

# BERGBAU · SANIERUNG · 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.**



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



Einbau der Vertikaldrainagen zum Abbau des Wasserdrucks



Streckenführung B97 mit Geschwindigkeitsbegrenzung



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



Grundbruch Tagebaugebiet Schlabendorf 2017



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



B97-Trasse am Spreetaler See zwischen Hoyerswerda und Schwarze Pumpe



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



B97 mit Blick auf den Industriepark Schwarze Pumpe

## Aktuelle News zum Thema B97

[Alle Nachrichten](#)

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



## 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 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



### Bestehende Planungen und Infrastruktur



### 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.

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



[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.

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 (2025) stehen weitere Planungsleistungen an, auch die Flächenkartierungen werden fortgeführt. Zudem laufen die Vorbereitungen für ein „Testfeld Rütteldruckverdichtung“.

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT

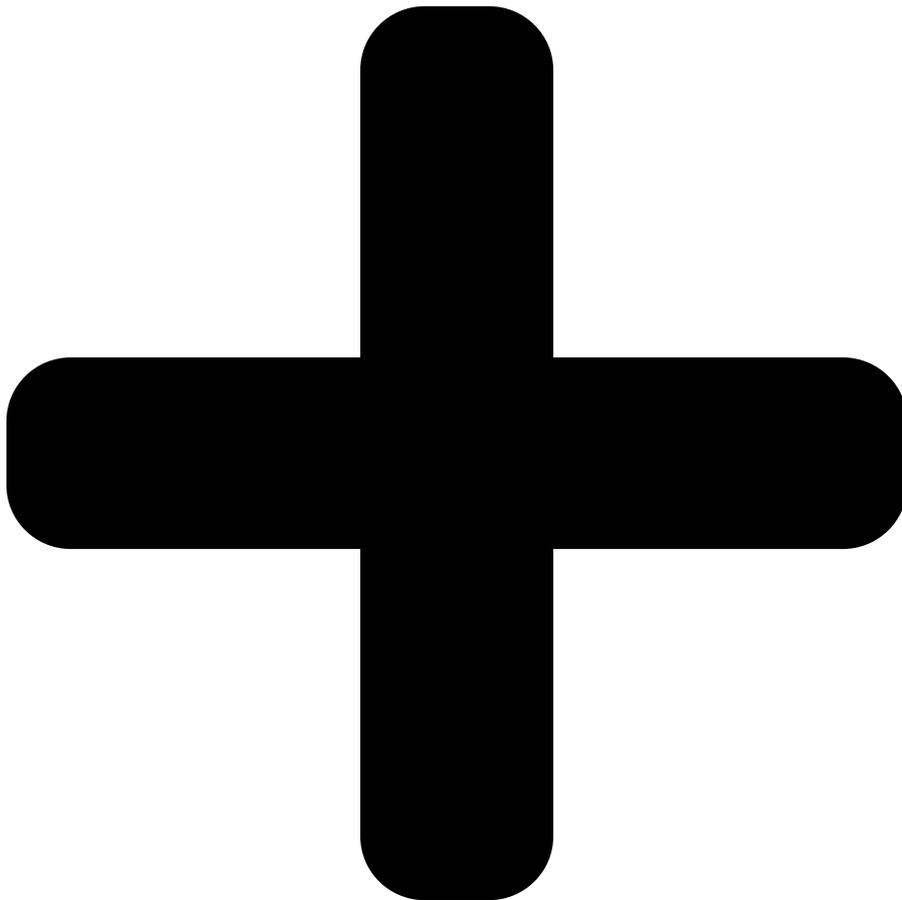


## Wie und wo können Sie sich informieren?

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



# BERGBAU · SANIERUNG · 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.

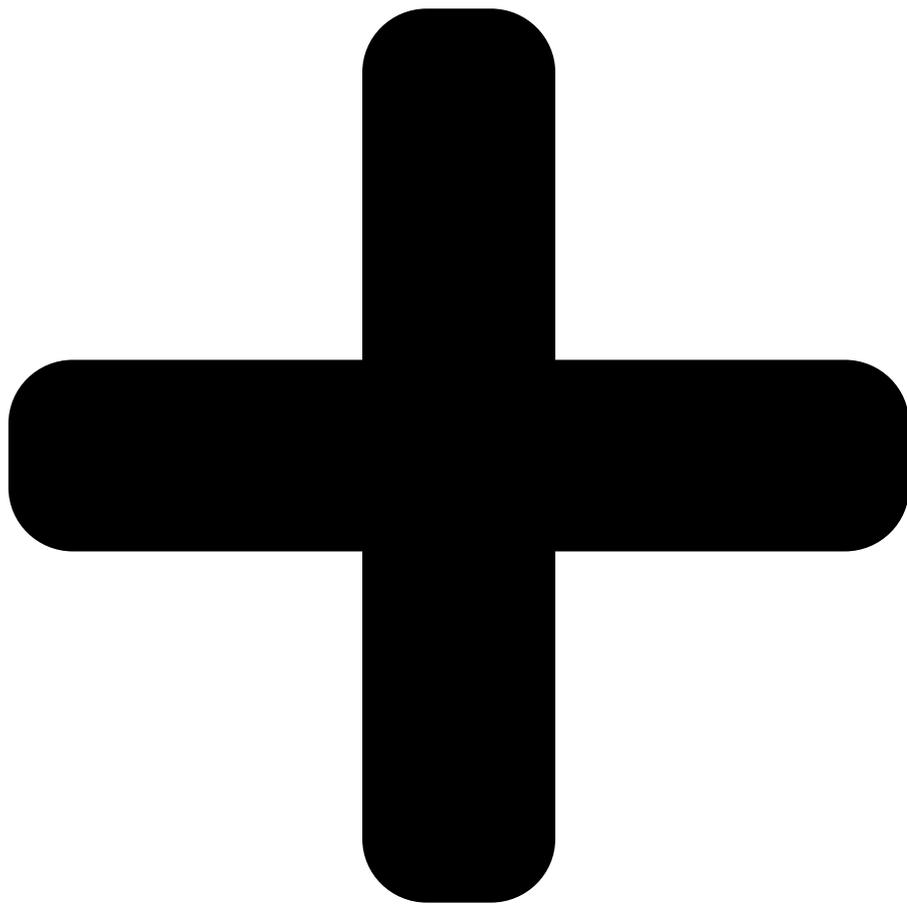
Bei einem Initial – das kann ein umfallender Baum sein oder die zu starke Vibration eines Kettenfahrzeugs – besteht die Gefahr, dass Überdruck entsteht und sich der Boden im Untergrund „verflüssigt“, d.h. ins Rutschen kommt. Um das zu verhindern, muss der Überdruck durch technische Maßnahmen abgeleitet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



**LMBV** 

Lausitzer und Mitteldeutsche  
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



# BERGBAU · SANIERUNG · 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.

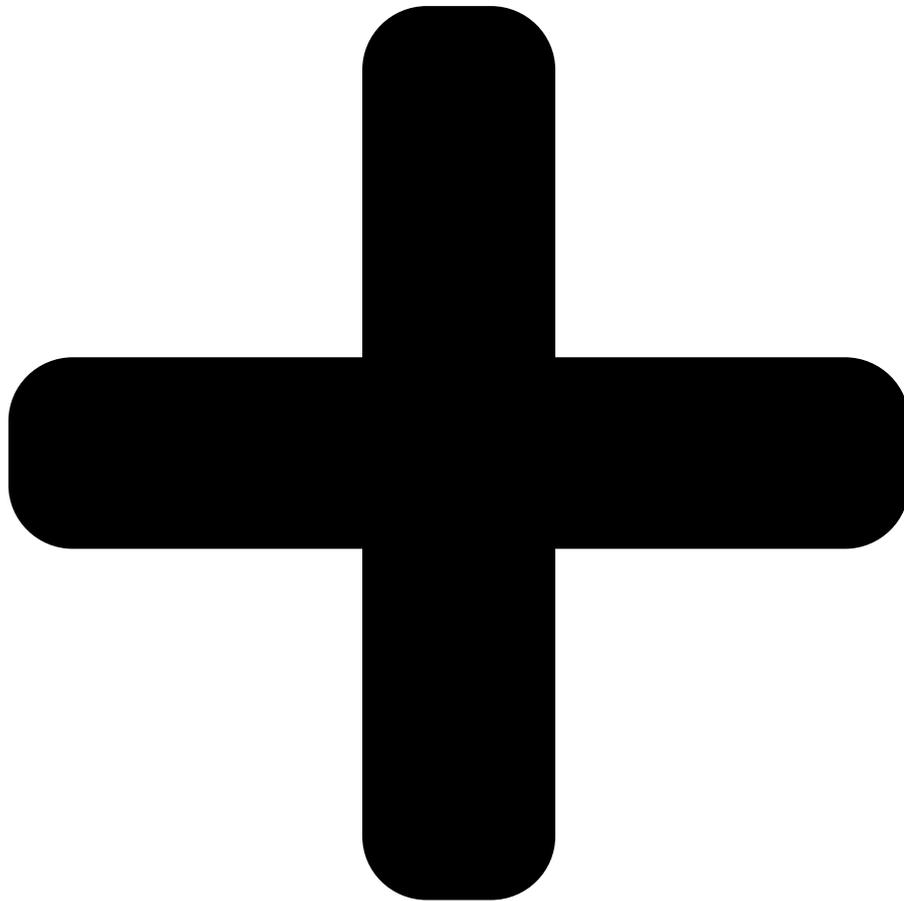
Die Vertikaldrains wurden bis in eine Tiefe von etwa 15 Metern eingebracht. Sie bestehen aus einem Kern aus Entwässerungskanälen in Verbindung mit einem mechanisch verfestigten Vliesstoff. Diese vertikalen Drainagestreifen

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



gewährleisten die maximale Ableitfähigkeit.

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



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



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

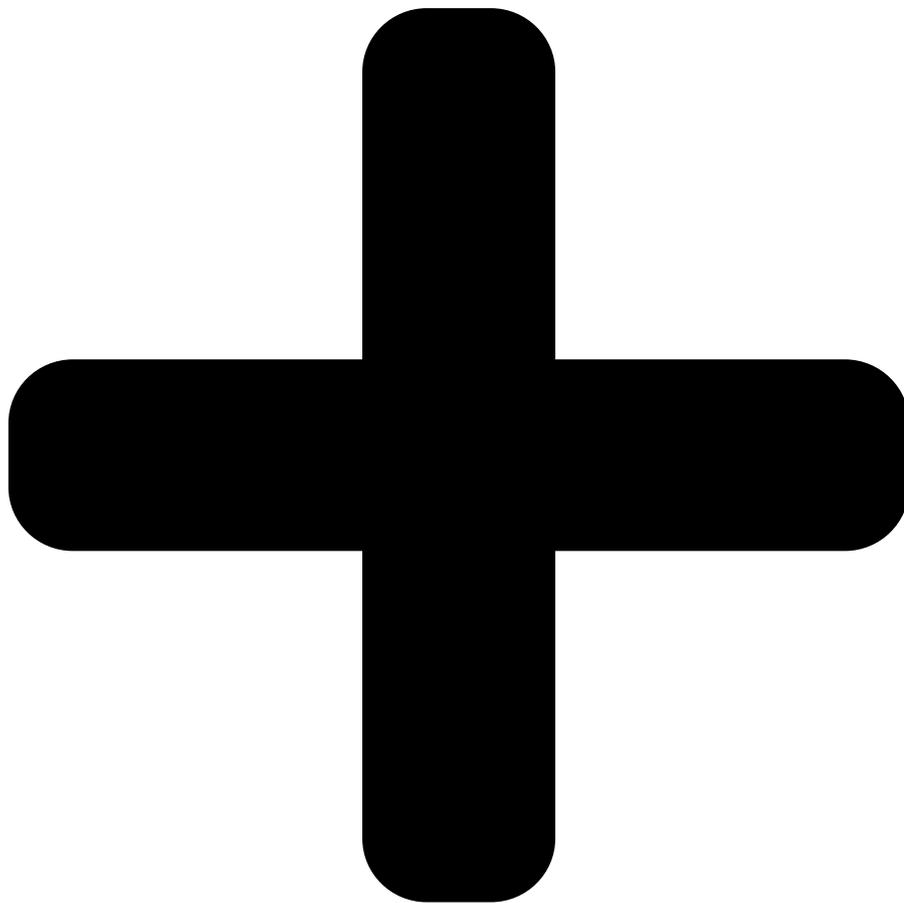
Da die Verbindungsstraßen B97 zwischen den Orten Hoyerswerda und Spreetal sowie der von der Bundesstraße abgehende Abzweig nach Burgneudorf (S130) auf setzungsfließgefährdetem Kippenboden verlaufen, wurden langfristige Monitoringkonzepte festgelegt. Auf dieser Basis wurden Messeinrichtungen zur Messung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

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



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



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



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

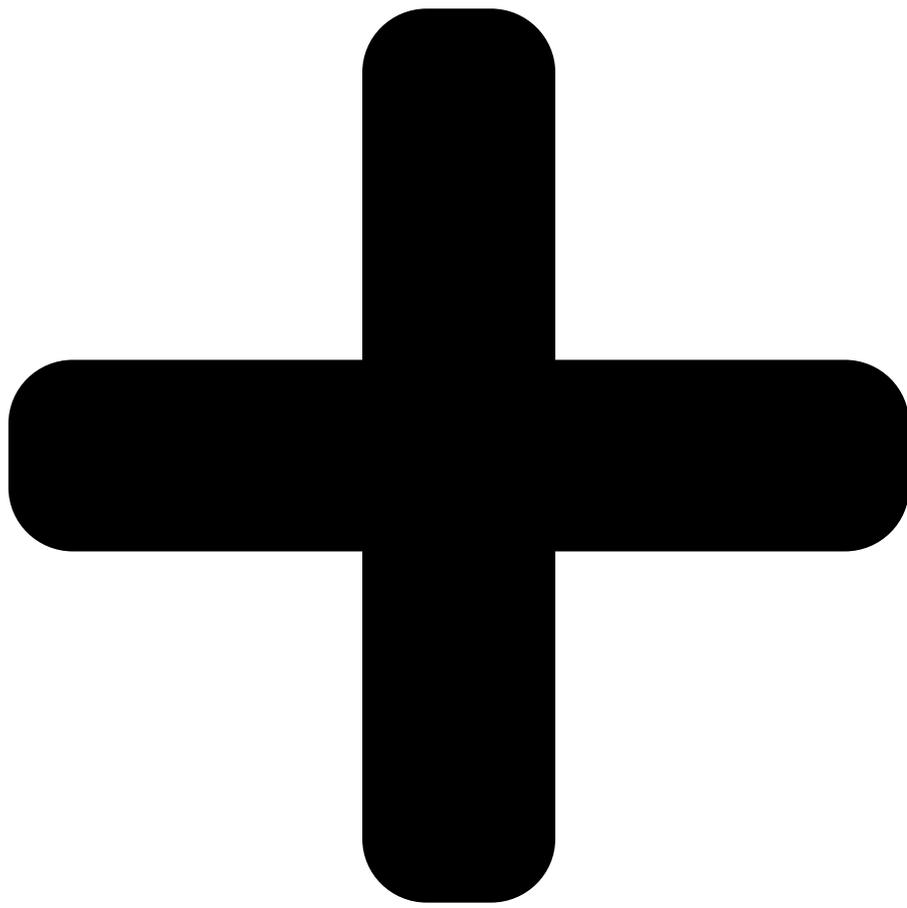
Die Flächen müssen bis zu einer Tiefe (Bergleute sprechen von Teufe) von bis zu 65 Metern saniert werden.



**LMBV** 

Lausitzer und Mitteldeutsche  
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



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

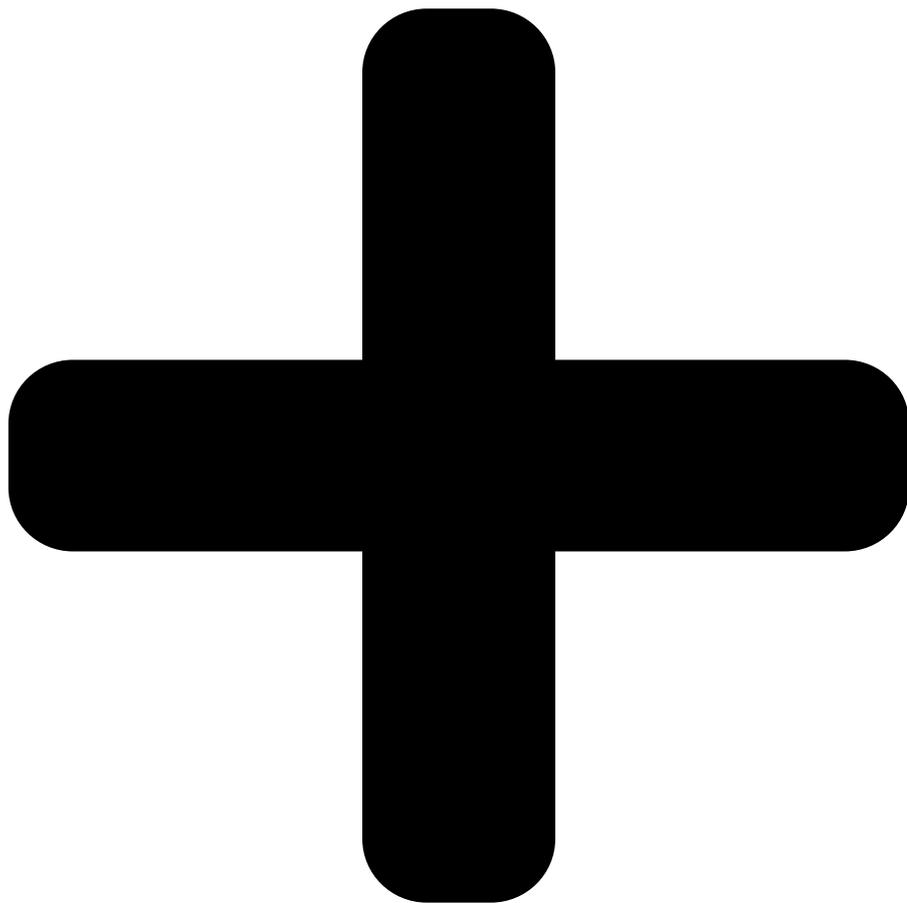
Die geplante Rütteldruckverdichtung wird bis zum Liegenden – das heißt bis zum stabilen Untergrund – und damit in der genannten Teufe von bis zu 65 Metern durchgeführt.



**LMBV** 

Lausitzer und Mitteldeutsche  
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



6. Gibt es erprobte Technologien, die eine Sanierung bis zur notwendigen Tiefe ermöglichen/gewährleisten?

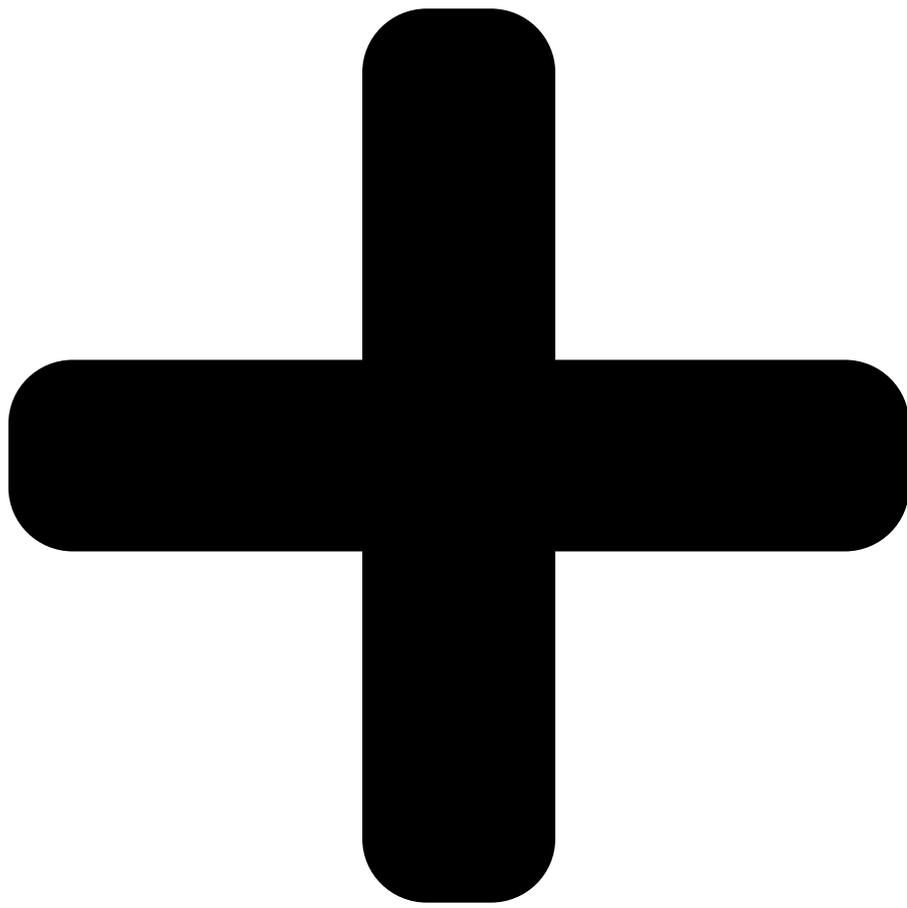
Die Technologie der Rütteldruckverdichtung (RDV) mit Trägergeräten und Rüttlern unterschiedlicher Größe kann die erforderlichen Tiefen für die Verdichtung am Testfeld und auch im gesamten Bereich der vorgesehenen Sanierung der B 97 und S130 gewährleisten.



**LMBV** 

Lausitzer und Mitteldeutsche  
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



7. Bis in welche Tiefen wurden seitens der LMBV bisher Rütteldruckverdichtungen vorgenommen, bis in welche Bereiche liegen Erfahrungen vor?

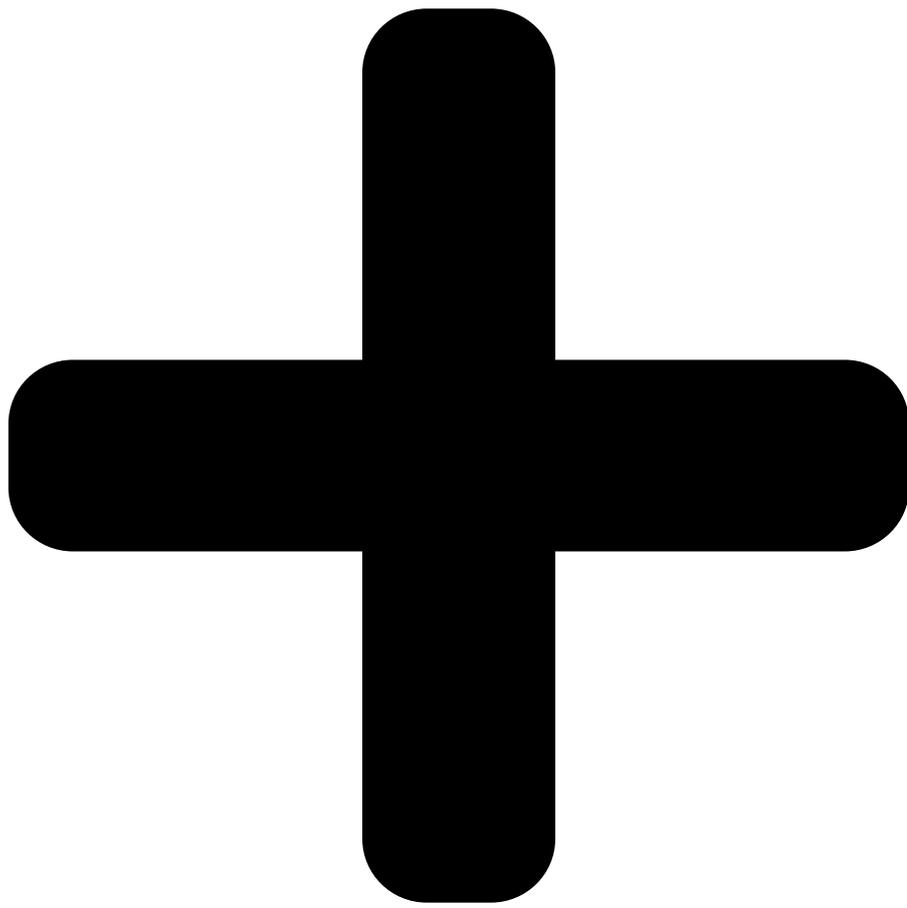
Am Südrandschlauch Jänschwalde (Klinger See) wurde die Rütteldruckverdichtungen (RDV) mit 60 bis 65 Meter realisiert. Dort besteht dadurch ein standsicherer Stützkörper an der Restlochböschung, die über und unter Wasser eine Gesamtstandhöhe von ca. 50 Meter besitzt.



**LMBV** 

Lausitzer und Mitteldeutsche  
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



8. Besteht die Möglichkeit, dass das Testfeld die Erkenntnis bringt, dass eine Sanierung bis zu 65 Meter Tiefe technisch nicht realisierbar beziehungsweise wirtschaftlich nicht darstellbar ist?

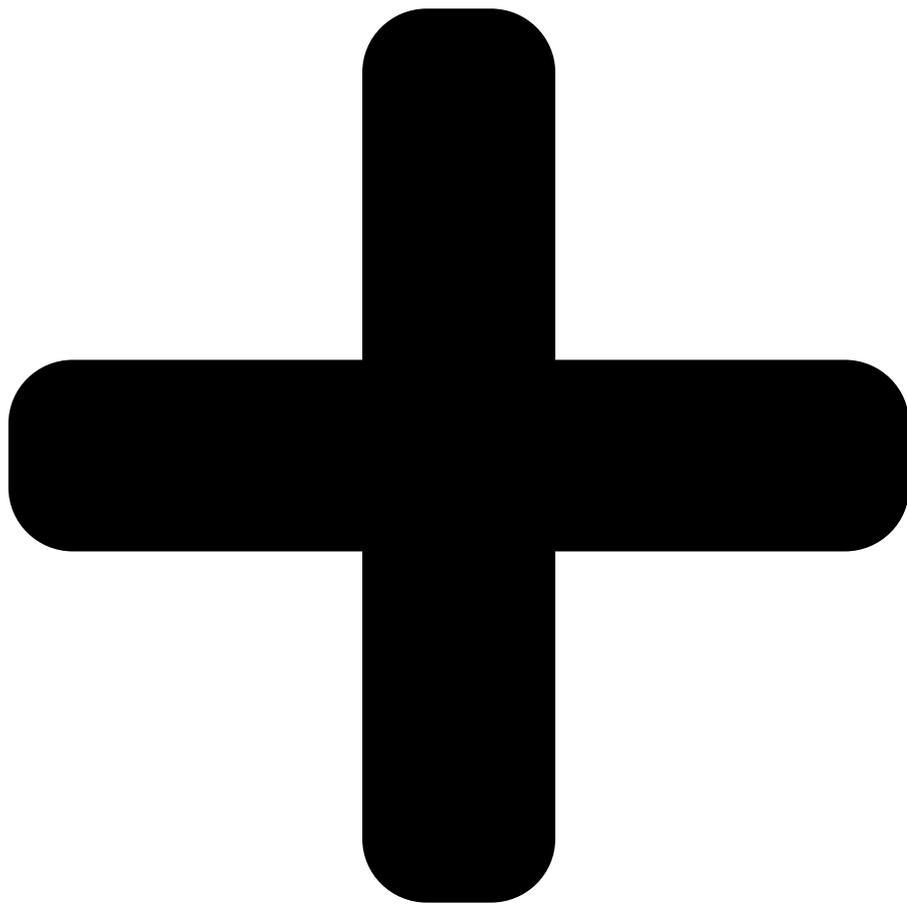
Nein, diese Möglichkeit besteht nicht. Die anstehenden Kippenböden und ihr Verhalten bei Verdichtungsmaßnahmen sind in Ihrer Schwankungsbreite bekannt. Beim Testfeld geht es darum, die Parameter der Technologie – z.B. in welchen Abständen gerüttelt werden muss – an die konkreten Verhältnisse der Kippen des ehemaligen Tagebaus Brigitta anzupassen.



**LMBV** 

Lausitzer und Mitteldeutsche  
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



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

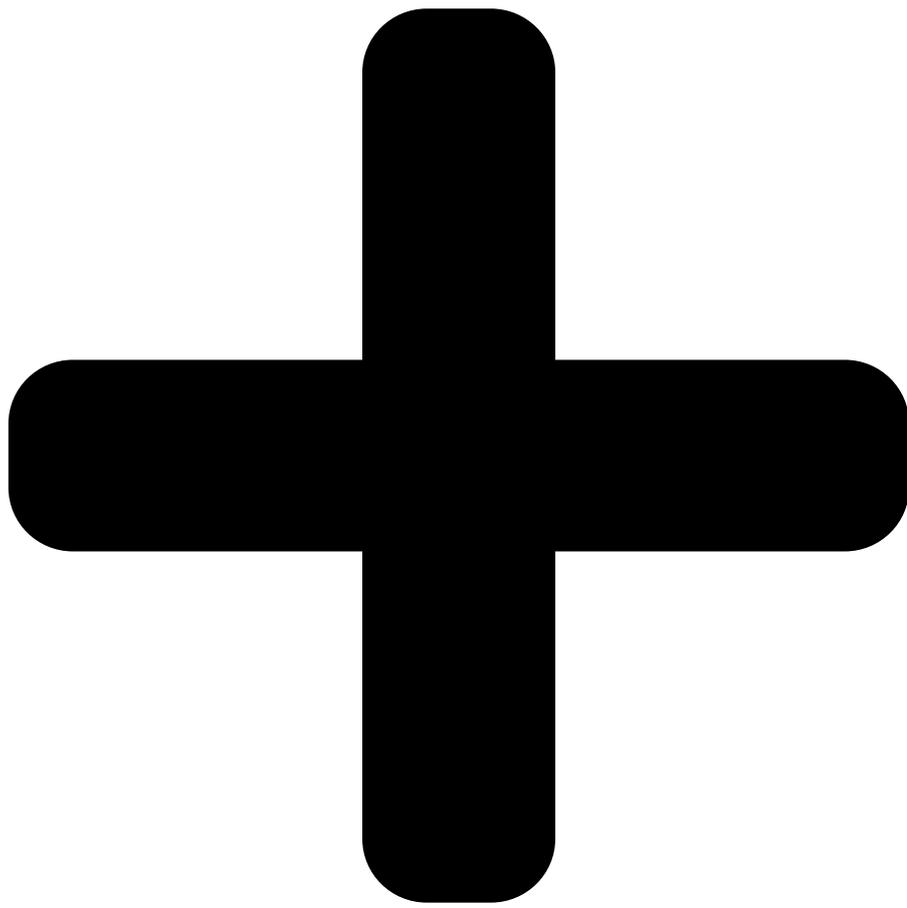
Es sind weitere, begleitende Maßnahmen geplant: Massenauf- und abtrag, Rückbau und Umverlegung von Medien (temporär und dauerhaft).



**LMBV** 

Lausitzer und Mitteldeutsche  
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



10. Besteht die Möglichkeit, dass bei den Verdichtungsarbeiten und dadurch auftretende Vibrationen, Rutschungen in Richtung Spreetaler See erfolgen?

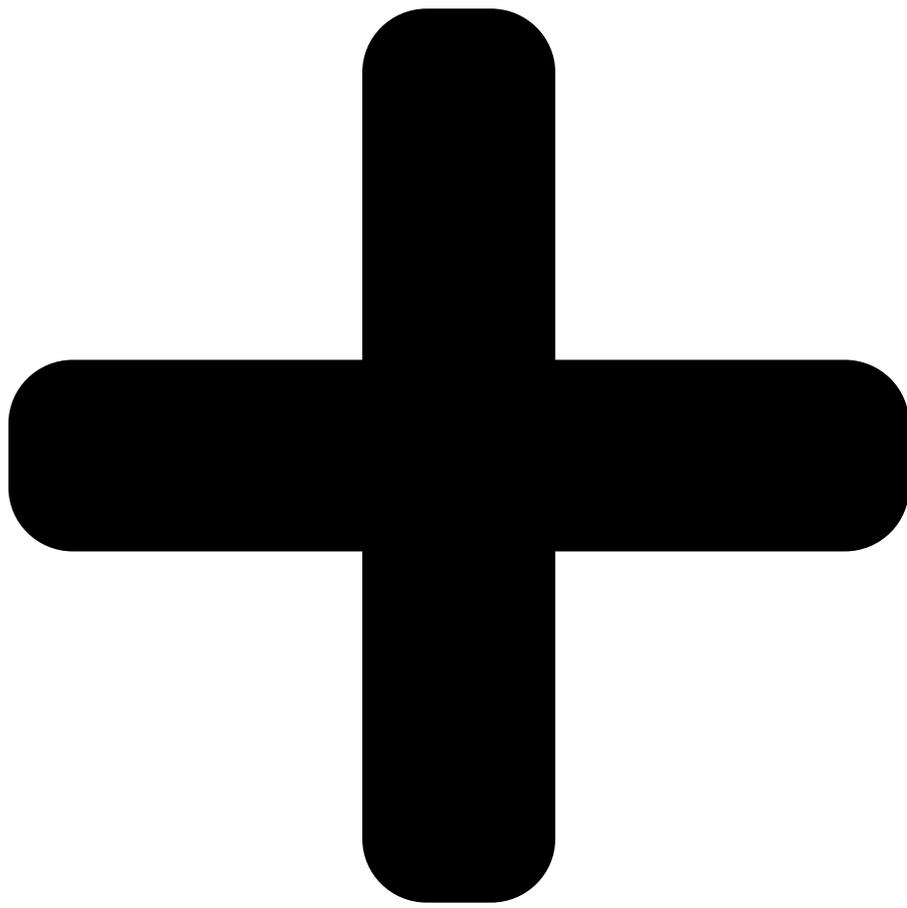
Nein. Das Ufer des Spreetaler Sees ist durch eine Reihe von bereits gerüttelten und verdichteten Stützkörpern gesichert. Diese Stützkörper bieten eine ausreichende Sicherheit, auch wenn wider Erwarten in deren Hinterland eine Bodenverflüssigung durch die Komplexmaßnahme ausgelöst wird. Das ist durch erdstatische Berechnungen nachgewiesen.



**LMBV** 

Lausitzer und Mitteldeutsche  
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



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

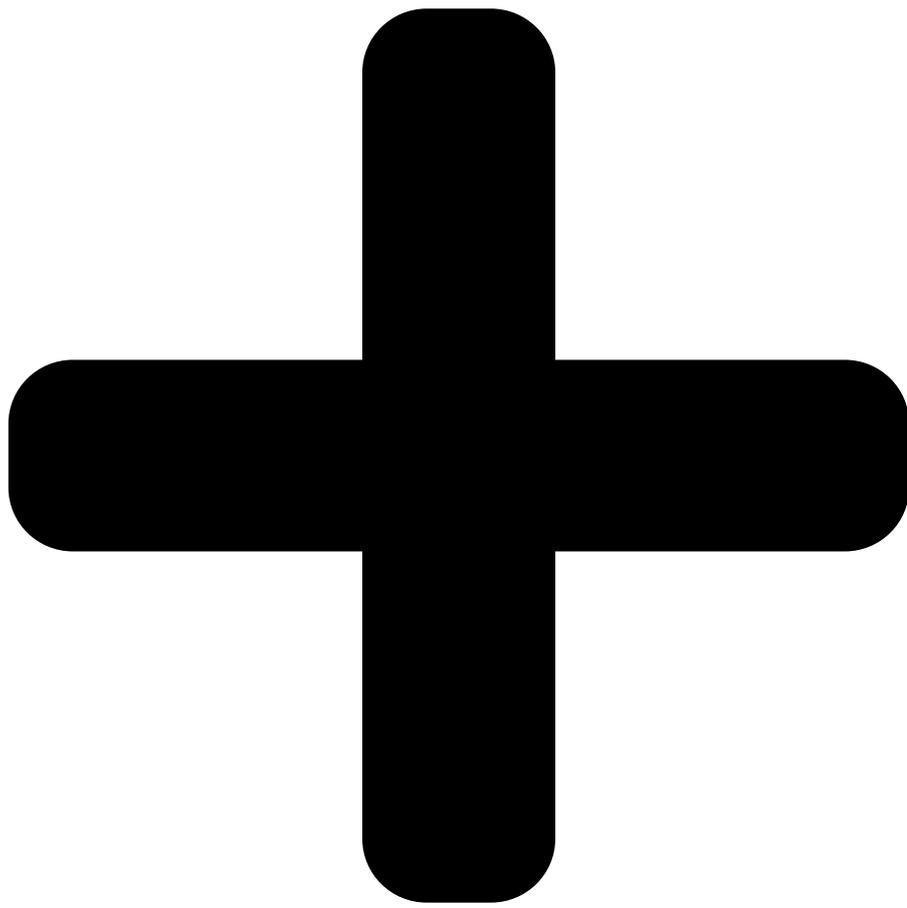
Die LMBV geht davon aus, dass nach der geotechnischen Sanierung der Untergrund der B97 und S130 dauerhaft stabil und tragfähig ist.



**LMBV** 

Lausitzer und Mitteldeutsche  
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



12. Warum wird nicht die Trasse der alten F97 erneuert und die B97 nach Fertigstellung über die Trasse der erneuerten F97 geführt?

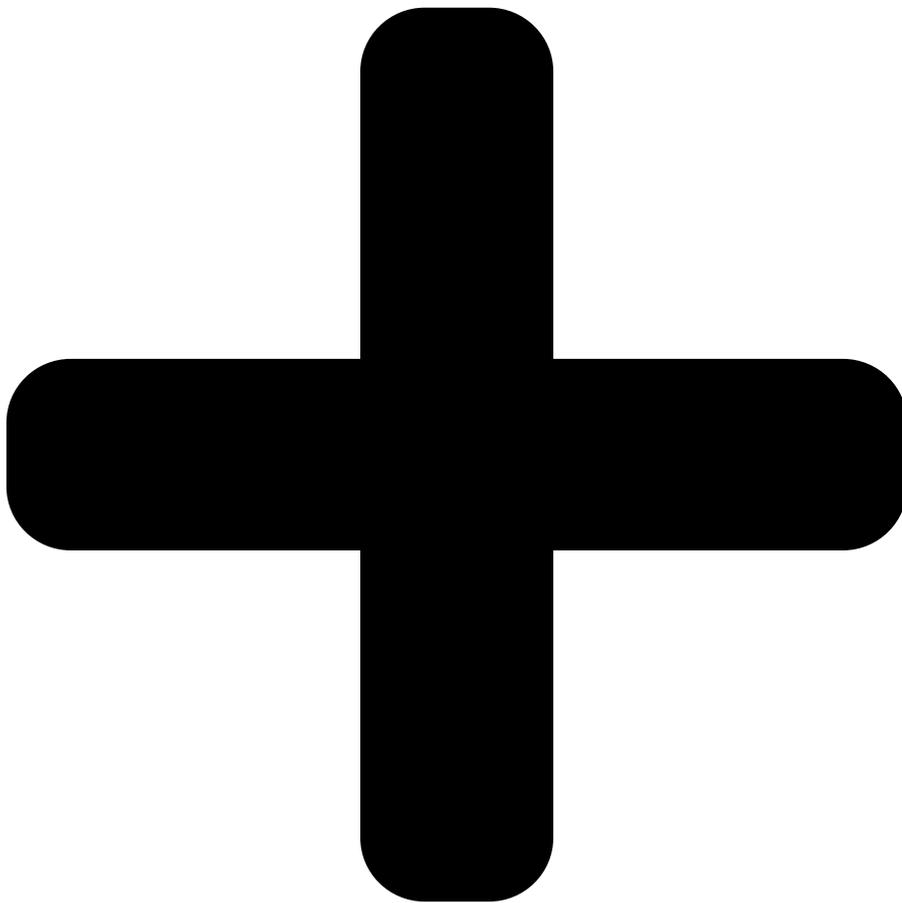
Das Ausweichen auf die F97 wäre mit erheblichen zeitlichen Verzögerungen verbunden, die nicht zu tolerieren sind. Bis zur Fertigstellung der F97 müsste die bestehende und gefährdete B97 noch bis in die 2050er Jahre genutzt werden. Nach Einschätzung des geotechnischen Gutachters wäre das nicht nur ein zu hohes Risiko. Aufgrund des stetig aufsteigenden Grundwassers sei zu befürchten, dass es in dieser Zeit zu weiteren ggf. sogar zur dauerhaften Vollsperrung - und damit doch zu den erforderlichen Umleitungen - kommt.

Hinzu kommt, dass die Nutzung der alten 97 die unmittelbare Anbindung der S130 kappen würde. Die geplante Sanierungsmaßnahme betrachtet die B97 und die S130, die Burgneudorf an die Bundesstraße anbindet, als Einheit. Zugleich ist die erforderliche Sicherung der kritischen Infrastruktur wie Medienleitungen (Fernwärme, Trinkwasser, 110 kV-Leitung) in den Planungen berücksichtigt. Die Verlegung der B97 auf die Trasse der alten F97 ließe die bisherige

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



S130 ins Leere laufen und würde die jenseits des Straßenbaus erforderliche Sicherung der Medienleitungen ausblenden. In der Konsequenz müssten Verkehrsbeziehungen neu überdacht und die Mediensicherung separat angegangen werden. Die ohnehin schon sehr komplexe Sanierungsmaßnahme müsste um weitere Sicherungs- und Straßenbaumaßnahmen erweitert werden.



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



## 13. Warum soll die Sanierung der alten F97 so viel länger dauern als die Sanierung der B97?

Ein Ausweichen auf die alte F97 hat zwei sehr zeitkritische Faktoren. Zum einen würde die Verlegung der Bundesstraße auf die Trasse der alten F97 einen Neubau bzw. eine wesentliche Änderung bedeuten. Das erfordert eine notwendige, aber ungewisse Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan. Allein dieser politische Prozess, bei dem bundesweit Regionen im Wettbewerb um dringliche Infrastrukturbedarfe stehen, dauert Jahre. Zudem muss für die neue Trassierung ein Raumordnungsverfahren durchlaufen werden. Erst wenn diese Etappen erfolgreich abgeschlossen wären, wären die Investitionen in die geotechnische Sicherung zu rechtfertigen.

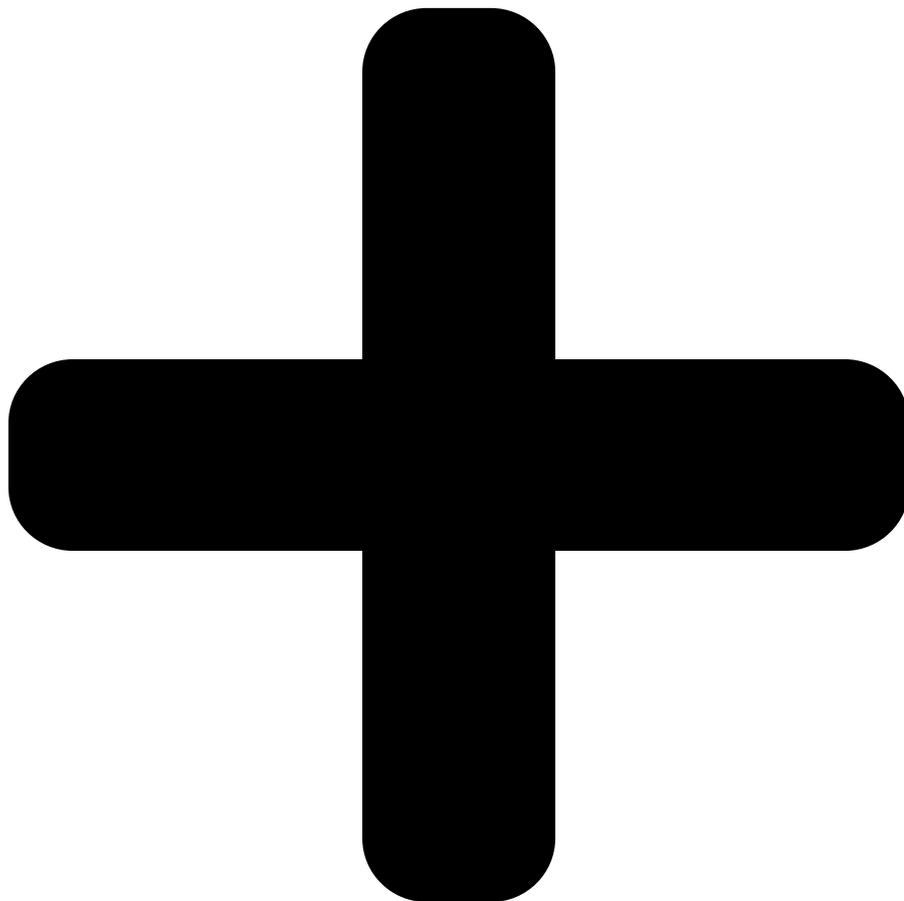
Die geotechnische Sicherung ist der zweite kritische Faktor. Die Trasse der alten F97 verläuft – wie auch das zu sanierende Teilstück der jetzigen B97 – über gekippten Boden. Eine Tiefenverdichtung mithilfe der Rütteldrucktechnologie wäre ebenfalls notwendig. Bevor dort aber gerüttelt werden kann, wären aufwändige Vorarbeiten notwendig, beispielsweise die Sicherung der Deponie Spreetal, der Böschungen der Pflugkippe 2 sowie

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



Randgrabenbereiche des ehemaligen Tagebaus. Laut gutachterlicher Bewertung würden diese vorlaufenden Maßnahmen mindestens 14 Jahre dauern. Für die Rütteldruckverdichtung zur Sicherung des Trassenuntergrundes veranschlagt der Gutachter weitere 7 bis 8 Jahre. Es würden also über 20 Jahre vergehen, bis die Trasse geotechnisch nutzbar gemacht ist.

Das entscheidende Problem: Die jetzige gefährdete B97 müsste bis in die 2050er Jahre genutzt werden – also rund 20 Jahre länger als beim aktuell geplanten Sanierungsbeginn Anfang der 2030er Jahre. Im Gutachten des Geotechnikers heißt es dazu: „Der Sachverständige für Geotechnik muss davon ausgehen, dass innerhalb dieses Zeitraumes die Gefahr von geotechnischen Ereignissen in der Trasse so anwachsen wird, dass eine Vollsperrung der Straße unabdingbar wird.“ Das heißt: Auch in diesem Fall ist eine Sperrung mit dem erforderlichen Umleitungsverkehr wahrscheinlich. Die Sperrung allerdings käme nicht geplant, sondern spontan.



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



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

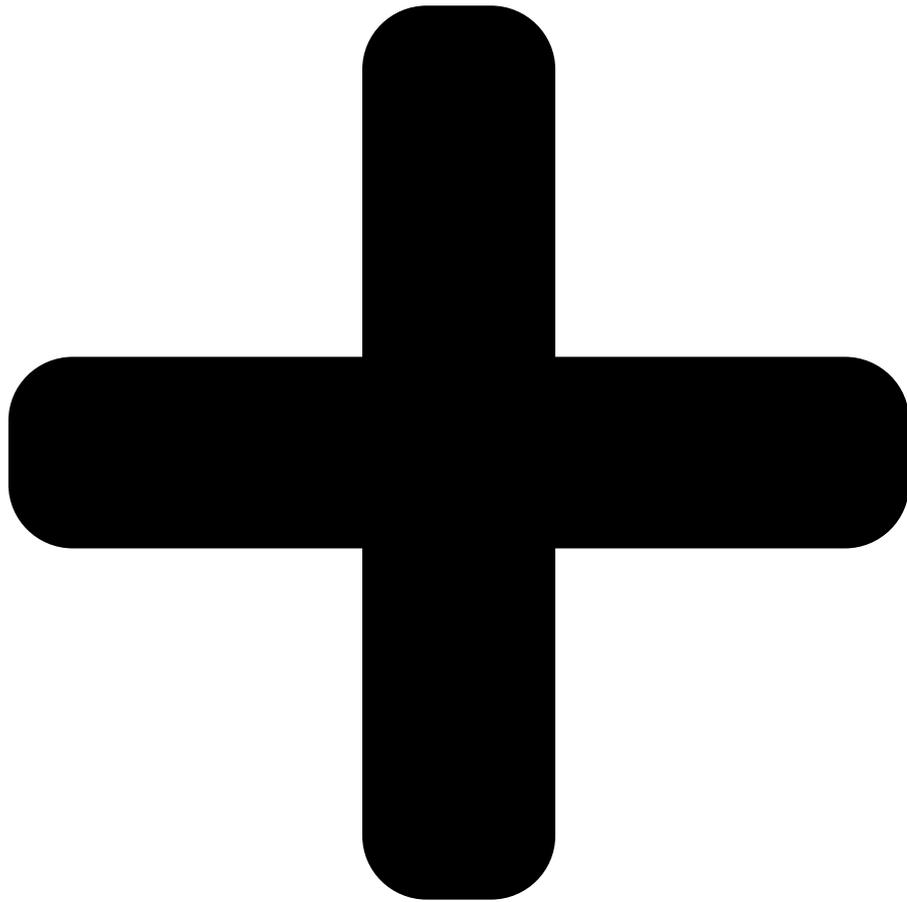
Da die Planungen erst in der Anfangsphase sind, lassen sich hier noch keine belastbaren Angaben machen.



**LMBV** 

Lausitzer und Mitteldeutsche  
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



15. 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\*

# BERGBAU · SANIERUNG · ZUKUNFT



Vorname

Nachname

[Indem Sie fortfahren, akzeptieren Sie unsere Datenschutzerklärung.](#)

Abonnieren

\*Pflichtfeld

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

\*Pflichtfeld