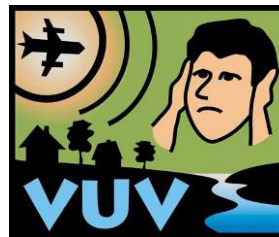


Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs



Pressemitteilung:

Bebauungsplan Urbane Mitte

Beeinträchtigung der öffentlichen
Verkehrsinfrastruktur

Anschrift VUV
Birkenweg 35
15827 Blankenfelde
Internet www.vuv-verein.de
Vorsitzender: 12589, Grünelinder Str. 11
Mail: Eckhard.Bock11@googlemail.com
Konto DE17 160500003641009030
Bank MBS Potsdam
BLZ 160 500 00

Berlin, d. 22.2.2026

Urbane Mitte am Gleisdreieck – gefährden Hochhäuser den zentralen Nord-Süd Tunnel der S-Bahn?

Das Abgeordnetenhaus Berlin hat es in der Hand, Gefährdungen der zentralen öffentlichen Verkehrsinfrastruktur am Gleisdreieck nicht zuzulassen.

Der VUV (Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs) ist ein kleiner bundesweit tätiger und vom UBA anerkannter Umweltverband, der es sich zum Ziel gesetzt hat, umweltverträgliche Mobilität und gesunde Wohnverhältnisse trotz steigender Schadstoff- und Lärmbelastungen zu fördern und das öffentliche Interesse an Verkehrsinfrastruktur herauszuarbeiten.

Wir nehmen zu dem Bebauungsplanverfahren Urbane Mitte, dass am 16.2.2026 im Stadtentwicklungsausschuss beraten worden ist, nochmals Stellung. Die Mehrheitsfraktionen im Abgeordnetenhaus beabsichtigen diesen Bebauungsplan am 26.2.2026 zu beschließen.

Hiergegen wendet sich der VUV.

Nachdem am Alexanderplatz durch eine Hochhausbebauung erhebliche Beeinträchtigungen an der Bahnlinie U 2 entstanden sind, haben alle Beteiligten versichert, dass derartige Folgeschäden in Zukunft vermieden werden sollen.

Es zeigt sich aber anhand des vorliegenden Bebauungsplanes, dass die Verantwortlichen bereits erprobte und durchgeführte Verfahren zur Risikoanalyse und zur genauen Bestimmung von Folgekosten und Verantwortlichkeiten nicht beachtet haben.

Es wird so getan, also ob mit einer zivilrechtlichen Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und dem Grundstücksentwickler alle Fragen geklärt werden könnten.

Dabei soll anscheinend die politische Verantwortung, die mit Festsetzungen eines Bebauungsplanes öffentlich rechtlich einhergeht, delegiert werden.

Der Bebauungsplan sieht Baugrenzen für ein Hochhaus mit 49m vor, das in einer Entfernung von ca. 1,50m mit einer viergeschossigen „Unterlagerung“ direkt an die Tunnelwand einer der wichtigen Strecke der Nord-Süd S-Bahn heranrückt. Der Tunnel wird einseitig belastet und „zugebaut“. Wie allein der Bauablauf räumlich organisiert werden soll und langfristig Unterhaltungspflichten gewährleistet werden können, wird nicht beschrieben.

Eine Schnittzeichnung (siehe Anlage) verdeutlicht die Problematik.

Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.

Angeichts der Erfahrungen mit der U2 Bahnlinie am Alexanderplatz müssen Aussagen im Bebauungsplan getroffen werden, wie mit einem Havariefall umzugehen sein wird und wer Kosten und Lasten tragen muss. Wenn das Risiko zu hoch ist, darf der Bebauungsplan nicht festgesetzt werden, weil er öffentlich rechtlich Bindungen vorsieht und ohne Not das Heranrücken von Bebauung an den Tunnel forciert.

Anscheinend wird immer noch an einem vollkommen überholten Wettbewerbsergebnis von 2020 festgehalten, obwohl mittlerweile auch der Senat erkannt hat, dass weder Hotel- noch Bürobauten an dieser Stelle zwingend erforderlich sind.

Der VUV hat bereits 2021 auf die Gefahr der einseitigen Belastung und Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur hingewiesen. In der bezirklichen Abwägung von 2023 ist ein Baugrundgutachten erwähnt worden, dass aber anscheinend keine öffentlich rechtliche Relevanz haben soll, denn es wurde bewusst im Bebauungsplanverfahren nicht weiter thematisiert oder veröffentlicht. So sind auch dem zuständigen Ausschuss des Abgeordnetenhauses Informationen hierzu nicht vorgelegt worden.

Die wesentlichen Schritte, die **vor** der Festsetzung eines Bebauungsplanes und **vor** der Schaffung von Planungsrecht durchgeführt werden müssen sind:

1. Umfassende Risikoanalyse
2. Umfassende und im transparenten Verfahren erstellte Baugrundgutachten durch anerkannte Fachleute
3. Benennung von finanziellen Auswirkungen und Übernahme der Verantwortung durch den Bauträger
4. Hierzu können auch die Definition, die Nutzung und der Neubau von Ersatzstrecken gehören.
5. Sicherung der Finanzierung durch Eintragung im Grundbuch und einvernehmliche Abstimmung mit Finanzierungsinstituten

Es ist einer der wichtigsten Aufgaben eines Bauleitplanverfahrens, ausreichende Vorsorge zu treffen und die öffentlich rechtlichen Interessen sicherzustellen. Dieses ist hier aus welchen Gründen auch immer nicht geschehen. Keineswegs können derartige Gesichtspunkte, ausgeblendet werden. Ein Architektenwettbewerb oder Investorenplanungen oder -vereinbarungen können öffentlich rechtlich keine Präjudizien schaffen.

Der Senator wird gebeten, an dieser Stelle die verkehrliche Infrastruktur und das öffentliche Interesse neu zu bewerten. Die Abgeordneten sollten diesem Bebauungsplan ihre Zustimmung verwehren. Es ist problemlos möglich, in größerem Abstand Gebäude zu errichten. Nur unter diesen Voraussetzungen wäre es auch möglich, benutzbare Räume zu schaffen, die keiner erhöhten Aufwendungen bedürfen. Der Schutz vor Erschütterungen und vor primären und sekundären Luftschall sind bei allen Bauvorhaben erhebliche Kostenfaktoren, die nur durch ausreichende Abstände effektiv minimiert werden können. Für Fragen stehe ich gerne – am besten per mail zur Verfügung.

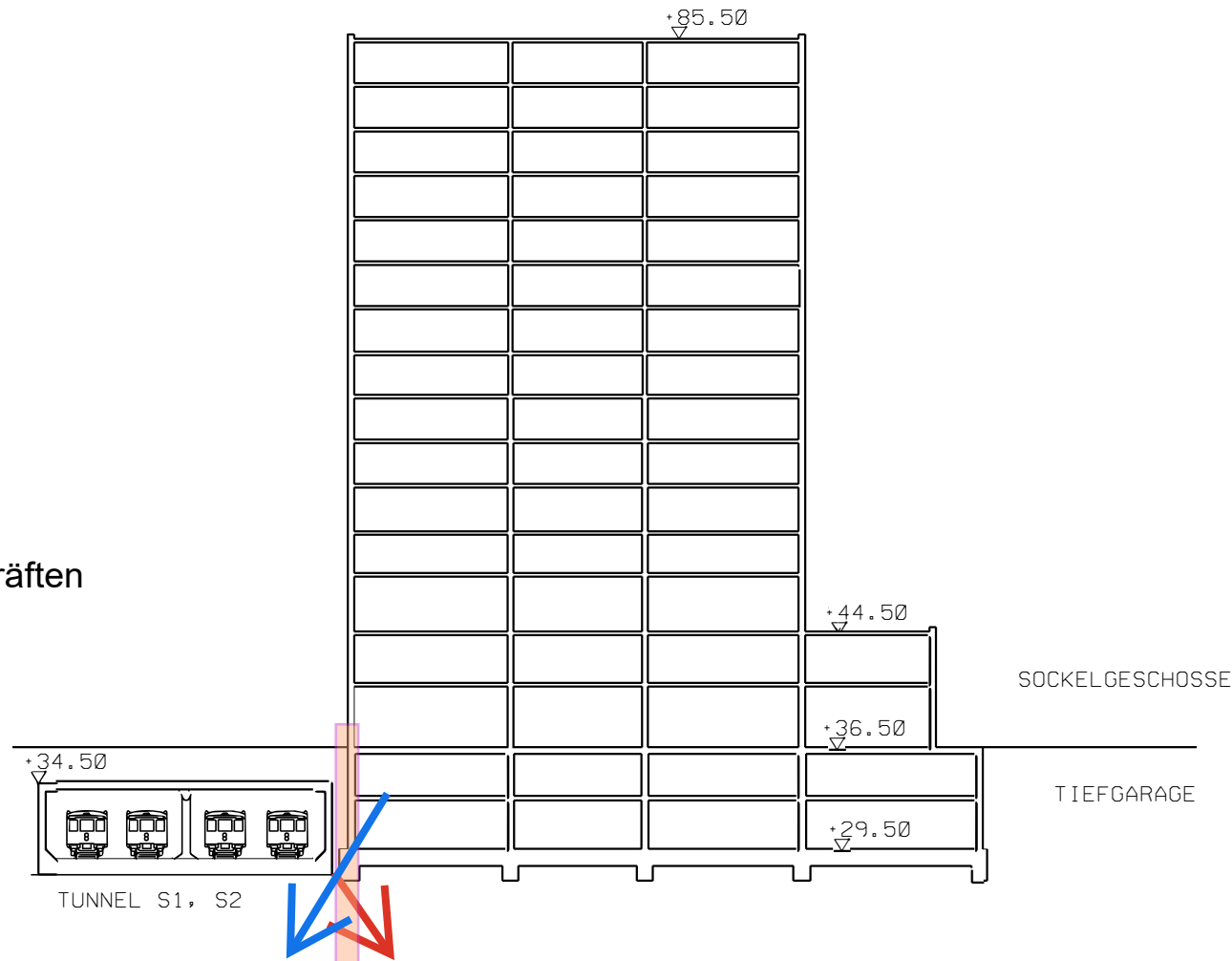
Eckhard Bock



Vorsitzender VUV

Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs

Konfliktbereich
Fundament und Gründung
Einwirkung von Horizontalkräften
und Erschütterungen



Darstellung des Hochhauses im Schnitt; Lage des Gebäudes entsprechend der geplanten Festsetzung des Bebauungsplanes Urbane Mitte Süd
Vorgegebener Abstand des Baukörpers zum zentralen Tunnelbauwerk aller Nord-Süd -Bahnen 1,20m; Höhenlage und Fundamentabschätzung (!)
Keine Angaben im Bebauungsplan zur Risikoeinschätzung und Kostenfolgen bei Beeinträchtigungen