 Jahren ab Baubeginn gerechnet. Das Ziel ist, die Komplexmaßnahme so schnell wie möglich umzusetzen.

Für die Sicherung des Straßenkörpers sind auch die geotechnische Sanierung der Waldflächen (Tieflagen) sowie die Umverlegung von Medienleitungen zwingend erforderlich.

In diesem Jahr (2024) stehen weitere Planungsleistungen an, auch die Flächenkartierungen werden fortgeführt. Zudem laufen die Vorbereitungen für ein „Testfeld Rütteldruckverdichtung“.

Wie und wo können Sie sich informieren?

Das Vorhaben betrifft viele Lausitzer, Pendler zwischen Brandenburg und Sachsen sowie Unternehmen u.a. aus dem Industriepark Schwarze Pumpe. Mit Vertretern betroffener Gemeinden, des Industrieparks und von Versorgungsbetrieben ist die LMBV im Gespräch. Eine erste Information für Flächeneigentümer entlang der Trasse gab es bereits, weitere – auch für Bürgerinnen und Bürger – werden folgen.

Zudem werden die verfügbaren Informationen auf dieser LMBV-Website veröffentlicht.

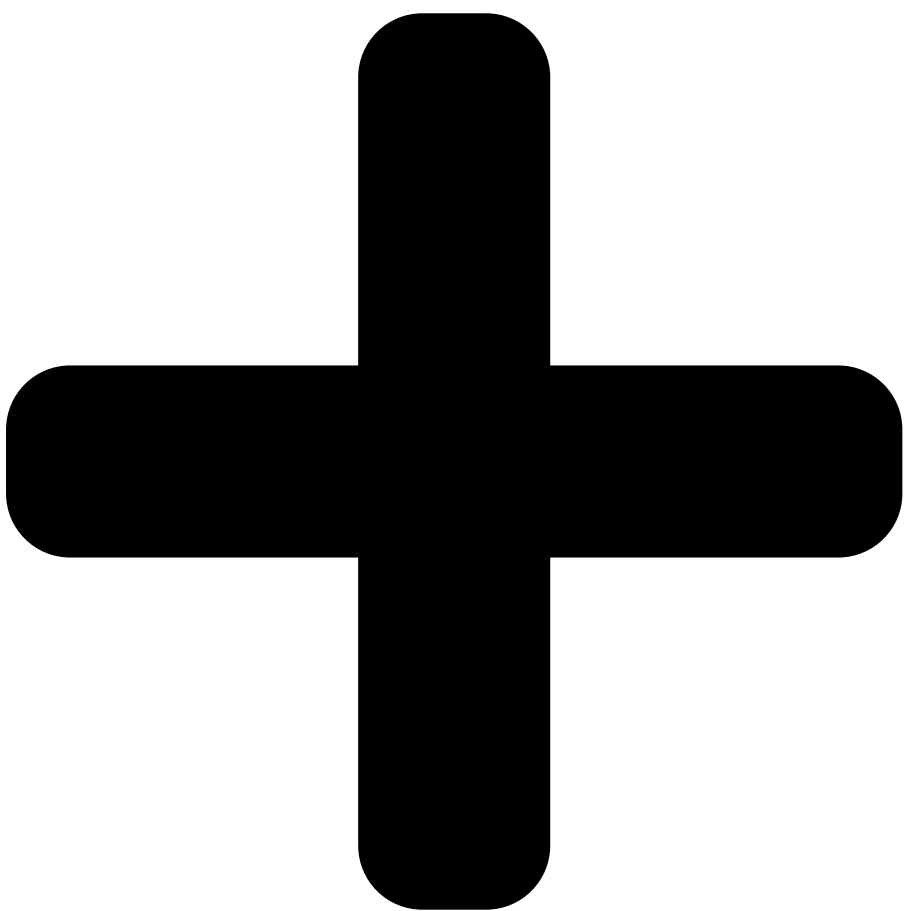
Häufig gestellte Fragen zur Sanierung der B97/S130



LMBV 

Lausitzer und Mitteldeutsche
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



1. Warum ist der Untergrund unter den sanierungsbedürftigen Straßenabschnitten instabiler als an anderer Stelle?

Die sanierungsbedürftigen Streckenabschnitte der B97 bzw. S130 verlaufen über ehemaliges Bergbaugelände, genauer: über die Innenkippen der Tagebaue Spreetal und Brigitta. Dieser geschüttete und eben nicht natürlich gewachsene Boden besteht aus feinkornarmen Sanden, die zwischen den Körnern winzige Zwischenräume (Poren) aufweisen. Durch das aufsteigende Grundwasser füllen sich diese Poren mit Wasser.

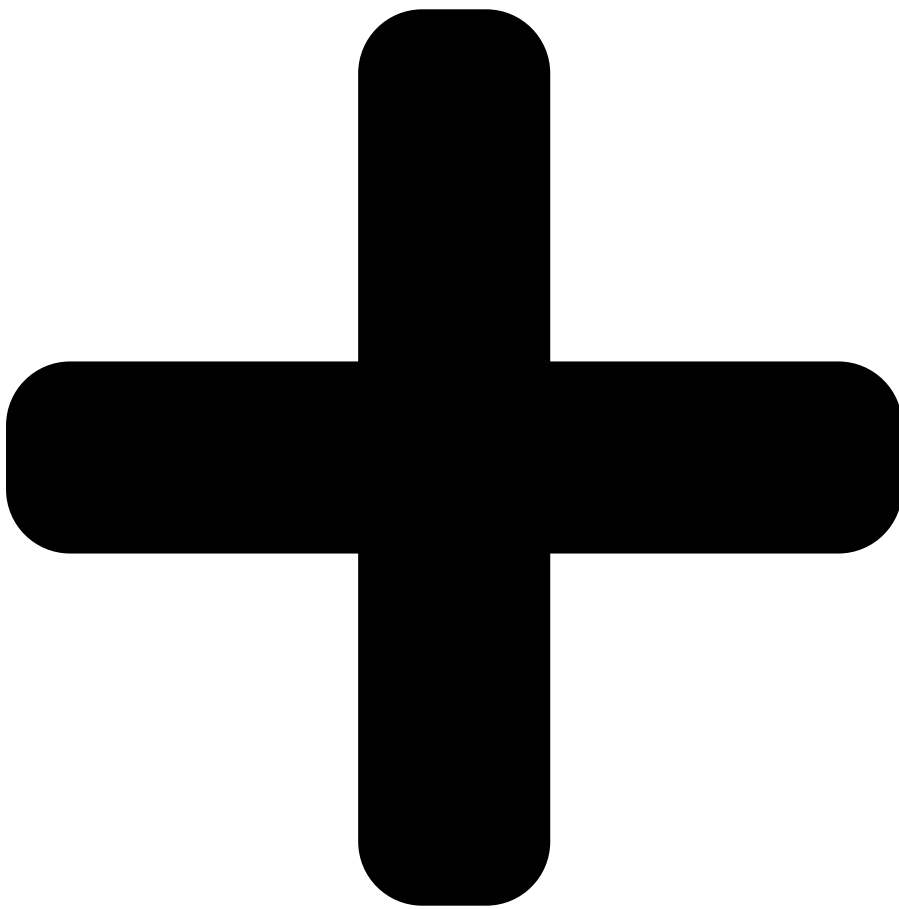
Bei einem Initial – das kann ein umfallender Baum sein oder die zu starke Vibration eines Kettenfahrzeugs – besteht die Gefahr, dass Überdruck entsteht und sich der Boden im Untergrund „verflüssigt“, d.h. ins Rutschen kommt. Um das zu verhindern, muss der Überdruck durch technische Maßnahmen abgeleitet werden.



LMBV 

Lausitzer und Mitteldeutsche
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



2. Welche technischen Maßnahmen wurden in den vergangenen Jahren zur Sicherung der Straßenabschnitte ergriffen?

Um die Sicherheit der Straße für ihre Nutzer zu erhöhen, wurden im Jahr 2020 in einem Teilbereich beidseitig der B97 zusätzlich 1.800 Vertikaldrains eingebaut. Eine Vertikaldrainage sorgt dafür, dass Porenwasser schneller abgeleitet werden kann.

Porenwasser bildet sich infolge des Wiederanstiegs des Grundwassers zwischen den feinkornarmen Sanden (*siehe Frage: Warum ist der Untergrund unter den Straßenabschnitten anders als an anderer Stelle*). Ohne die zuverlässige Ableitung könnte das Porenwasser unterirdisch einen Überdruck entwickeln und dadurch den Boden in Bewegung bringen. Bei diesen Bodenbewegungen sprechen Fachleute auch von einer Bodenverflüssigung. Ausgelöst von einem Initial, können sie zu Bodensenkungen oder Rissen in der Oberfläche führen und müssen verhindert werden.

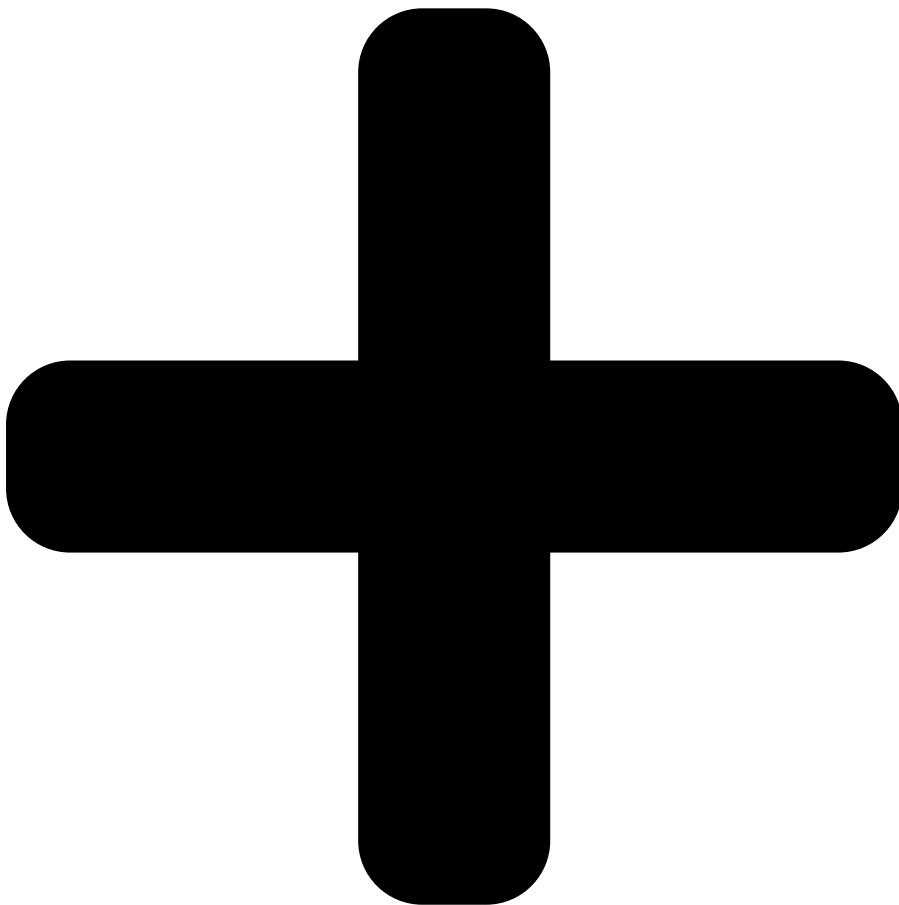
Die Vertikaldrains wurden bis in eine Tiefe von etwa 15 Metern eingebracht. Sie bestehen aus einem Kern aus Entwässerungskanälen in

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



Verbindung mit einem mechanisch verfestigten Vliesstoff. Diese vertikalen Drainagestreifen gewährleisten die maximale Ableitfähigkeit.

Schon deutlich früher, beginnend im Juni 2011, wurde zudem ein umfangreiches Überwachungssystem (Monitoring) installiert.



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



3. Was wird beim Monitoring genau überwacht und wie funktioniert das Überwachungssystem?

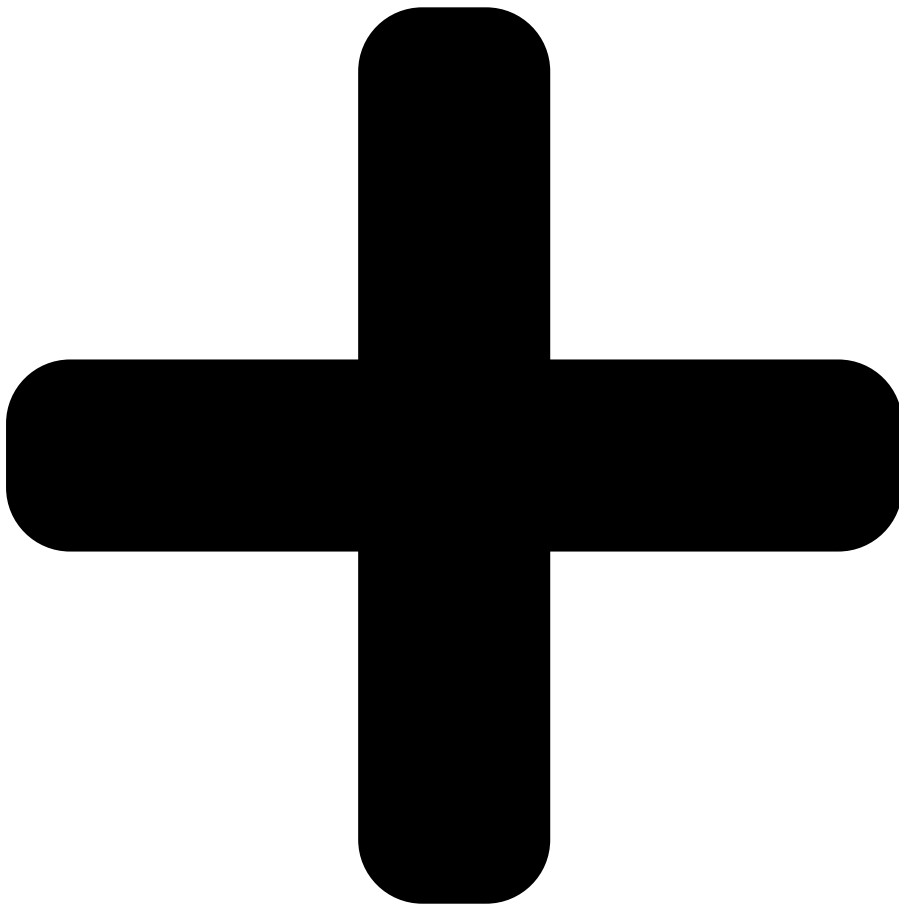
Da die Verbindungsstraßen B97 zwischen den Orten Hoyerswerda und Spreetal sowie der von der Bundesstraße abgehende Abzweig nach Burgneudorf (S130) auf setzungsfließgefährdetem Kippenboden verlaufen, wurden langfristige Monitoringkonzepte festgelegt. Auf dieser Basis wurden Messeinrichtungen zur Messung des Porenwasserdruckes und des Grundwasserstandes errichtet. Diese dienen der Überwachung der hydraulischen Situation.

Die Messeinrichtungen sind technisch so ausgestattet, dass sie fernüberwacht werden können. Das heißt, sie senden regelmäßig Daten, die automatisch über eine Computersoftware ausgewertet werden. Damit verbunden ist ein Warnsystem, das bei Erreichen eines definierten Warnwertes reagiert. Die Reaktion wird umgehend den Verkehrsteilnehmern auf der Straße signalisiert. Das ermöglichen Wechselverkehrszeichen, die an der Straße aufgestellt sind und bei Erreichen des Warnwertes aufleuchten, für die Sperrung der Straßen sorgen und so rechtzeitig das Befahren der öffentlichen Straße verhindern.

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



Dieses bereits 2011 installierte Monitoringsystem wird bis zur endgültigen Sicherung der Verbindungsstraßen in Betrieb sein.



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



4. Wie hoch ist der Boden auf den zu sanierenden Flächen aufgeschüttet?

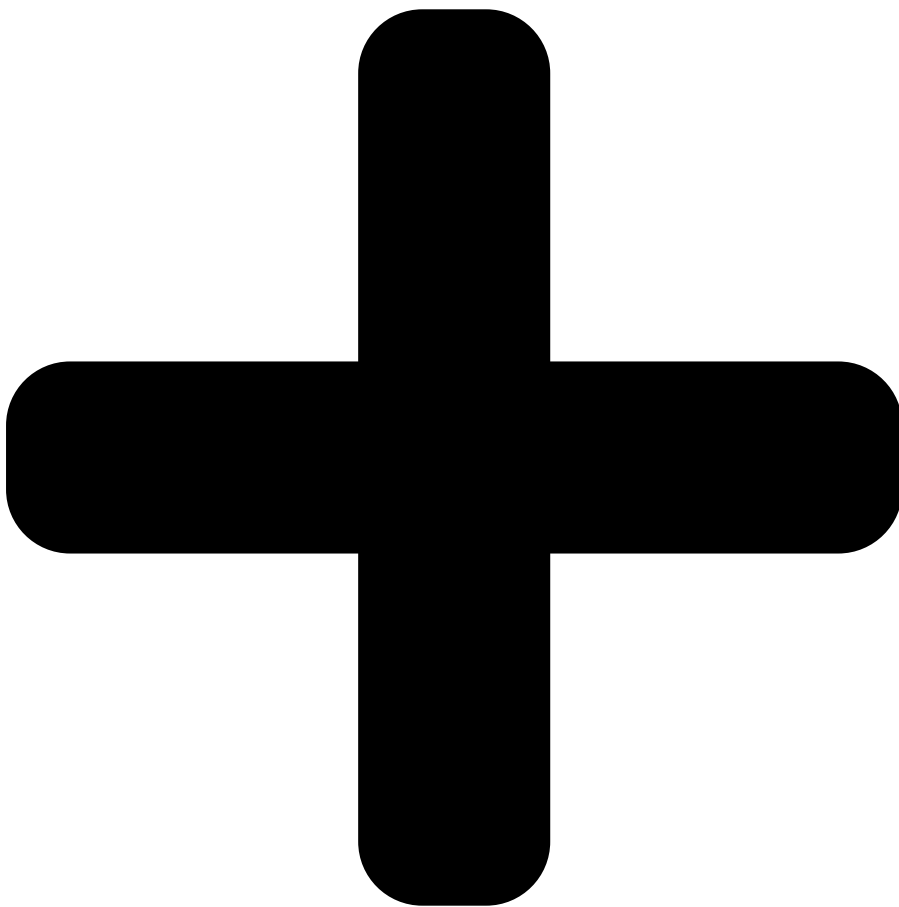
Die Flächen müssen bis zu einer Tiefe (Bergleute sprechen von Teufe) von bis zu 65 Metern saniert werden.



LMBV 

Lausitzer und Mitteldeutsche
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

WIR GESTALTEN ZUKUNFT





WIR GESTALTEN ZUKUNFT



5. Wie tief wirkt die geplante Rütteldruckverdichtung (RDV)?

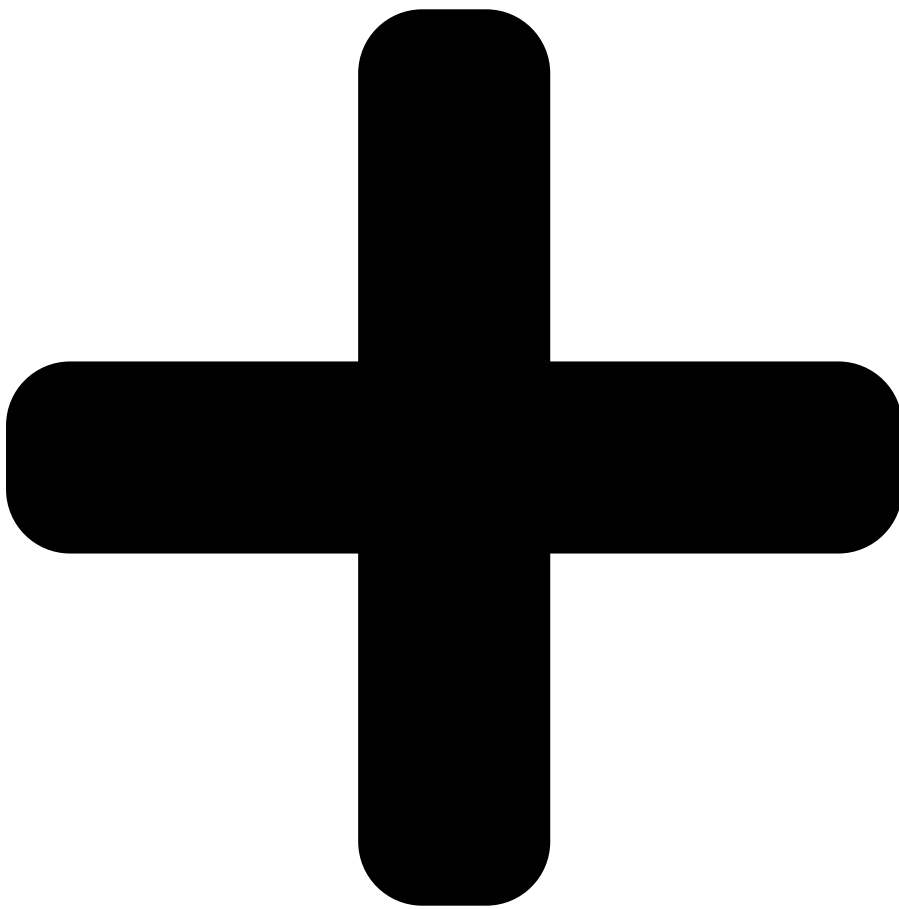
Die geplante Rütteldruckverdichtung wird bis zum Liegenden – das heißt bis zum stabilen Untergrund – und damit in der genannten Teufe von bis zu 65 Metern durchgeführt.



LMBV 

Lausitzer und Mitteldeutsche
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



6. Sind andere, die RDV ergänzende Maßnahmen geplant und welche sind das?

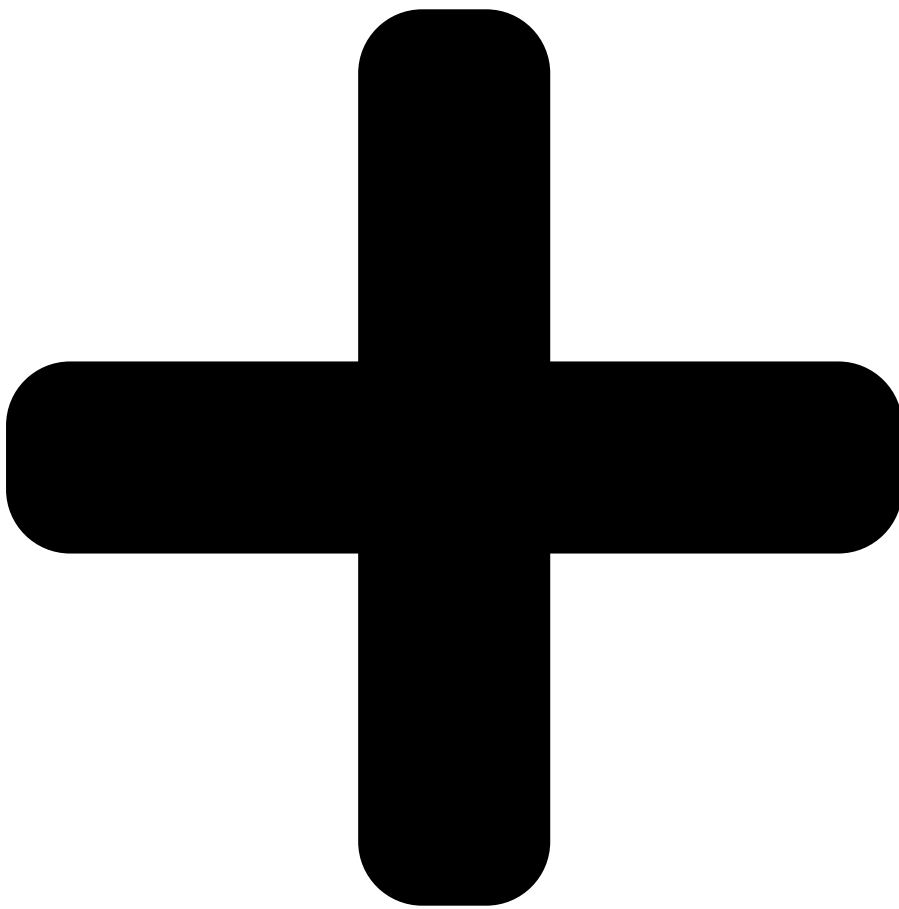
Es sind weitere, begleitende Maßnahmen geplant: Massenauf- und abtrag, Rückbau und Umverlegung von Medien (temporär und dauerhaft).



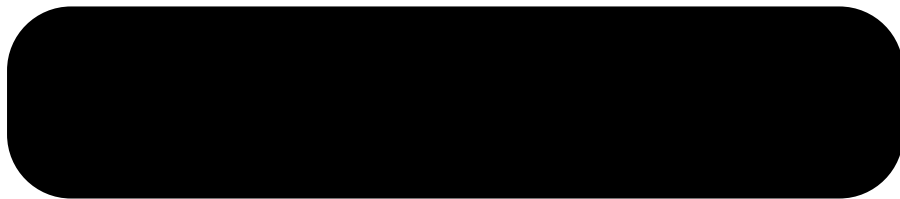
LMBV 

Lausitzer und Mitteldeutsche
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



7. Wie sicher ist, dass nach Abschluss der Sanierung eine dauerhaft stabile und tragfähige Situation hergestellt werden kann?

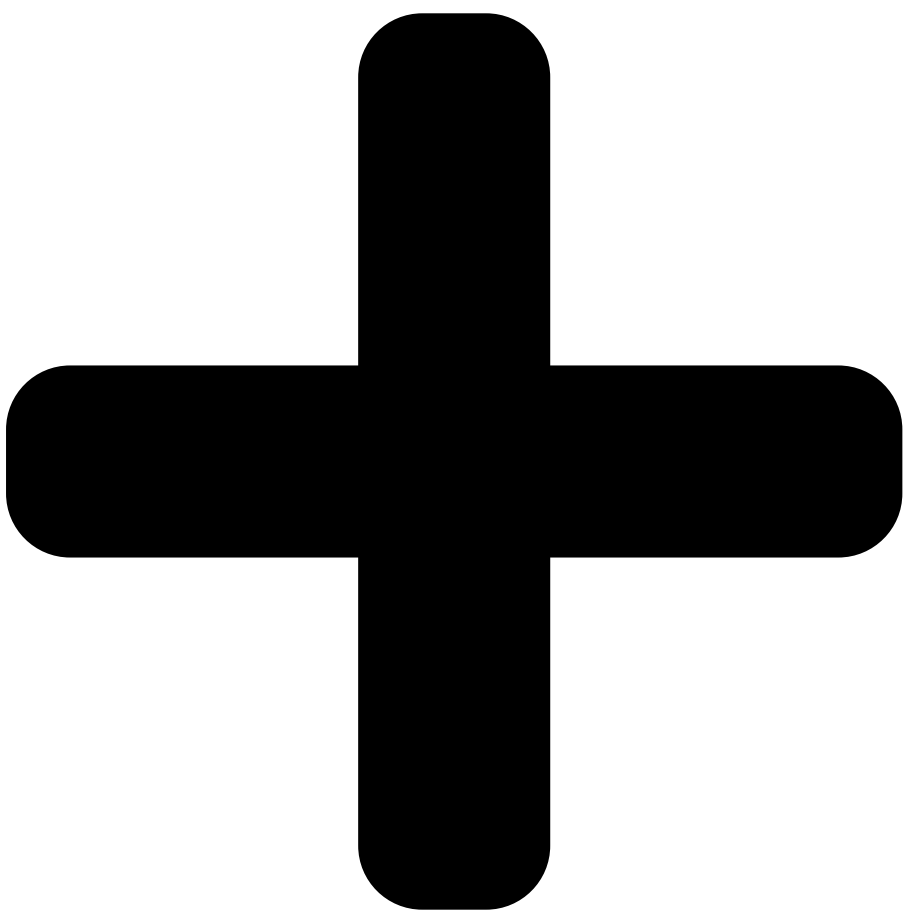
Die LMBV geht davon aus, dass nach der geotechnischen Sanierung der Untergrund der B97 und S130 dauerhaft stabil und tragfähig ist.



LMBV 

Lausitzer und Mitteldeutsche
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



8. Wie hoch sind aktuell die geschätzten Kosten für die Sanierung?

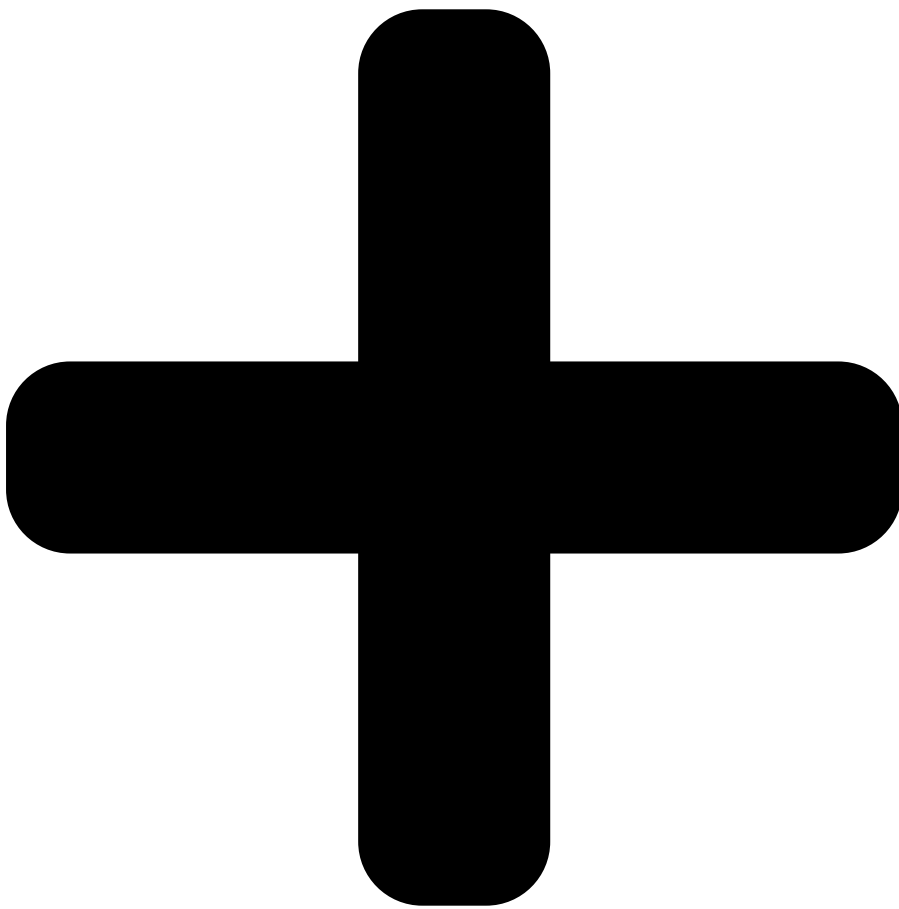
Da die Planungen erst in der Anfangsphase sind, lassen sich hier noch keine belastbaren Angaben machen.



LMBV 

Lausitzer und Mitteldeutsche
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



WIR GESTALTEN ZUKUNFT



9. Wer trägt die Kosten für die Sicherung der Straßen?

Diese Kosten tragen Bund und Land Sachsen zu einem jeweiligen Anteil von 75 bzw. 25 Prozent.

Hier können Sie sich für den Newsletter zum Thema „EHS-Monodeponie Kostebrau“ anmelden. Sie erhalten dann in unregelmäßigen Abständen aktuelle Informationen zum Projekt "EHS-Monodeponie Kostebrau". Die hier erhobenen personenbezogenen Daten werden nur zum Zweck der Zustellung des Newsletters verwendet und werden nicht an Dritte weitergegeben.

E-Mail-Adresse*

WIR GESTALTEN ZUKUNFT



Vorname

Nachname

Indem Sie fortfahren, akzeptieren Sie unsere Datenschutzerklärung.

*Pflichtfeld

Wenn Sie uns eine Mitteilung senden möchten oder eine Frage haben, nutzen Sie bitte dieses Formular:

*Pflichtfeld