

Bundesstraße B169 - Nordumfahrung Plessa Sind Bauarbeiten auf Bergbaualtlasten risikoreicher und teurer?

Während die Proteste gegen die Nordumfahrung von Plessa und Kahla weitergehen, wird am genauen Trassenverlauf für die zu verlegende Bundesstraße 169 gearbeitet. Das Landesbergamt hat zur Ausgangssituation eine klare, faktenbasierte Stellungnahme abgegeben. Diese ist ernüchternd.

03. August 2021, 12:54 Uhr • Plessa

Ein Artikel von



[Manfred Feller](#)



Straßenbautauglich? Dieser Teil des Kippengeländes im ehemaligen Kohlerevier zwischen Plessa und Lauchhammer ähnelt einer Mondlandschaft. Jana Pippel (47) und Ingo Albrecht (53) aus Bad Domburg in Sachsen Anhalt haben diese Besonderheit für sich entdeckt. Beide verbringen mit ihrem Wohnmobil und Hund Borle (11) am Rückersdorfer Badesees den Sommerurlaub. © Foto: VRS

Das Bauen selbst auf bergtechnisch gesichertem Grund in einem ehemaligen Bergbaugebiet kann zu Problemen und nachträglich erneuten Sperrungen führen. Nämlich dann, wenn zum Beispiel Altlasten, wie untertägige Anlagen, nicht entdeckt und damit nicht verwahrt (verfüllt) worden sind. Die Deges (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) mit Sitz in Berlin lässt sich davon nicht beeindrucken und arbeitet nach der erfolgten Linienbestimmung durch das Fernstraßen-Bundesamt weiter in Richtung des nächsten Planungsschrittes für die favorisierte [Nordumfahrung von Plessa und Kahla](#).

Klare Ansage vom Landesbergamt Brandenburg

Ortskundige und die [Bürgerinitiative](#) warnen eindringlich vor den Unwägbarkeiten und Kosten in dem Gebiet nördlich und östlich von Plessa unweit des Kraftwerkes. Noch gewichtiger ist die fundierte Aussage des Landesamtes für Bergbau, Geologie und Rohstoffe in Cottbus. In der Antwort, die zuvor auch der Sender rbb erhalten hatte, heißt es ziemlich deutlich: „Definitiv lässt der aktuelle Zustand der vom Bergbau beeinflussten Flächen eine Bebauung mit einer Bundesstraße nicht zu. Auf Basis detaillierter Baugrunduntersuchungen muss geprüft werden, unter welchen Voraussetzungen und mit welchen, den Straßenbau vorlaufenden Sanierungsarbeiten beziehungsweise Sonderbauverfahren im Straßenbau eine zukunftssichere Bebauung mit einer Bundesstraße möglich ist.“

Mitte des Jahres 2010 hatte das Landesbergamt nach Angaben seines Präsidenten Sebastian Fritze erstmals eine Stellungnahme im Rahmen des Raumordnungsverfahrens abgegeben. Die Problematik ist also lange bekannt. Wohl auch deshalb [war die Südvariante um Plessa herum bis 2020 die bevorzugte Trasse gewesen](#).

Deges: Nordumfahrung um Plessa am kostengünstigsten

Auf der Suche nach der besten Linienführung zählt nach Angaben der Deges auch die Wirtschaftlichkeit. Bei den im Frühjahr 2021 öffentlich gemachten Zahlen war die Südvariante, die Bürgerinitiative, Gemeinde und Amt Plessa für Mensch und Natur für wesentlich unproblematischer halten, mit fast 50 Millionen Euro die teuerste. Mit etwas mehr als 33 Millionen Euro sei die umstrittene Nordvariante B 2.1 die kostengünstigste. Diese führt an der Siedlung Heimat in Plessa und Kahla-Waldeslust an Wohnhäusern vorbei. Die etwaigen Sanierungskosten im Altbergbau sind inbegriffen.

Mit welcher Begründung die Nordtrasse auf Platz 1 gelandet ist und wie mit den Gegenargumenten umgegangen worden ist, das möchte der Plessaer Amtsdirektor Göran Schrey herausfinden. Er hatte beim Fernstraßen-Bundesamt Akteneinsicht beantragt. Am Donnerstag (5. August) fährt er dazu nach Leipzig. „Trotz des hohen Risikos wird hier weiter geplant“, sagt er.

Bergbaualtlasten könnten Kosten verdoppeln

Mit Blick auf andere Projekte vertraut er den Kostenschätzungen für die Nordumfahrung von Plessa und Kahla nicht. Nach seinen Recherchen hat die 3,9 Kilometer lange Ortsumfahrung von Theißen in Sachsen-Anhalt nicht die veranschlagten 26,3 Millionen Euro gekostet, sondern am Ende etwa 50 Millionen Euro. Dort mussten auf 1200 Metern Länge Bruchfelder des Altbergbaus mit sechs alten, teils ineinander übergehenden Kohlegruben saniert werden. Dazu waren unter anderem die aufwendige Tiefen- und die Fallgewichtsverdichtung notwendig. Die Regie hatte die Deges. Genauso ist die Ortsumfahrung Senftenberg durch ein Altbergbauggebiet gebaut worden. Dort haben sich 13 Jahre nach der Freigabe der Bundesstraße 169 quer über die gesamte Fahrbahn Senken gebildet. Der Landesbetrieb Straßenwesen hat dies mit dem Absacken der eingebauten Wilddurchlässe begründet.

Was passieren kann, wenn untertägige Hohlräume zu spät entdeckt werden, zeigt die [B 169 zwischen Senftenberg und Sedlitz](#). Diese so wichtige Fernverbindung ist für viele Monate gesperrt. Dazu das Bergamt: „Die aktuelle Sperrung ... sollte alle Beteiligten im besonderen Maße

sensibilisieren, wenn es darum geht, vom Altbergbau beeinflusste Bereiche zu bebauen oder wie auch immer Änderungen der Nutzung solcher Areale zu planen beziehungsweise umzusetzen.“

Alte Bergbauggebiete sind problematisch

Es gibt andere Beispiele, wie den [Knappensee bei Lohsa](#) in Ostsachsen. Das Gewässer, vormals intensiv genutzt, ist gesperrt. Oder die Bundesstraße 97 am Spreetaler See im sächsischen Teil des [Lausitzer Seenlandes](#). Weil der Untergrund rutschungsgefährdet ist, gibt es bereits ein Tempolimit von 100 auf 30. Für die Sanierung ist ein Zeitraum zwischen fünf und zehn Jahren im Gespräch. Für die Nordumfahrung der B 169 bei Plessa und Kahla hatte die Bürgerinitiative nicht weniger als 18 kritische Punkte herausgearbeitet. Davon betreffen einige den Altbergbau: die Spülkippe Kraftwerk Plessa, der Tiefbergbau und der übertägige Bergbau der Grube Agnes sowie die Spülkippe Restloch 106.

Nachdem das Fernstraßen-Bundesamt die Linienführung für die Nordumfahrung bestätigt hatte, geht es nun um den genauen Trassenverlauf, der bei den nächsten Planungsschritten festgelegt wird. Das Landesbergamt war nach eigener Aussage als Träger öffentlicher Belange bereits im Jahr 2010 zu einer Stellungnahme gebeten worden. Schon damals seien „zum Altbergbau alle relevanten Sicherheitsprobleme aufgezeigt und geeignete Maßnahmen mit Kostenschätzungen übermittelt worden“.

Grundwasserwiederanstieg in Plessa weiterer Unsicherheitsfaktor

Im Zuge der Linienbestimmung sei die Deges noch einmal auf die Landesbehörde zugegangen. Diese habe die Aktualität der einstigen Angaben bestätigt und zudem auf die „Besonderheiten des Grundwasserwiederanstieges im Raum Plessa und die sich dort gegebenenfalls einstellenden flurnahen Gewässerstände“ hingewiesen. Auch das aus dem Altbergbau resultierende Baugrundrisiko sei nochmals thematisiert worden. Die Warnungen sind also präzisiert und mehr als deutlich.

Ein von der Deges beauftragtes Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen habe inzwischen Kontakt zum Bergamt aufgenommen. Die Mehrkosten, die beim Herstellen des Straßenbaugrundes entstünden, so die Behörde weiter, trage der Maßnahmeträger. In diesem Fall der Bund.

Demnächst: Wie die Deges mit all diesen Bergbaualtlasten umzugehen gedenkt.