



B 97/B 168 - OU Cottbus - Bauwerk 11 - 2. Verkehrsabschnitt

Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Dezernat Planung Süd, Dienststätte Cottbus, plant den Neubau der Ortsumgehung Cottbus. Der 2. Verkehrsabschnitt (VA) verknüpft die Streckenzüge der B 97 und der B 168. Das Bauwerk 11 überführt die L 50 über die B 168n. Der nördliche Straßenanschluss beginnt im Bereich der alten B 168 und endet 737 m weiter südlich auf der L 50. Der Untersuchungsstandort befindet sich regionalgeologisch betrachtet im Bereich „Spreewald“ und weiter unterteilt in der naturräumlichen Haupteinheit „Cottbuser Schwemmsandfächer“. Den oberflächennahen Bau-



Baugrunduntersuchung

grund prägen dort zumeist Ablagerungen in Bach- und Flusstälern in Form von Auelehmen/Auetonen und Auesanden.

Die vorhandenen hydrologischen Gegebenheiten unterstehen immer noch dem Einfluss der Grundwasserabsenkungen im Zusammenhang mit dem Braunkohleabbau im Tagebau Cottbus Nord. Nach der Schließung der Tagebaue und den Rekultivierungen wird es allmählich zu einem Wiederanstieg des Grundwassers kommen. Die ursprünglichen Flurabstände werden sich jedoch nicht wieder einstellen.

Die Baugrunderkundung sowie die damit eingeschlossene Untersuchung des Konstruktionsaufbaus vorhandener, angrenzender Verkehrsanlagen umfasste für das Bauwerk jeweils 2 Trockenbohrungen und 2 Drucksondierungen sowie für die Streckenabschnitte 12 Deckenkernbohrungen, 12 Kleinrammbohrungen und 8 Schürfe.

Der oberflächennahe und für die streckenseitigen Anschlüsse relevante Baugrund wird überwiegend von grob- und gemischtkörnigen Sanden geprägt, denen in Tiefen bis ca. 1 m unter GOK geringmächtige Schluffe und Tone zwischengelagert sind. Für den Straßenbau weist dieser Untergrund ausreichende Tragfähigkeiten auf und erfordert keine boden- und/oder baugrundverbessernden Maßnahmen.

Mit zunehmender Tiefe stehen dann organisch durchsetzte Schluffe und Tone mit überwiegend steifer Konsistenz an, die aufgrund ihres ausgeprägten Konsolidierungsverhaltens Einfluss auf die Bauwerksgründung haben. Für die Brückenwiderlager ist eine Polstergründung mit einem Teilbodenaustausch nicht ausreichend tragfähiger, oberflächennaher Bodenschichten empfohlen worden. Unter Berücksichtigung von länger anhaltenden Konsolidierungszeiten der liegenden, organogenen Schluffe/Tone wurde zudem eine Bauwerksüberhöhung vorgeschlagen.

Mit den veranlassten, umweltrelevanten Untersuchungen ist punktuell gefährlicher Abfall in Form von gebundenem und ungebundenem Straßenaufbruch festgestellt worden, der z. T. eine Deponierung erfordert.

