

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dunja Wolff (SPD)

vom 10. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Oktober 2025)

zum Thema:

Wie steht's um die Alte Försterei?

und **Antwort** vom 6. November 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. November 2025)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Frau Abgeordnete Dunja Wolff (SPD)
über

die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24164
vom 10. Oktober 2025
über Wie steht's um die Alte Försterei?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie gestaltet sich der konkrete Zeitplan der Bauverwaltung bis zur Erteilung der Baugenehmigung für den Neubau des Stadions an der Alten Försterei?

Antwort zu 1:

Die Erteilung von Baugenehmigungen liegt in der Zuständigkeit des Bezirks Treptow-Köpenick. Voraussetzung dafür ist der in Aufstellung befindliche vorhabenbezogene Bebauungsplan 9-69VE.

Frühester Zeitpunkt für die Stellung eines Bauantrags ist eine abgeschlossene Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB), in deren Rücklauf keine unbewältigten Konflikte erkennbar werden, sowie ein unterschriebener Durchführungsvertrag nach § 12 vorliegend ist.

Frage 2:

Was kann aus Sicht des Senats den Prozess bis zur Erteilung der Baugenehmigung und damit den Baustart für das Stadion Ende 2026 noch verzögern?

Antwort zu 2:

Die erforderlichen Fachgutachten müssen zeitgerecht vorliegen, um die unter 1. genannten Schritte zu ermöglichen.

Frage 3:

Ist bereits eine politische Zusage sowie eine Zusage auf Ebene der beteiligten Verwaltungen erfolgt, um auf Basis besprochener Verkehrskonzepte Veranstaltungen im Stadion an der Alten Försterei mit 34.500 Besuchern durchzuführen?

Frage 8:

Welche konkreten Unterschiede hinsichtlich der verkehrlichen Abflüsse sieht der Senat bei den möglichen Kapazitäten von 34.500, 40.500 bzw. 50.000 Besuchern im Stadion an der Alten Försterei?

Antwort zu 3 und 8:

Dem Senat ist sehr an der Umsetzung des Vorhabens gelegen und er unterstützt den Vorhabenträger daher entsprechend. Bisher liegt dem Senat der vom Vorhabenträger erstellte Entwurf eines Verkehrskonzeptes vor, welches die verkehrliche Erschließung einer Stadionerweiterung mit 40.500 Plätzen betrachtet. Im Ergebnis der Untersuchung mit 40.500 Plätzen wird ein Kapazitätsdefizit beim bestehenden ÖPNV-Angebot mit Straßenbahn und S-Bahn ausgewiesen, das durch zusätzliche Verkehrsangebote ausgeglichen werden muss. Entsprechend der Stadionkapazität fällt dieses Defizit höher oder niedriger aus.

Für Kapazitäten mit 34.500 Personen liegen keine gesonderten Verkehrsuntersuchungen seitens des Vorhabenträgers vor. Es wird jedoch seitens des Senats eingeschätzt, dass die verkehrlichen Herausforderungen aufgrund der reduzierten Zuschauerzahl abgeschwächt werden und lösbar sind.

Eine Betrachtung oder Untersuchung für die Verkehrsabwicklung von 50.000 Besuchern war zu keinem Zeitpunkt Gegenstand der Planungen und ist seitens des Vorhabenträgers nicht begehrt worden. Aussagen hierzu sind daher nicht möglich.

Frage 4:

Welche Möglichkeiten bestehen bereits jetzt, Veranstaltungen im neu gebauten Stadion unter Vollauslastung, also mit 40.500 bzw. 50.000 Besuchern, unter Vorbehalt zu genehmigen?

Antwort zu 4:

Für das laufende Bebauungsplanverfahren 9-69VE, dass die Genehmigungsvoraussetzungen schaffen soll, wird mit der Zuschauerzahl von 34.500 gearbeitet. Das ist die Anzahl an Besuchern, die der Vorhabenträger dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugrunde legen möchte. Diese Kapazität wird auch Grundlage des Durchführungsvertrags sein, der zwischen

dem Land Berlin und dem 1. FC Union abzuschließen ist. Daher wird sich der zu stellende Bauantrag für den Stadionneubau auf diese Zahl beziehen.

Frage 5:

Welche konkreten Schritte unternimmt der Senat, um den 1. FC Union bei seinem Vorhaben zu unterstützen, Veranstaltungen unter Volllauslastung des Stadions durchführen zu können?

Antwort zu 5:

Der Senat hat die planungsrechtliche Zuständigkeit für das Bebauungsplanverfahren vom Bezirks Treptow-Köpenick an sich gezogen, um den Verein bei seinem Vorhaben zu unterstützen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass seine Investitionen rechtssicher umgesetzt werden können. Dazu ist - zusätzlich zu den üblichen Projektsteuerungsformaten auf Arbeitsebene - bereits 2019 ein regelmäßiger Lenkungskreis auf Senatoren- bzw. Staatssekretärssebene eingerichtet worden, in dem die zentralen Konflikte besprochen und einer Entscheidung zugeführt werden.

Frage 6:

In welcher Besetzung und in welchem zeitlichen Abstand treffen sich der Jour Fixe sowie der Lenkungskreis (vgl. Drucksache 19/20124)? Welche Akteure könnten noch einbezogen werden, um eine bessere Abstimmung für das Projekt zu erreichen?

Antwort zu 6:

Seit November 2018 haben 27 Jour Fixe stattgefunden, der zeitliche Abstand beträgt im Mittel 2 Monate. Der Teilnehmerkreis besteht aus Vertreterinnen und Vertreter der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, der Berliner Forsten, des bezirklichen Stadtplanungsamts, des Straßen- und Grünflächenamts, des Umwelt- und Naturschutzamts, der BVG und den beauftragten Gutachtern und Planungsbüros. Je nach Themenschwerpunkt werden noch Vertreterinnen und Vertreter der Landespolizei oder anderer Behörden dazu geladen. Das Format hat sich als Informations- und Entscheidungsplattform seit Projektbeginn bewährt.

Der Lenkungskreis findet durchschnittlich drei- bis viermal im Jahr statt. Der Teilnehmerkreis besteht aus dem Senator für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, dem Staatssekretär für Mobilität und Verkehr, dem Staatssekretär für Klimaschutz und Umwelt, der Staatssekretärin für Sport, dem Bezirksbürgermeister von Treptow – Köpenick, der Bezirksstadträtin und Leiterin der Abteilung Stadtentwicklung, Straßen, Grünflächen und Umwelt von Treptow-Köpenick, dem Vorstandsvorsitzenden der BVG und dem Präsidenten und Mitgliedern des Präsidiums des 1. FC Union. Je nach Themenschwerpunkt werden Vertreterinnen und Vertreter anderer Behörden dazu geladen.

Frage 7

Welche verschiedenen Varianten für ein Verkehrskonzept für Veranstaltungen im Stadion an der Alten Försterei wurden geprüft, und aus welchen Gründen wurden diese abgelehnt?

Frage 15

Ab wann und warum war dem Senat nicht früher bekannt, dass die Straßenbahnwendeschleife als ein entscheidender Teil des ursprünglichen Verkehrskonzeptes nicht baulich umsetzbar ist? Welches ist der Grund?

Frage 16

Wie kann der schienengebundene Verkehr rund um die Alte Försterei verbessert werden und welcher Zeitrahmen ist dafür vorgesehen?

Antwort zu 7, 15 und 16:

Der Vorhabenträger hat dem Senat seit 2019 mehrere Entwürfe des Verkehrskonzeptes zur Bewertung übermittelt. Der Vorhabenträger plant, sämtliche neuen Mehrverkehre mit dem Umweltverbund abzuwickeln. Daher soll der An- und Abreiseverkehr insbesondere auch im öffentlichen Nahverkehr bei einer zukünftigen Vollauslastung des Stadions „An der Alten Försterei“ dauerhaft geordnet und sicher abgewickelt werden. Dazu ist ein Shuttleverkehr mit Bussen, der Ausbau der Straßenbahn- und die Erhöhung der Kapazitäten des schienengebundenen Personennahverkehrs insbesondere bei der S-Bahn in verschiedenen Varianten geprüft worden.

Für den Shuttleverkehr ist der Senat momentan im Austausch für ein genehmigungs- und anordnungsfähiges Konzept. Die Straßenbahn kann eine deutlich erhöhte Fahrtenanzahl und Kapazität mit dem Bau einer zusätzlichen Wendestelle und einer erweiterten Stromversorgung erbringen. Für die beschriebenen Maßnahmen muss mit voraussichtlich ca. fünf Jahren bis zur Fertigstellung gerechnet werden.

Dem Senat ist nicht bekannt, dass die Straßenbahnwendestelle baulich nicht umsetzbar wäre. Der Ausbau der notwendigen Straßenbahninfrastruktur ist nach anfänglichen Abstimmungen vom Vorhabenträger aus finanziellen Erwägungen zunächst nicht weiterverfolgt worden.

Bei der S-Bahn wäre für die erforderliche Verdichtung des Taktes auf einen 5-Minuten-Takt und den durchgängigen Einsatz von Vollzügen der Bau von weiteren Gleichstromunterwerken (GUW) notwendig. Für die beschriebene Maßnahme muss nach einer grundsätzlichen Umsetzungsentscheidung mit voraussichtlich mindestens sieben Jahren bis zur Fertigstellung gerechnet werden.

Die Darstellung einer realistisch umsetzbaren Erschließung mittels Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) ist in abschließender Klärung. Neben der Kernfrage der ÖPNV-Kapazitäten bestehen darüber hinaus Fragen bezüglich der verkehrssicheren Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs, insbesondere im Stadionumfeld. Hierzu befinden sich der Senat mit dem Bezirk, der Polizei und der BVG weiter im Austausch.

Frage 9:

Welche Verkehrsträger müssten aus Sicht des Senats mit mehr Kapazitäten ausgestattet sein bzw. häufiger fahren, um die jeweils zusätzlichen Besucher zu transportieren?

Antwort zu 9:

Sowohl die Straßenbahn als auch die S-Bahn bieten als leistungsfähige Schienenverkehrsmittel die besten Voraussetzungen zur Bewältigung der erwarteten Stadionverkehre.

Frage 10:

Warum ist es nicht möglich, die S3x nach Bauabschluss an Spieltagen des 1. FC Union zwischen den regulären S3 fahren zu lassen?

Frage 14:

Hat Berlin Versorgungs- und Bereitstellungsprobleme beim sogenannten Bahnstrom? Wenn ja: Wie wirkt sich das auf die derzeitige und künftige Verkehrslage, -planung und -entwicklung in Köpenick und besonders um die Alte Försterei aus?

Antwort zu 10 und 14:

Die DB AG teilt dazu Folgendes mit:

„Aufgrund der bestehenden technischen und physikalischen Rahmenbedingungen ist eine Leistungssteigerung im Bereich der S3 derzeit nicht möglich. Das bedeutet, dass das aktuelle Betriebsprogramm der S3 bereits die maximal realisierbare Kapazität ausschöpft. Erst eine grundlegende Veränderung der elektrotechnischen Infrastruktur der S-Bahnstromversorgung würde die Voraussetzungen schaffen, um die zukünftige Verkehrslage nachhaltig zu beeinflussen.“

Das Regelangebot der Linie S3 bestehend aus einem 10-Minuten-Grundtakt, welches in der Hauptverkehrszeit mit zusätzlichen Verstärkerfahrten (als Expressvariante) im 20-Minuten-Takt bis/ab Friedrichshagen ergänzt wird, kann damit erbracht werden.

Für das Verkehrskonzept wurde daher das oben genannte auf der bestehenden Infrastruktur derzeit maximal fahrbare Angebot unterstellt (bestehend aus sechs Vollzügen und sechs Halbzügen pro Stunde und Richtung).

Frage 11:

Welche Gründe hat der Senat für die Ablehnung des vom 1. FC Union vorgeschlagenen Busshuttles, insbesondere angesichts der Tatsache, dass der Verein bereits bei der Sperrung der S-Bahntrasse Busshuttles angeboten hat?

Antwort zu 11:

Es gibt keine Ablehnung des Busshuttles. In der Diskussion ist aktuell dessen Leistungsfähigkeit, die für 40.500 Besucher als nicht ausreichend erachtet wurden. Der Vorhabenträger plant einen Busshuttle im dichten Takt, um Fahrgäste zum Bahnhof Schöneweide zu bringen. Derzeit laufen noch Abstimmungen zu grundlegenden Fragestellungen. Dies betrifft u.a. die Haltestellenpositionen am Stadion und am Bahnhof Schöneweide, die Aufstellflächen für wartende Busse und Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Busverkehrs.

Im Umfeld des Stadions wird sich mit der Kapazitätserhöhung ein zusätzlich sehr großer Fuß-, Rad-, Kraftfahrzeug- und Straßenbahnverkehr vor und nach Veranstaltungsende kreuzen.

Gleichzeitig wird im Verkehrskonzept davon ausgegangen, dass die Ordnungsbehörden phasenweise Straßen zur Abwicklung sperren müssen (An der Wuhlheide, Westumfahrung). Aus diesem Grund sieht der Senat zum bisher vorgelegten Entwurf des Verkehrskonzepts noch Diskussionsbedarf. Gleichzeitig dienen die aktuellen Gespräche dazu, dass in einem angepassten Verkehrskonzept für die Kapazität von 34.500 Plätzen eine taugliche Lösung dargestellt werden kann.

Frage 12:

Welche weiteren Übergangsvarianten, solange S-Bahn und Straßenbahn nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen, wurden geprüft und aus welchen Gründen wurden sie verworfen? Welche sind in Planung?

Antwort zu 12:

Neben dem diskutierten Shuttlebus-Konzept sind dem Senat keine weiteren vom Vorhabenträger geprüften „Übergangsvarianten“ bekannt.

Frage 13:

Bis wann soll die Straße „Westumfahrung Bahnhofstraße“ gebaut werden, und wie weit ist der Prozess fortgeschritten?

Antwort zu 13:

Die Planfeststellungsunterlage wurde Anfang 06/2023 bei der Anhörungsbehörde eingereicht. Die Auslegung ist erfolgt. Die Einwendungsfrist endete in 01/2024. Die Erörterung hat in der Zeit vom 15. bis 17. Juli 2025 stattgefunden. In Abhängigkeit vom weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens und möglicher Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss ist ein frühestmöglicher Baubeginn im 2. Quartal 2027 denkbar. Es wird mit einer Bauzeit von ca. 5 Jahren gerechnet.

Frage 17:

Mit Blick auf die Bewerbung für die Austragung der Olympischen Spiele: Welche Konzepte verfolgt der Senat hinsichtlich eines baulichen Verkehrskonzeptes für mögliche Wettkampfstätten in Köpenick angesichts der Energieversorgung der Verkehrsmittel?

Antwort zu 17:

Berlin hat für die Olympiabewerbung das Konzept BERLIN+ beim Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) eingereicht, der im kommenden Jahr dann über den Kandidaten für das internationale Auswahlverfahren des International Olympic Committee (IOC) entscheidet. Es handelt sich um eine Vorauswahl unter den deutschen Bewerberstädten. Ein detailliertes Verkehrskonzept ist für diese Bewerbungsphase kein Bestandteil der Unterlagen.

Frage 18:

Welche Aufgaben der hier abgefragten Maßnahmenbereiche sieht der Senat bei sich und seinen Beteiligungsunternehmen, welche Aufgaben liegen aus Sicht des Senats bei der Deutschen Bahn?

Antwort zu 18:

Für die Stadionerweiterung soll im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans Baurecht geschaffen werden. Die Anwendung regelt § 12 des Baugesetzbuches. Demnach liegt die Durchführung des Vorhabens und die dafür notwendigen Erschließungsmaßnahmen beim Vorhabenträger. Details regelt der obligatorische und noch abzuschließende Durchführungsvertrag. Maßnahmen im Bereich der S-Bahn liegen bei der DB AG. Weitere Maßnahmen im Bereich des ÖPNV liegen bei der BVG, unter Kostenbeteiligung des Vorhabenträgers.

Berlin, den 06.11.2025

In Vertretung

Prof. Kahlfeldt

.....

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen