



**Neubau der Uferbefestigung der
Spree-Oder-Wasserstraße (SOW)
von Schleuse Charlottenburg (km
6,5) bis Humboldthafen (km 14,5)**

Bezirksverordnetenversammlung Mitte von Berlin

36. öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt,
Natur, Grünflächen und Klima
am 25.06.2025

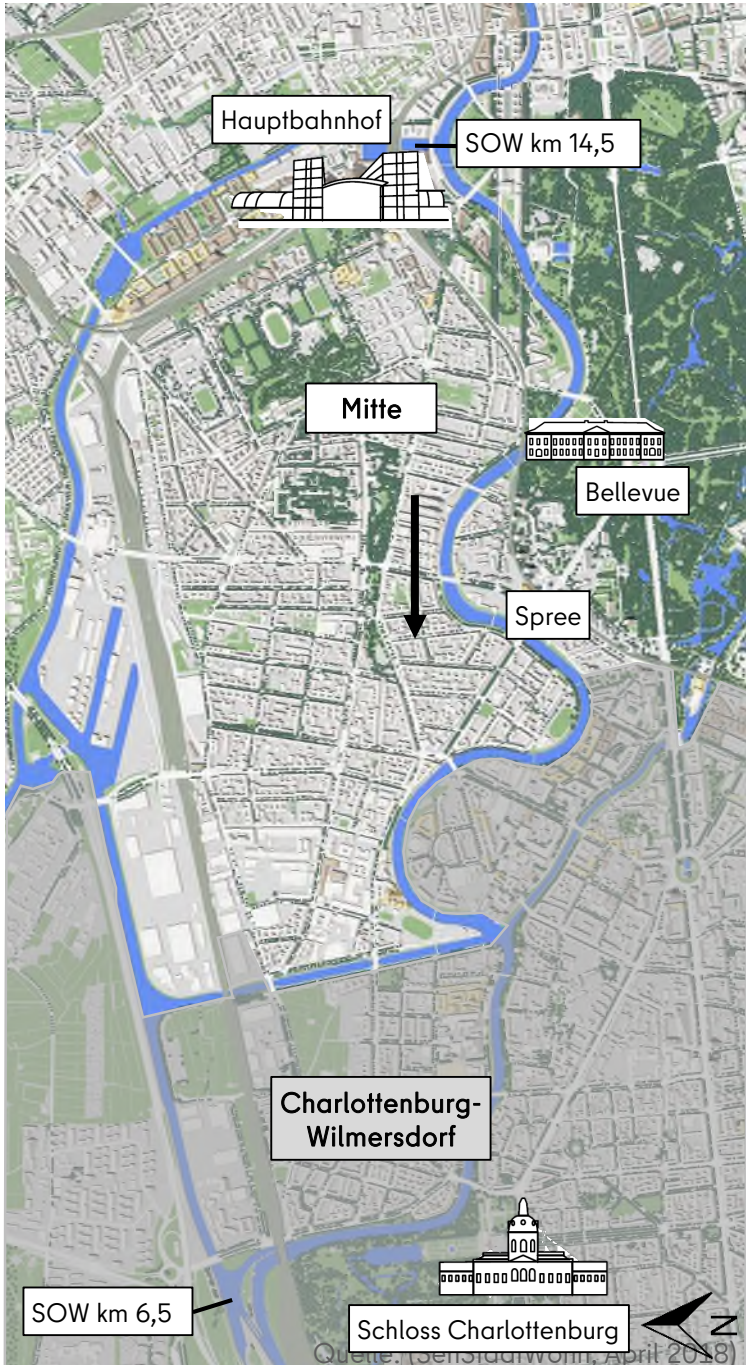
Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN





Inhaltsverzeichnis	Seite
Fakten zur Maßnahme	4
Ausgangssituation	6
Gegenstand/Ziel der Maßnahme	7
Ermittlung der Planungslösung	8
Uferabschnitte	10
Kritische Bestandssituation	12
Typen der Planung	14
Potential von Mikrohabitaten	26
Maßnahmen zum Erhalt von Bäumen	28





Fakten zur Maßnahme

- **Träger der Maßnahme**
Land Berlin
Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt
Abteilung Tiefbau - Gewässer
- **Infrastruktur**
8 km Wasserstraße
20 Schiffsanleger/Liegestellen
- **Hochwasserschutz**
17 ha Stadflächen Entwässerung
60 % des Berliner Hochwasserabflusses
- **Stadt**
35.000 direkte Anwohnende
40 ha Naherholungsflächen
- **Dauer der Gesamtmaßnahme**
10 Jahre



Fakten zur Maßnahme

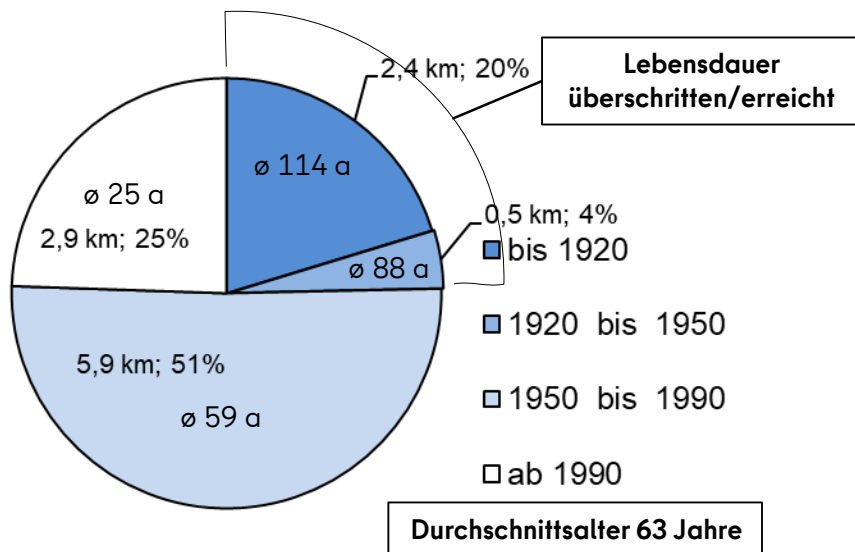
Beeinträchtigungen

- Bauarbeiten überwiegend vom Wasser aus
- Baustelleneinrichtungsflächen an Land
- 250 Bäume betroffen:
65 % Rodung und 35 % Rodung in Prüfung
- Anliegerstraßen und -wege

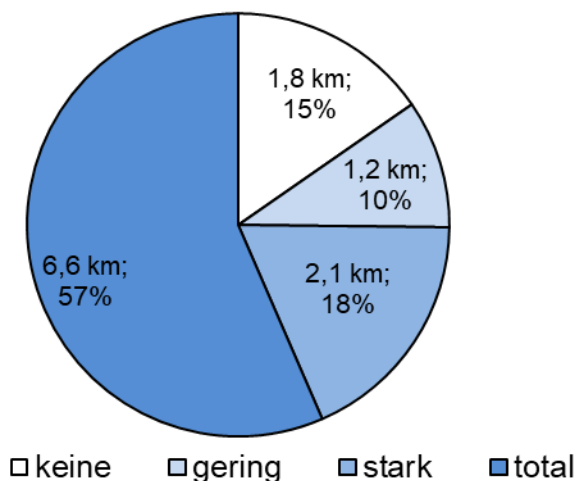




Bauzeit Bestand (Alter)



Beeinträchtigung Bestand (Zustand)





Gegenstand/Ziel der Maßnahme

- **Herstellen** standsicherer, gebrauchstauglicher und dauerhafter Uferbefestigungen
- **Sichern** landseitiger und wasserseitiger Nutzungen
- **Ermöglichen** zusätzlichen Nutzens (WRRL-Maßnahmen, Anleger, energetische Aktivierung)

Kein Ausbau Gewässer/Wasserstraße

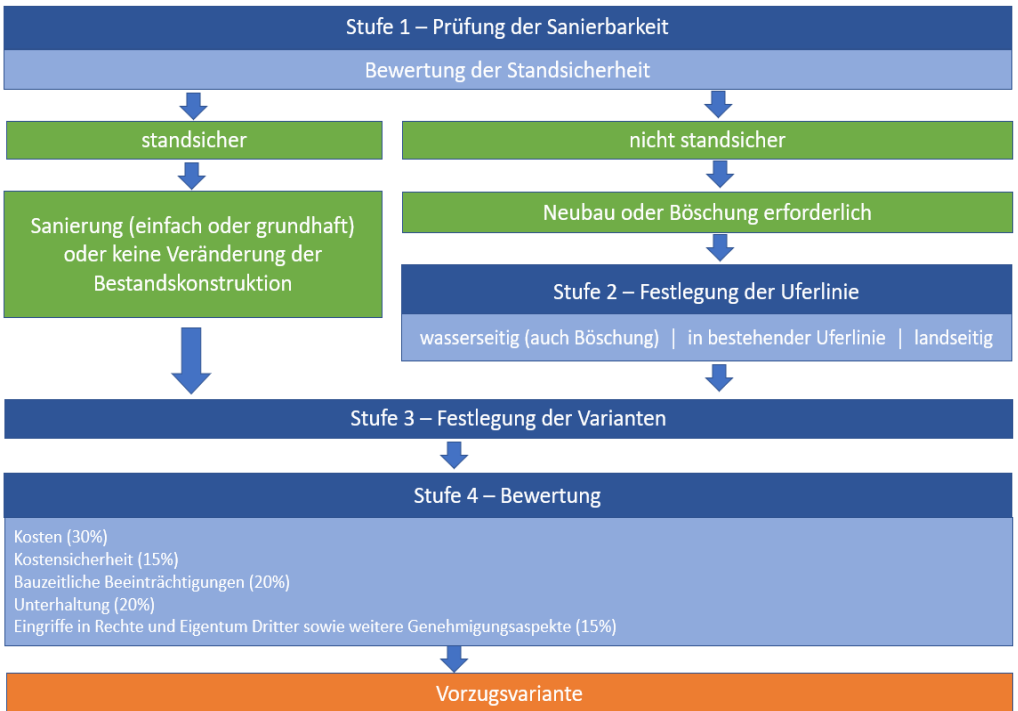
Förderziel

Wasserseitige Verkehrsanbindung zu den Wirtschaftsstandorten Westhafen, Humboldthafen und angrenzenden Gewerbegebieten.



Ermittlung der Planungslösung

Ablaufschema zur Ermittlung der Vorzugsvariante





Ermittlung der Planungslösung

Für jeden Uferabschnitt untersuchte Lösungsmöglichkeiten

0. Keine Veränderung der Bestandskonstruktion

1. Neubau

- a. in bestehender Uferlinie
- b. wasserseitig bestehender Uferlinie
- c. landseitig bestehender Uferlinie

2. Sanierung

- a. grundhafte Sanierung
- b. einfache Sanierung

3. Rückbau der Konstruktion unter Einhaltung der bestehenden Uferlinie und Herstellen einer standsicheren Böschung.



Übersicht der Uferabschnitte in Mitte

Rechtes Ufer:

1. Kaiserin-Augusta Ufer
2. Wullenwebersteg
3. Hansaufer
4. Bundesratufer
5. Moabiter Ufer
6. Helgoländer Ufer
7. Magnus-Hirschfeld-Ufer
8. Rahel-Hirsch-Ufer

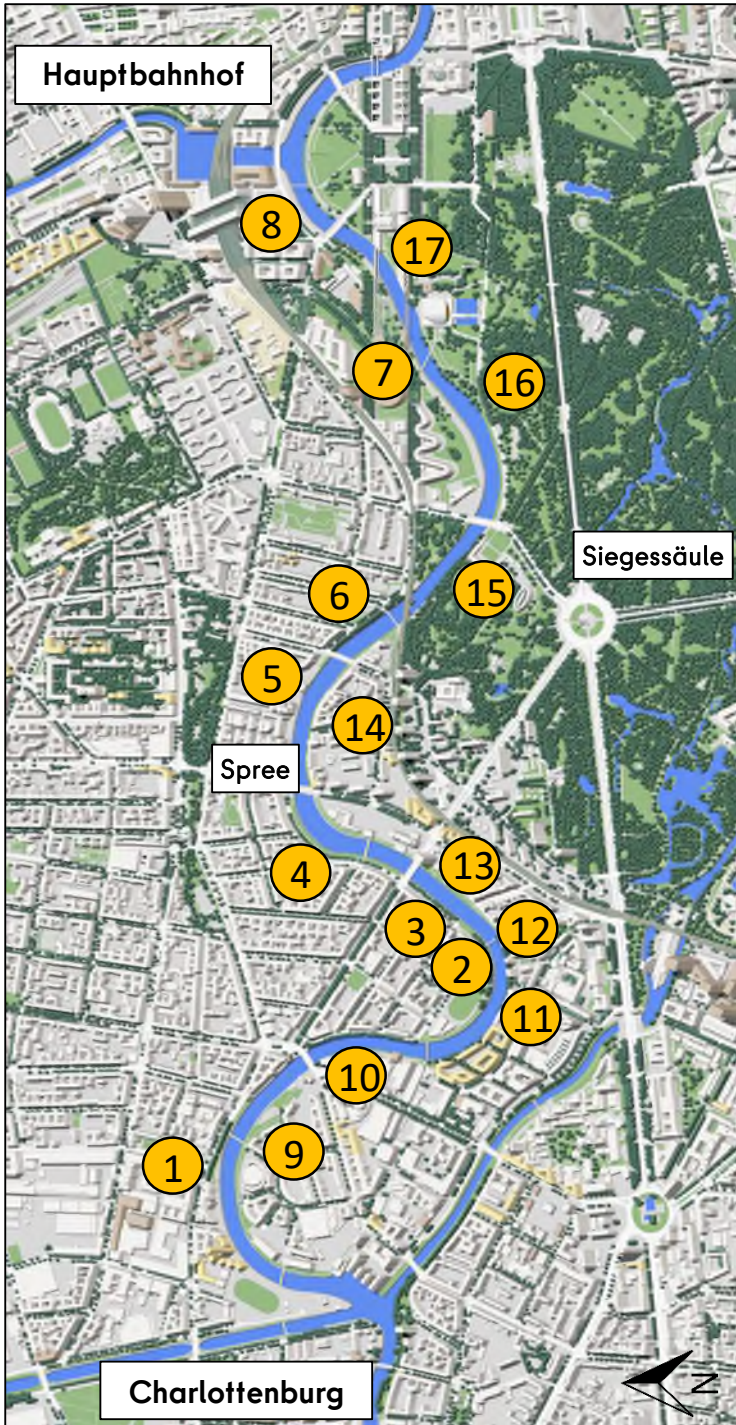
Hauptbahnhof

Fließrichtung

Linkes Ufer:

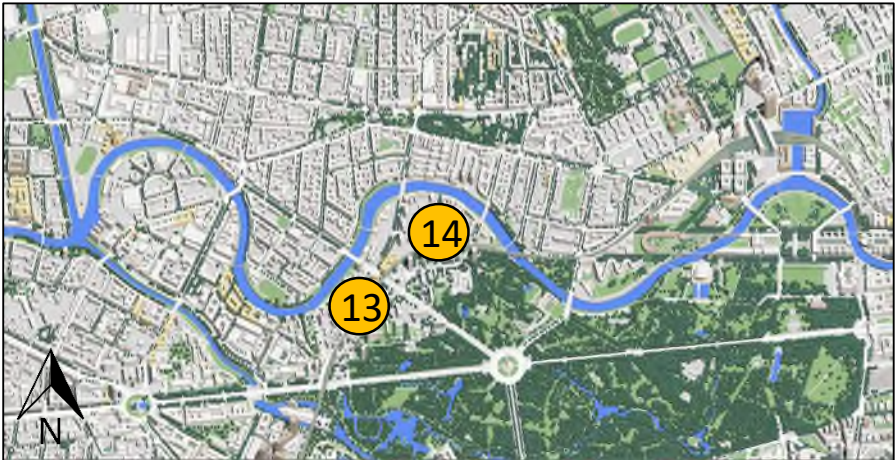
9. Cambridgeufer
10. Franklinufer
11. Gutenbergufer
12. Gutenbergufer bis
Wullenwebersteg
13. Schleswiger Ufer
14. Holsteiner Ufer
15. Bellevueufer
16. Tiergartenufer
17. Kanzleramtsufer

Charlottenburg





Kritische Bestandssituation



13 - Schleswiger Ufer

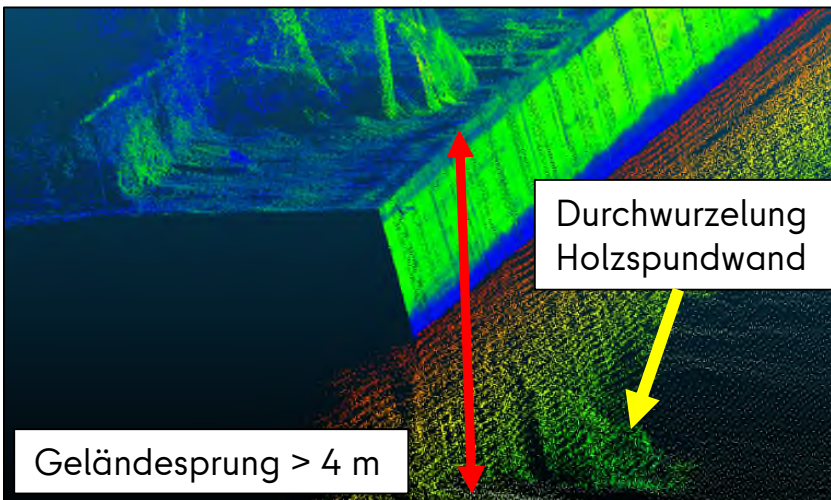
14 - Holsteiner Ufer

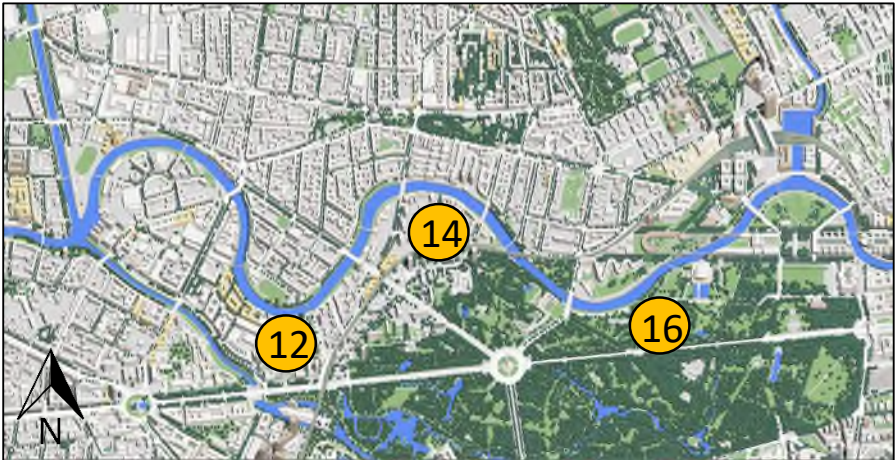
Schadensprozess

1. Beschädigung der Ufermauer: Wurzeldruck auf Konstruktion (Anker, Fugen) verursacht Risse/Verformungen
2. Materialaustrag: Materialverlust durch Risse
3. Gefährdung der Standsicherheit: Instabilität der Ufermauer



Kritische Bestandssituation am Schleswiger Ufer





12 - Gutenbergufer bis Wullenwebersteg

14 - Holsteiner Ufer

16 - Tiergartenufer

Anlass:

- Lebensdauer erreicht
- nicht sanierungsfähig

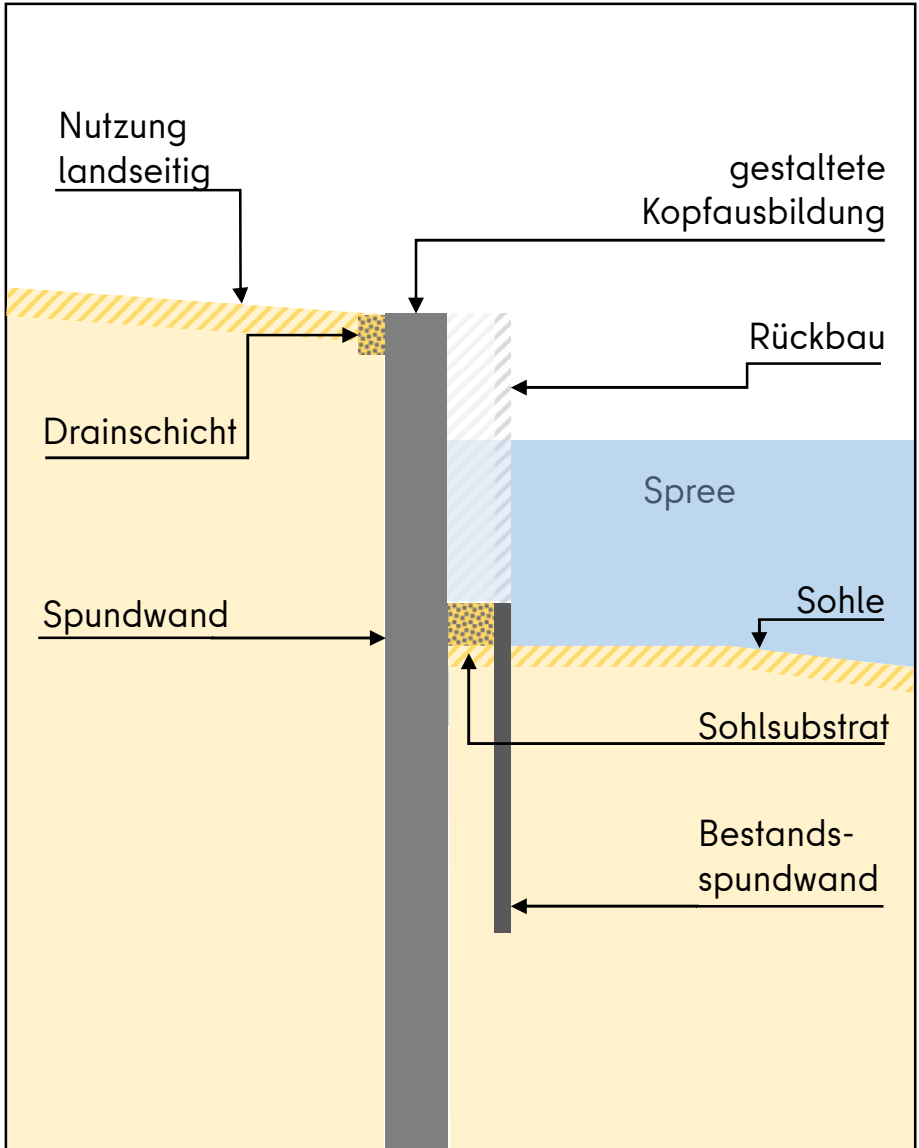
Gründe für die Planungslösung:

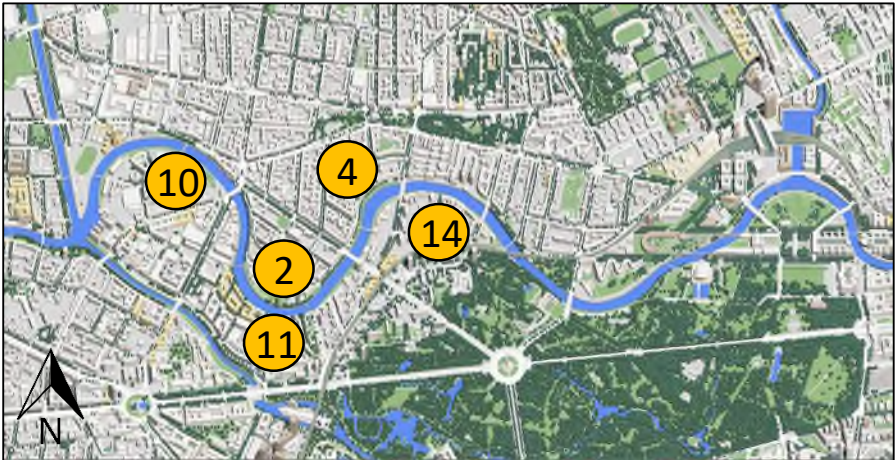
- Flächenverfügbarkeit
- Risiko bei Rückbau Altkonstruktion
- Herstellbarkeit
- Schifffahrtsverhältnisse
- Landseitige Belastung (keine Anker)



Typ der Planung (1)

Spundwand landseitig





- 2 - Wullenwebersteg
- 4 - Bundesratufer
- 10 - Franklinufer
- 11 - Gutenbergufer
- 14 - Holsteiner Ufer

Anlass:

- Lebensdauer erreicht
- nicht sanierungsfähig

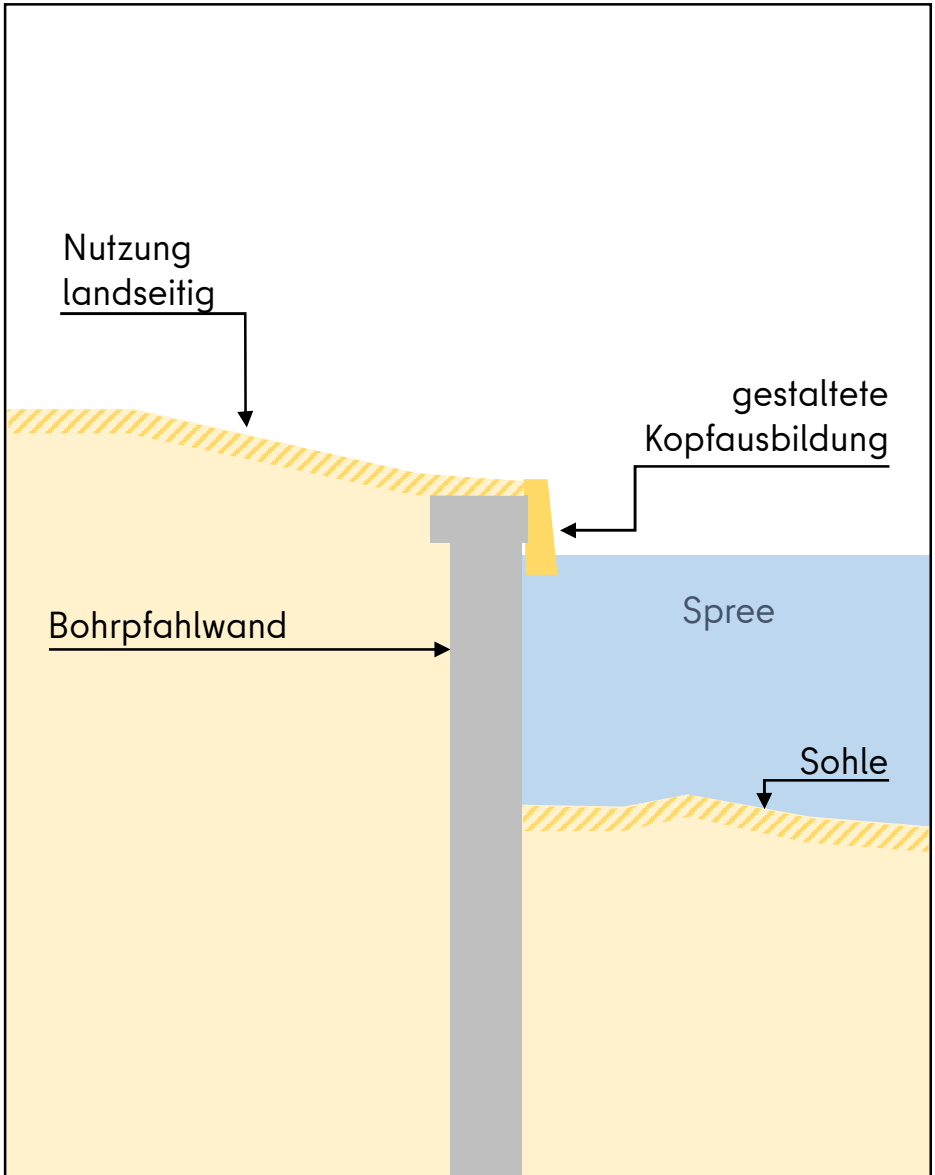
Gründe für die Planungslösung:

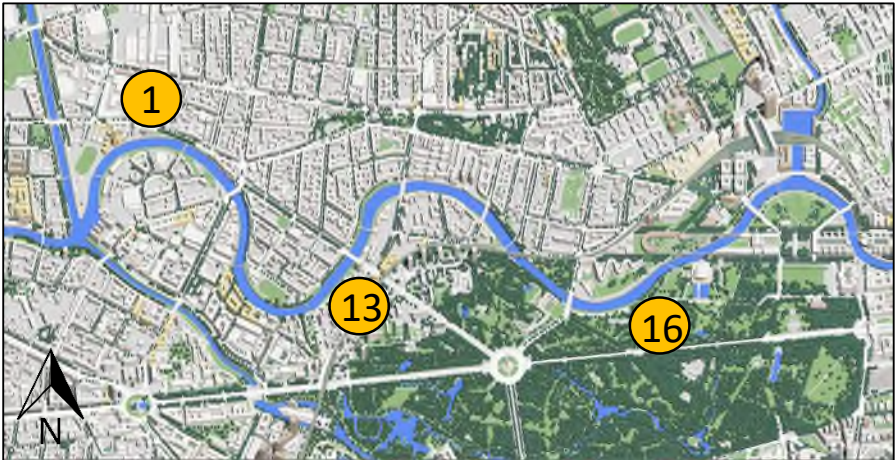
- Herstellverfahren
(Ausbohren des Altbestands)
- freistehend herstellbar



Typ der Planung (2)

Bohrpfahlwand





- 1 - Kaiserin-Augusta Ufer
- 13 - Schleswiger Ufer
- 16 - Tiergartenufer

Anlass:

- Lebensdauer erreicht
- nicht sanierungsfähig

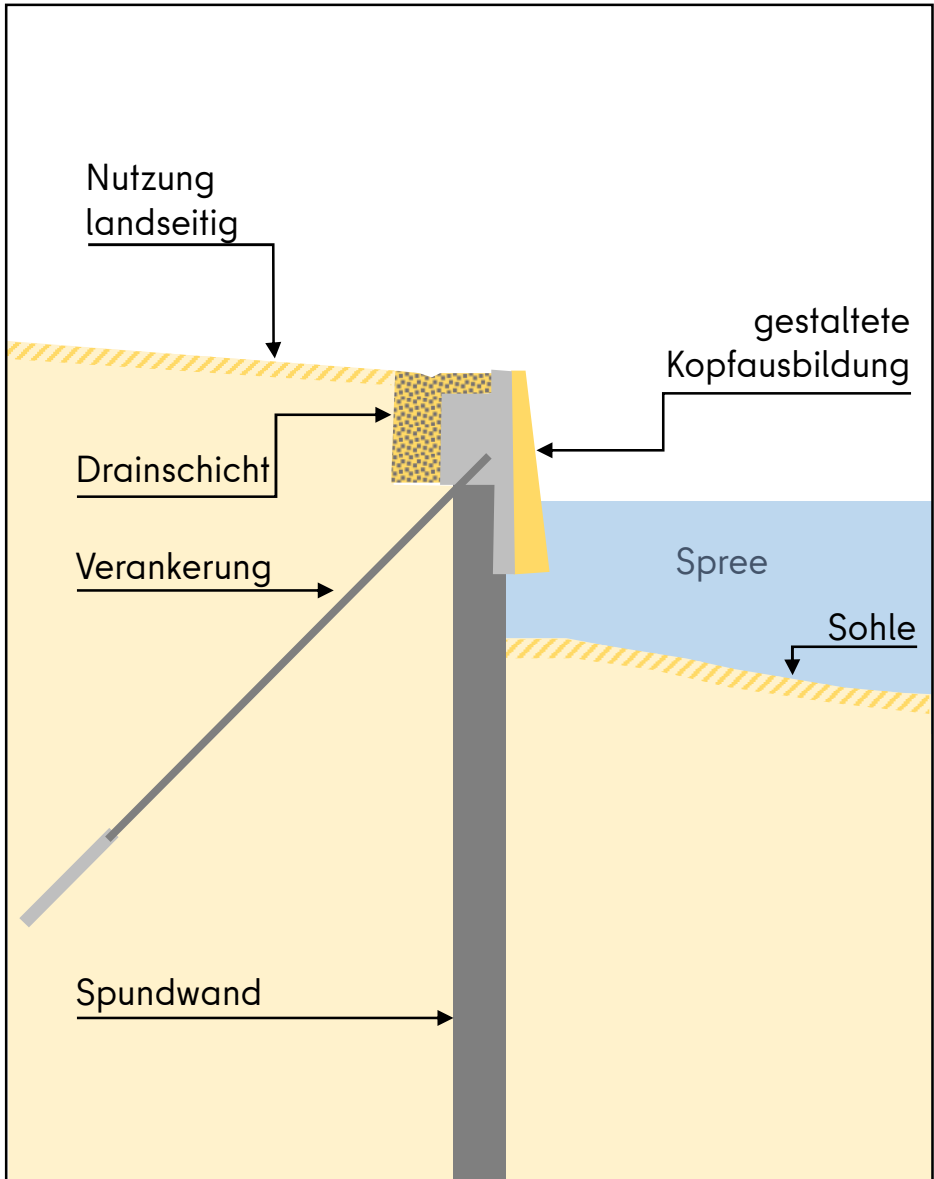
Gründe für die Planungslösung:

- hoher Geländesprung
- ungünstige Baugrundverhältnisse



Typ der Planung (3)

Spundwand verankert





- 3 - Hansauer
- 6 - Helgoländer Ufer

Anlass:

- Lebensdauer erreicht
- sanierungsfähig

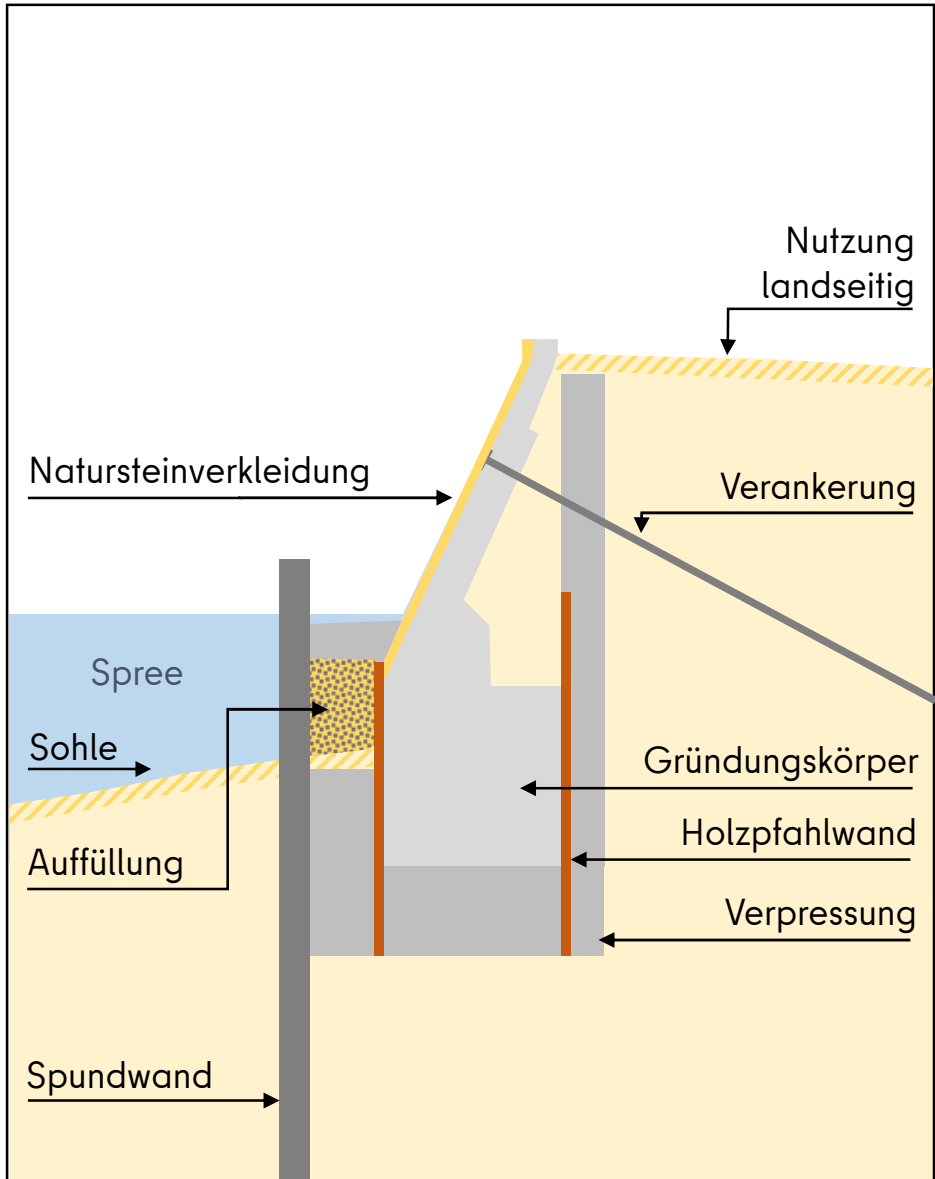
Gründe für die Planungslösung:

- hoher Geländesprung
- Neubau unwirtschaftlich
- Umlagerung der Erddrucklasten durch die Verpressung möglich



Typ der Planung (4)

Grundhafte Sanierung - Verpressung/Verankerung





2 - Wullenwebersteg

4 - Bundesratufer

7 - Magnus-Hirschfeld Ufer

8 - Rahel-Hirsch-Ufer

9 - Cambridge Ufer

15 - Bellevueufer

16 - Tiergartenufer

17 - Kanzleramtsufer

Anlass:

- Sanierungsbedarf

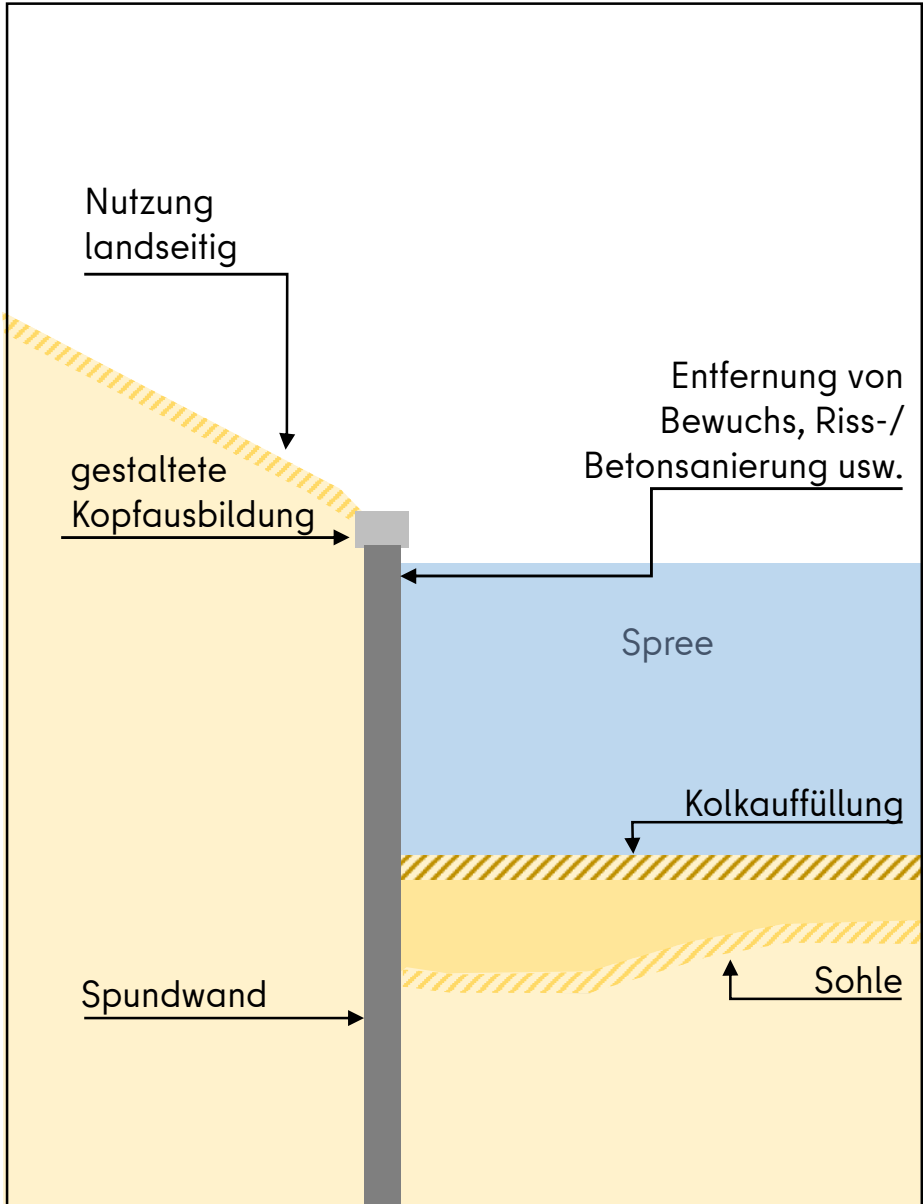
Gründe für die Planungslösung:

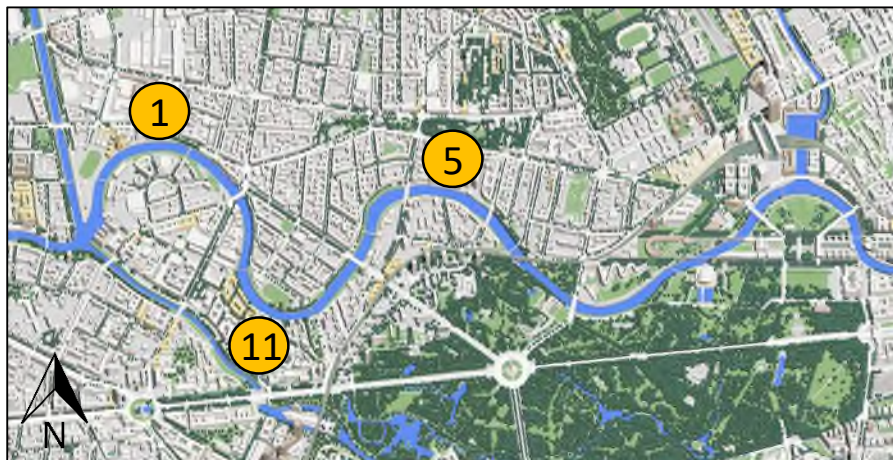
- Standsicherheit ist gewährleistet
- geringer bauzeitlicher Eingriff



Typ der Planung (5)

Einfache Sanierung - Riss-/Fugensanierung





- 1 - Kaiserin-Augusta Ufer
- 5 - Moabiter Ufer
- 11 - Gutenbergufer

Anlass:

- Lebensdauer erreicht
- sanierungsfähig

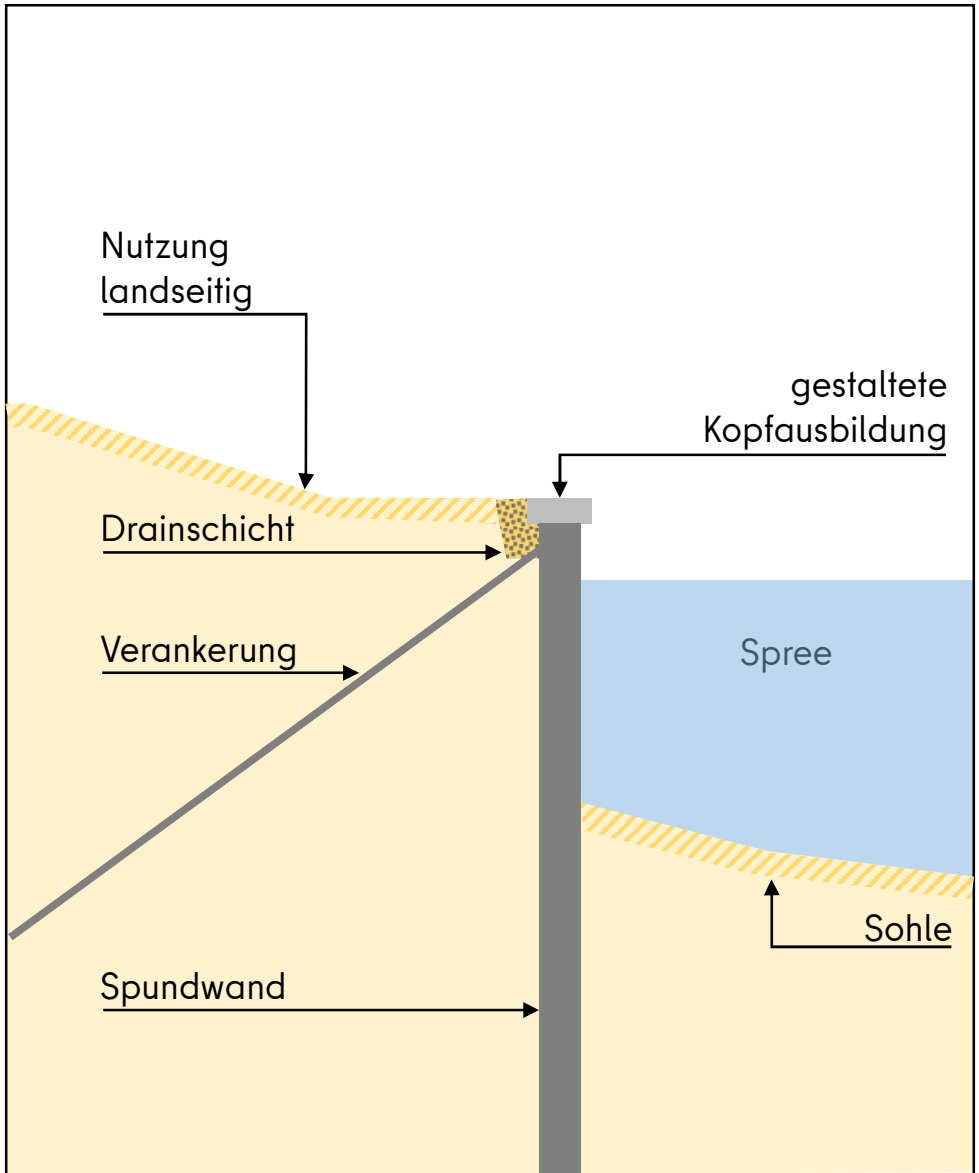
Gründe für die Planungslösung:

- grundhafte Sanierung als Nachverankerung für dauerhafte Standsicherheit
- geringer bauzeitlicher Eingriff



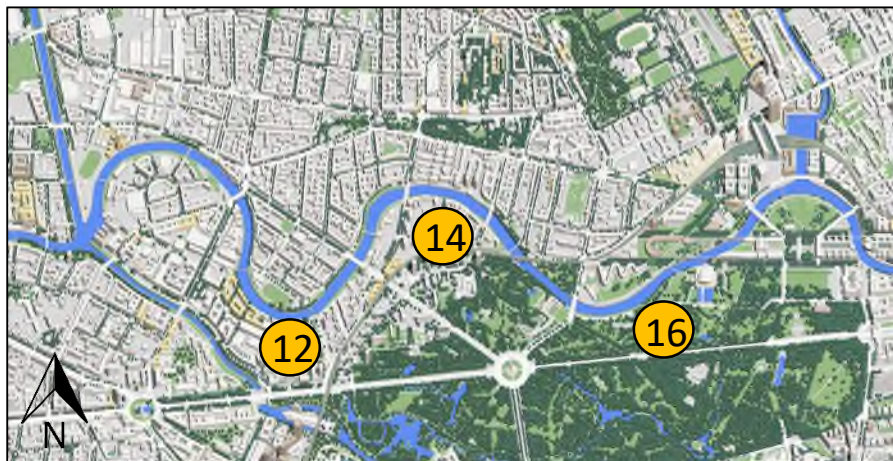
Typ der Planung (6)

Grundhafte Sanierung - Nachverankerung





Potential für Mikrohabitate



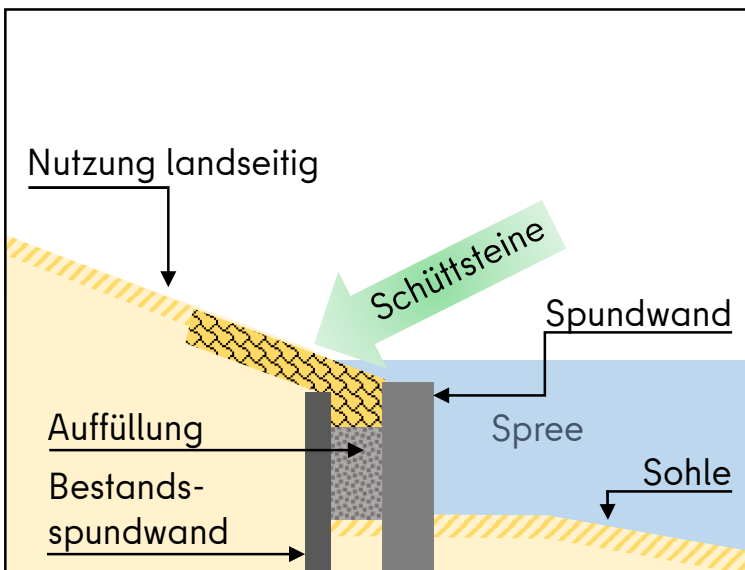
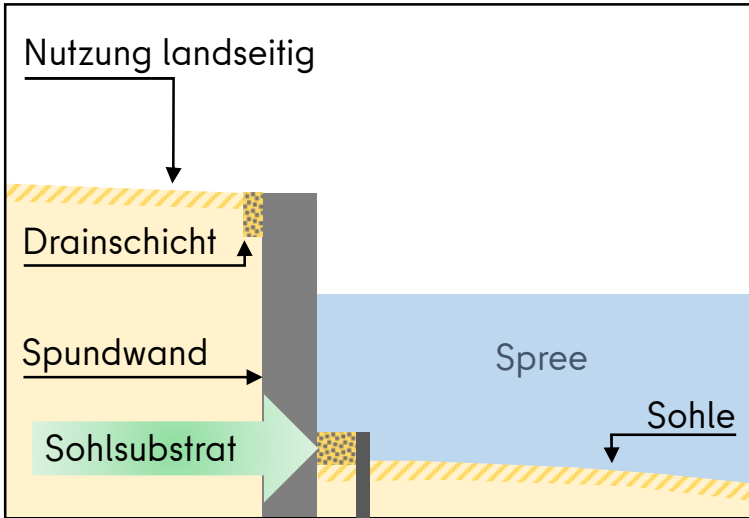
12 - Gutenbergufer bis Wullenwebersteg

14 - Holsteiner Ufer

16 - Tiergartenufer

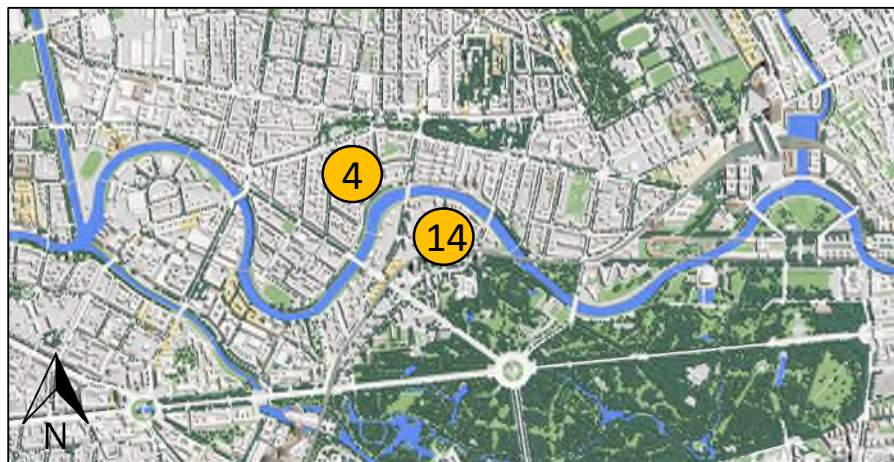


Potential für Mikrohabitate





Maßnahmen zum Erhalt von Bäumen

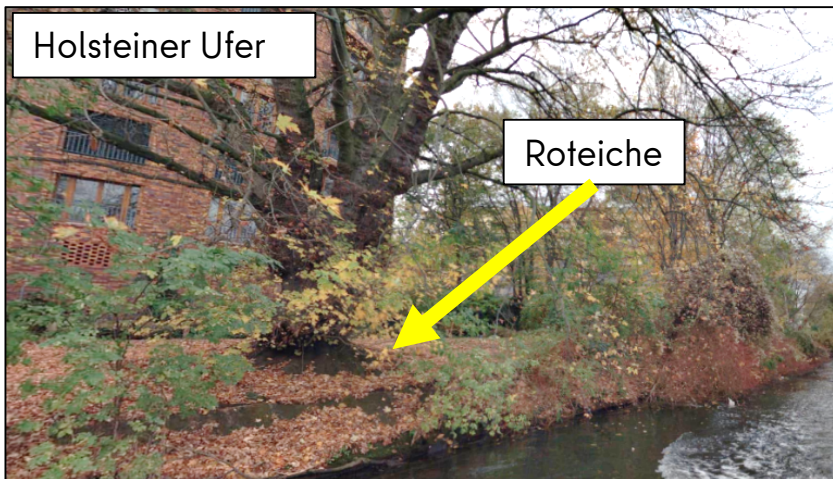


- 4 - Bundesratufer
- 14 - Holsteiner Ufer



Maßnahmen zum Erhalt ufernaher Bäume

- Handschachtung in sensiblen Wurzelbereichen
- Wurzelvorhänge gemäß gesonderter Festlegung (bspw. Bundesratufer)
- Anpassung der Verfahren (Ankerführung)
- Sonderbauweise der Uferkonstruktion als Überspannung im Wurzelbereich (bspw. Roteiche am Holsteiner Ufer)





Projektwebseite

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/wasserbau/uferwaende/spree-oder-wasserstrasse/>



Der Neubau der Uferbefestigungen der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) von Schleuse Charlottenburg (km 6,5) bis Hauptbahnhof (km 14,5) wurde im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe “Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur” (GRW) mit Bundesmitteln und Mitteln des Landes Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe gefördert und durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz kofinanziert.