



19. Wahlperiode

Unterausschuss Zukunft Stammstrecke

8. Sitzung

Dienstag, 11. November 2025, 08:30 bis 09:20 Uhr

INHALT

Geschäftliches	1
Bericht des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zum aktuellen Sachstand des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München – mit Aussprache –	2

Geschäftliches

Vorsitz: Tobias Beck (FREIE WÄHLER)

Vorsitzender Tobias Beck (FREIE WÄHLER) stellt die Ordnungsgemäßheit der Ladung und das Einverständnis des Unterausschusses mit der Aufnahmegenehmigung für Presse, Funk, Fernsehen und Fotografen gem. § 140 BayLTGeschO fest. – Für 2026 seien Sitzungen des Unterausschusses am 03.02.2026, am 16.06.2026 und am 13.10.2026 vorgesehen.

* * *

Bericht des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zum aktuellen Sachstand des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München – mit Aussprache –

Vorsitz: Tobias Beck (FREIE WÄHLER)

MDirig Alexander Bonfig (Wohnen, Bau und Verkehr) erstattet den Bericht in Anlehnung an die Präsentation (siehe Anhang) und erläutert zunächst die Fotos am Anfang der Präsentation. Er, Bonfig, fahre jeden Tag mit der S-Bahn am Bahnhof Laim stadteinwärts vorbei, also am Bauabschnitt Oberirdisch West. Am Oberbau und bei den Gleisarbeiten seien große Fortschritte erzielt worden; Leit- und Sicherungstechnik und der Kanaltiefbau sowie die Signalgründungen für die nächste Bauphase seien erfolgreich abgeschlossen worden. Die Gleisbauarbeiten seien noch im Gange; so habe eine große Aktion in der letzten Woche leider auch zu Beeinträchtigungen für die Fahrgäste mit viel Schienenersatzverkehr geführt. Diese Belastungen seien leider für den Fortgang der Bauarbeiten notwendig.

Das Foto auf Seite 5 zeige die neu betonierte Bodenplatte, auf der die Tunnelbohrmaschine für den Erkundungs- und Rettungsstollen im Herbst 2026 auffahren werde; an der Rückwand seien die Kreise zu sehen, wo die Tunnelbohrmaschinen starteten. Die 180 Meter lange und 700 Tonnen schwere Tunnelbohrmaschine sei mittlerweile bei der Firma beauftragt und werde den Tunnelquerschnitt mit einem Durchmesser von 5 Metern bohren.

Am Hauptbahnhof liefen die Arbeiten im Soll. Die Ebene E-6 liege als unterste Ebene 50 Meter unter der Oberfläche im Münchener Untergrund. Das MAN-Dach habe sich zwischen dem ehemaligen Empfangsgebäude und dem denkmalgeschützten Gleishallendach befunden. Mit den Injektionsbohrungen (S. 8) werde sichergestellt, dass es im Umfeld keine Setzungen gebe; die Rollenlager des Gleishallendachs seien ausgebaut, gereinigt und lagegerecht wieder eingebaut worden.

Im Marienhof sei der Bau schon ganz unten angekommen. Die unterste Bodenplatte in 40 Metern Tiefe sei ein gigantisches Betonfundament: 2,50 Meter dick und 50 auf

90 Meter groß. Zusätzlicher Beton sei völlig planmäßig mit Transportmischern zugeliefert worden; die Mischanlagen der Baustelle Marienhof hätten für die benötigten Massen nicht mehr ausgereicht. Die Betonage sei in der Nacht erfolgt, um die Härtung des Betons bei günstiger Temperatur zu ermöglichen. Beton werde beim Aushärten nämlich heiß; bei zu hoher Temperatur würden sich Risse bilden. – Die großen runden Rohre seien temporäre Verstärkungen und würden später, nach dem Einbau der Bodenplatte, wieder entfernt; sie hätten zur Stabilisierung der tiefen Baugrube eingebaut werden müssen.

Im Abschnitt Unterirdisch Ost (S. 12 ff.) seien die Bauvorarbeiten mittlerweile nach einem offiziellen Spatenstich durch Staatsminister Bernreiter am 20. Oktober 2025 angelaufen – ein sehr wichtiger Schritt im Hinblick auf die termingerechte Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Der Kanal sei provisorisch in Betrieb genommen worden, und für den Bau des Rettungsschachts 7 seien Lärmschutzwände aufgebaut worden. – Zum Abschnitt Oberirdisch Ost laufe momentan das Vergabeverfahren. Die Personenüberführung Ost sei bereits im Vorfeld errichtet worden, um die Personenströme während der Baumaßnahme am Ostbahnhof barrierefrei führen zu können.

Die DB habe in der letzten Sitzung des Lenkungskreises vom 27. Juni 2025 über die aktuelle Kostenentwicklung (S. 15) berichtet. In der letzten Sitzung des Unterausschusses seien Kosten in Höhe von 9,369 Milliarden Euro berichtet worden; die Kosten seien stabil geblieben, eigentlich sogar etwas zurückgegangen. Die Bahn habe das letzte Mal die Teuerung näherungsweise berechnet, während sie inzwischen exakt ermittelt worden sei. Insofern gebe es hier eine leichte Reduzierung der Kosten. Basis- und Risikokosten seien absolut gleich geblieben.

Termine: Die DB habe einen Prognose-Terminplan und einen Soll-Terminplan. Der Prognose-Terminplan ergebe den Termin, der ohne Gegensteuerungsmaßnahmen kommen würde; die DB beabsichtige immer noch, die 2. S-Bahn-Stammstrecke durch Gegensteuerungs- und Beschleunigungsmaßnahmen im Jahr 2035 fertigzustellen. Für die Staatsregierung gelte nach wie vor die Sprachregelung, dass die Gesamtinbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke für den Zeitraum 2035 bis 2037 geplant sei. 2037 sei die Prognose der Baubegleitung. Insofern sei auch die Terminprognose stabil.

Zum Bericht der Baubegleitung (S. 17): Die Baufreiheit für die Arbeiten an der westlichen Erweiterung, also am Hauptbahnhof, sei mittlerweile nach Verhandlungen der DB mit den Baufirmen gesichert, so die DB. Damit könnten die Bauarbeiten am Hauptbahnhof planmäßig fortgeführt werden. Auf die Bedeutung dieses Punkts habe die Baubegleitung immer wieder hingewiesen. Solange sich hier die Baufirmen ins Gehege gekommen wären und nicht ungestört arbeiten könnten, wären Probleme auf der Baustelle nicht zu vermeiden gewesen. – Die Verhandlungen der offenen Nachträge mit der am Hauptbahnhof bauausführenden ARGE, die von der Baubegleitung als finanzielles Risiko betrachtet würden, liefen noch. Insofern sei das Risiko noch vorhanden; die Baubegleitung betrachte diesen Punkt sehr genau.

Die Netzerfüllenden Maßnahmen würden, so die Baubegleitung, zeitlich von der DB immer weiter nach hinten geschoben – zum einen aus internen Gründen, zum anderen aber auch wegen Einwänden in Planfeststellungsverfahren.

Die neue Risikovalidierung der DB werde immer noch überarbeitet; nach wie vor habe die Staatsregierung die von der DB vorgelegte Risikovalidierung nicht akzeptiert. Hier müsse die Bahn noch nacharbeiten.

Bei den Änderungsanträgen habe die Baubegleitung in aller Regel Defizite festgestellt; die DB habe die Änderungsanträge überarbeiten müssen. Solange die Baubegleitung sie nicht für in Ordnung befände, akzeptiere die Staatsregierung Änderungsanträge nicht. Daher müsse die DB die Unterlagen so vorlegen, damit die Staatsregierung sie vernünftig prüfen und etwaige Konsequenzen beurteilen könne.

Vorsitzender Tobias Beck (FREIE WÄHLER) dankt für die "tolle Präsentation". Die Bauarbeiten kämen gut voran; vieles passiere, und alle arbeiteten am Erfolg des Baues. Die Fortschritte seien sehr gut. Erfreulicherweise seien Kosten und Termin bisher im Rahmen. Nach Abschluss der Vergabe im Osten sei eine weitere Stabilisierung der Kosten zu erwarten.

Abg. Dr. Markus Büchler (GRÜNE) dankt für den guten Bericht; alles klinge soweit erst mal ganz gut, wenn auch die Meinungen zwischen Staatsregierung und GRÜNEN zum Projekt als Ganzem "himmelweit" auseinandergingen. Immerhin gehe es ohne zusätzliche Komplikationen wenigstens voran.

Am Marienhof sei die Lokalisierung der Baustelle für den Verbindungsstollen zum bestehenden Bahnhof unklar; beide Gebäude lägen quer zueinander. Hierzu wären Erläuterungen hilfreich.

Nach dem Querbahnsteig, einem Steg beim Münchener Hauptbahnhof habe er, Büchler, schon in den letzten beiden Sitzungen des Unterausschusses gefragt. Dieser solle in Form einer Fußgängerüberführung vom Starnberger zum Holzkirchner Bahnhof als Interimslösung entstehen und endlich eine wenn auch nicht barrierefreie Querungsmöglichkeit für Leute ohne Mobilitätseinschränkungen schaffen. Spätestens die letzte Woche, aber auch schon die vielen Monate davor hätten gezeigt, wie dringend die Fahrgäste diese Möglichkeit bräuchten, um am Hauptbahnhof überhaupt noch durchzukommen. Die Zustände am Hauptbahnhof hätten gerade in der letzten Woche "jeder Beschreibung gespottet" mit Menschenmassen auf den Bahnsteigen, in denen es über Minuten hinweg weder vorwärts- noch rückwärtsgegangen sei. Hier sei eine Falle entstanden; ein Bypass sei unerlässlich und werde schmerzlich vermisst.

Unklar sei, wann eine Besserung vorne am Querbahnsteig erwartbar sei – sicherlich erst nach dem Hochbau des Empfangsgebäudes – und welche Netzergänzenden Maßnahmen, die für eine positive Auswirkung der 2. S-Bahn-Stammstrecke absolut wichtig seien, verzögert würden.

MDirig Alexander Bonfig (Wohnen, Bau und Verkehr) erläutert, der Stollen am Marienhof komme auf der Bahnsteigebene am nördlichen Ende des jetzigen Geschosses der U3/U6 an. Eine Skizze hierzu könnte von der DB angefordert und dem Ausschuss übermittelt werden.

Beim Querbahnsteig gehe zum einen um die Passerelle, die die DB als Teil des Deutschlandtakts vollkommen unabhängig vom Projekt der 2. S-Bahn-Stammstrecke bauen wolle

und die nicht aus den Mitteln für die 2. S-Bahn-Stammstrecke finanziert werde. Aus den Mitteln für die 2. S-Bahn-Stammstrecke könnte diese Passerelle nur finanziert werden, wenn der Steg zur Entfluchtung während der Bauzeit notwendig wäre. – Dieser Steg in dem Bereich mit dem großen Schriftzug "Grundig" solle ermöglichen, dass die Fahrgäste von Bahnsteig zu Bahnsteig laufen könnten, um die Umsteigezeiten zwischen den Zügen um etwa drei Minuten zu verkürzen. Momentan liefen hierzu bei der DB die Vorplanungen; der nächste Schritt sei für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bereits angemeldet. Die Passerelle solle modular umgesetzt werden können – in einem ersten Schritt könne also ein Steg gebaut werden, um die Situation im Vorfeld im Hinblick auf die Enge am Querbahnsteig zu verbessern.

Zu Themen wie Entfluchtung bei einem Extremereignis stehe die DB in engem Kontakt mit den Sicherheitskräften, auch mit der Feuerwehr. Die nächsten Bauphasen seien mit der Feuerwehr abgestimmt, damit die Verkehrsflüsse noch ohne Steg funktionierten. Natürlich würde ein solcher Steg Entspannung bringen und wäre auch aus Sicht der Staatsregierung sinnvoll; deswegen dränge die Staatsregierung die DB, diesen Steg möglichst schnell umzusetzen.

Zu den Netzerfüllenden Maßnahmen könne dem Ausschuss gerne berichtet werden; dieser Bericht wäre angesichts der Vielzahl dieser Maßnahmen entsprechend umfangreich. Die Netzerfüllenden Maßnahmen hätten derzeit den Zielhorizont 2028; hier gebe es einen relativ großen Puffer bis zur Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Die Netzerfüllenden Maßnahmen hätten aber auch für sich allein betrachtet positive Effekte; daher sollten sie nach Auffassung der Staatsregierung möglichst früh umgesetzt werden.

Abg. Benjamin Nolte (AfD) fragt nach dem Zeitablauf und den Beschleunigungsmaßnahmen. – Die Stabilität bei Kosten und Terminen beziehe sich auf die Aussagen in der letzten Sitzung des Unterausschusses. Seien weitere Kostensteigerungen, etwa beim Tunnelvortrieb, zu gewärtigen?

Die Zustände in der letzten Woche in München zwischen Pasing und Hauptbahnhof seien in der Presse sowie vom Fahrgastverband Pro Bahn kritisiert worden; sie hingen durchaus mit den Bauarbeiten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke zusammen. Er, Nolte, habe

die Zustände etwa am Heimeranplatz als "sehr, sehr abenteuerlich" und "lebensgefährlich" wahrgenommen; Fahrgäste seien wegen abgerissener Umleitungszettel "durch die Katakomben geirrt". Sei eine Aufarbeitung dieser Tage geplant, um Vorkehrungen für die Zukunft treffen zu können? – Zwar habe sich die AfD für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke entschieden und stehe dahinter, aber hier müssten bessere Lösungen gefunden werden.

Abg. Katja Weitzel (SPD) erkundigt sich nach der künftigen Situation am Bahnhof Laim; offensichtlich stehe nur noch ein Gleis für den S-Bahn-Verkehr zur Verfügung. Die Pflasterung am Bahnsteig könne wohl in der Tat noch heuer abgeschlossen werden; wann sei mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnsteigs und der Aufzüge zu rechnen? – Als direkte Anwohnerin könne sie bestätigen, dass durch die Bauarbeiten an den Gleisen nach Pasing keine Lärmbelästigung aufgetreten sei.

MDirig Alexander Bonfig (Wohnen, Bau und Verkehr) antwortet auf die Fragen des Abgeordneten Benjamin Nolte, die Entwicklung der Beschleunigungsmaßnahmen sei Aufgabe der DB, sowohl im Hinblick auf den Personal- wie auch auf den Maschineneinsatz. Konkretes gebe es hier noch nicht. Bei den Tunnelvortrieben könne wohl noch Zeit hereingeholt werden, beispielsweise wenn eine Tunnelbohrmaschine etwas schneller unterwegs sei.

Die Aussage zur Stabilität der Kosten beziehe sich auf die letzte Sitzung des Unterausschusses. In den Risikokosten seien Kosten enthalten für den Fall, dass Mehrkosten beim Tunnelvortrieb entstünden. Der Freistaat erwarte, dass die DB alle Risiken, die eintreten können, in den Risiko-Block ordnungsgemäß eingestellt habe. – In der letzten Woche sei er, Bonfig, selber mit dem Schienenersatzverkehr gefahren. Die Situation sei zu Beginn der Woche auch aus Sicht der Staatsregierung schwierig gewesen; man habe mit Herrn Büttner Anfang der Woche darüber gesprochen. Die S-Bahn München habe einen zusätzlichen Zug organisiert, um die Situation zu entschärfen. Allerdings sei die begrenzte Situation auf der Schiene zu sehen: Die S-Bahn-Gleise könnten wegen der Bauarbeiten nicht genutzt werden, und die anderen Gleise seien durch den Regionalverkehr ausgelastet, sodass keine zusätzlichen Züge gefahren werden könnten. Der Hauptbahnhof sei ein

weiterer limitierender Faktor, weil dort freie Bahnsteige fehlten. – Der Schienenersatzverkehr durch Busse werde zwar von der S-Bahn München zur Verfügung gestellt, von den Fahrgästen aber relativ schlecht angenommen. Das sei insofern nachvollziehbar, als Züge zwischen Pasing und Hauptbahnhof schneller seien als Busse auf den Straßen. – Eine Aufarbeitung mit der S-Bahn München sei geplant, um nach weiteren Verbesserungspotenzialen zu suchen.

In Laim gebe es derzeit drei Gleise und zwei Bahnsteige, an denen S-Bahnen hielten. Nach der Fertigstellung des Bahnsteigs A werde umgestellt, sodass nur noch zwei Gleise verfügbar seien, an denen S-Bahnen hielten. Das werde dadurch kompensiert, dass einige S-Bahnen von Westen durchführen und nicht mehr in Laim, sondern am Hirschgarten hielten. Insofern müsste die Situation in Laim eigentlich gut funktionieren.

Die DB habe angekündigt, dass der Aufzug beim Bahnsteig A in Laim bis Ende 2025 in Betrieb genommen werde. Dann könne man in Laim barrierefrei in S-Bahnen einsteigen, die stadtauswärts führen. Mitte 2026 solle der Bahnsteig A komplett in Betrieb gehen, sodass sowohl stadtauswärts fahrende S-Bahnen als auch stadteinwärts fahrende S-Bahnen am Bahnsteig A erreicht werden könnten. Fahrgäste aus stadteinwärts fahrenden S-Bahnen könnten in Laim dann barrierefrei aussteigen.

Abg. Katja Weitzel (SPD) hinterfragt die Aussage, dass nicht mehr alle S-Bahnen in Laim hielten; das sei wohl kein Komfort für die Fahrgäste und hoffentlich eine Zwischenlösung.

MDirig Alexander Bonfig (Wohnen, Bau und Verkehr) ergänzt, das sei selbstverständlich nur eine Zwischenlösung, bis der Bahnsteig B mit zwei zusätzlichen Bahnsteigkanten gebaut sei. Dort könnten künftig stadteinwärts fahrende S-Bahnen halten; die stadtauswärts fahrenden S-Bahnen hielten künftig am Bahnsteig A. Perspektivisch stünden dann mehr Bahnsteigkanten als heute zur Verfügung; der Endzustand werde auf jeden Fall besser. Perspektivisch hielten die S-Bahnen regulär in Laim; nur in einer Übergangsphase führen in Laim einzelne S-Bahnen durch. Das sei für viele Fahrgäste aus Laim bzw. dem Münchener Westen wohl nicht das ganz große Problem, weil viele S-Bahnen führen; sie

müssten dann eben in Pasing eine entsprechende S-Bahn nehmen oder am Hirschgarten umsteigen.

Vorsitzender Tobias Beck (FREIE WÄHLER) dankt für den ausführlichen Bericht und die gute Beantwortung der Fragen. Ein Bericht zu den Netzerfüllenden Maßnahmen wäre für den Unterausschuss sicherlich von Interesse; mit dem Vorsitzenden Jürgen Baumgärtner, dem Ausschussbüro und der Staatsregierung wären die Modalitäten noch zu besprechen.

* * *

(Schluss der Sitzung)

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Sachstand zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke

Alexander Bonfig

Ministerialdirigent
Leiter der Abteilung Schienen- und Luftverkehr

leben
bauen
bewegen

Agenda

Überblick für den heutigen Bericht

1. Projektfortschritt
2. Kosten
3. Termine
4. Bericht der Baubegleitung
5. Änderungsmanagement
6. Fazit



Projektfortschritt

Oberirdisch West





Projektfortschritt

Oberirdisch West





Projektfortschritt

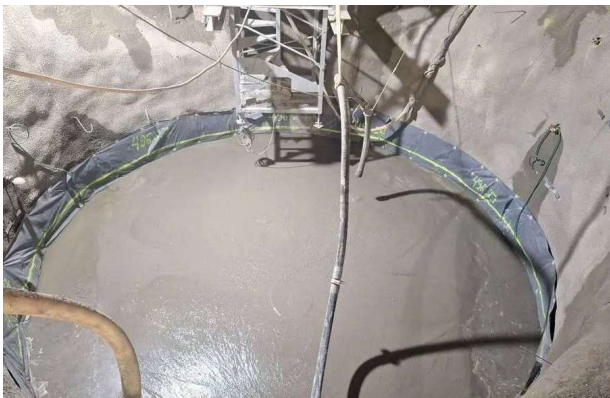
Unterirdisch West





Projektfortschritt

Unterirdisch West



Blick auf unteren Schacht nach Verfüllung

01.10.2025 08:25:57

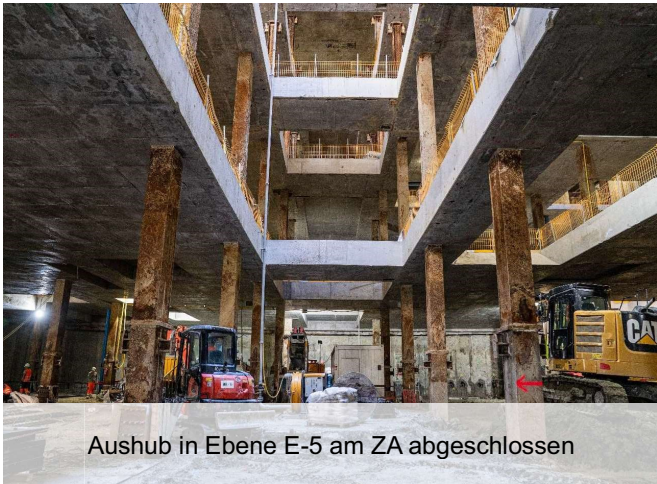


Blick in Richtung unterer Schacht/
Einfahrkaverne West vor Auffüllung



Projektfortschritt

Hauptbahnhof



Aushub in Ebene E-5 am ZA abgeschlossen



Rückbau MAN-Dach am Hauptbahnhof erfolgreich abgeschlossen



Projektfortschritt

Hauptbahnhof



Injektionsbohrungen in Ebene E-5 am ZA



Rollenlager

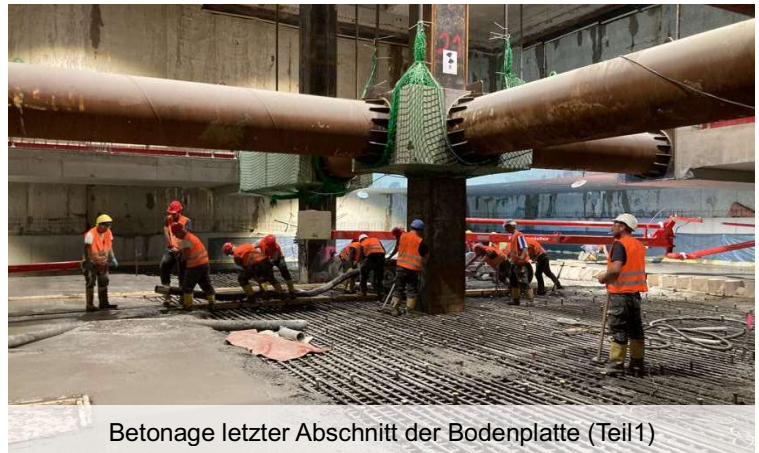


Projektfortschritt

Marienhof



Anlieferung Beton



Betonage letzter Abschnitt der Bodenplatte (Teil1)



Projektfortschritt

Marienhof



Verbindungsstollen U3/U6



Bohrpfahlschacht der SWM „von außen“ erreicht



Projektfortschritt

Unterirdisch Ost



MSE-Kanal - Provisorium in Betrieb genommen



RS7 - Montage Paneelen Lärmschutzwand



Projektfortschritt

Unterirdisch Ost



Spatenstich mit Staatsminister Bernreiter



Spatenstich im Oktober

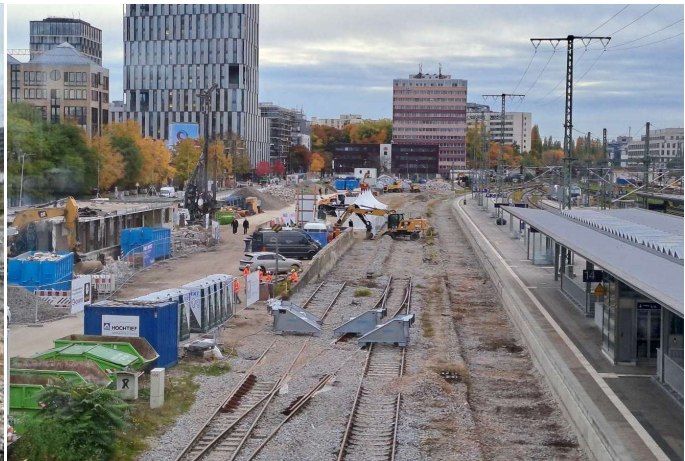


Projektfortschritt

Ostbahnhof und Oberirdisch Ost



Rückbau Gleise Autoreisezuganlage

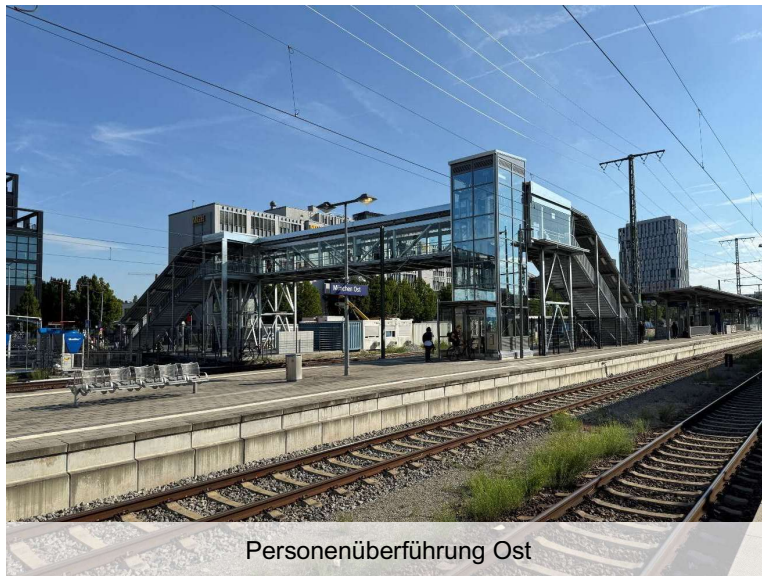


MOPT - Baufeld / BE Friedenstraße



Projektfortschritt

Ostbahnhof und Oberirdisch Ost



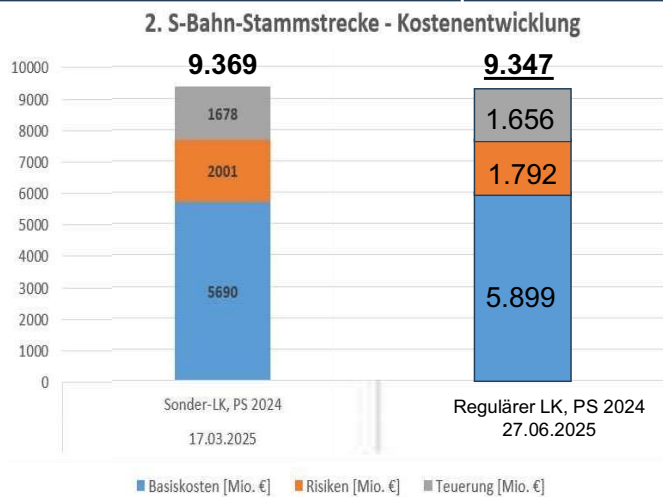
Personenüberführung Ost



Kosten

Bericht der DB in der Lenkungskreissitzung am 27. Juni 2025

Bericht Unterausschuss am 8. April 2025	Aktualisierung zum Stand 31. März 2025
---	--



- Die prognostizierten Projektkosten sinken leicht um ca. 0,2 % auf **9,347 Mrd. Euro**
- Ohne Teuerung betrachtet (Preisstand (PS) 2021) liegen die prognostizierten Gesamtkosten nach wie vor bei **7,691 Mrd. Euro**



Termine

Bericht der DB in der Lenkungskreissitzung am 27. Juni 2025

- Die **Prognose der DB** für die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke liegt nach wie vor in **12/2036**.
- Die bisherige **Sprachregelung**, wonach die Gesamtinbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke für den Zeitraum 2035 bis 2037 geplant ist, **gilt weiterhin**.
- Es wird von der DB weiterhin **angestrebt**, die **Fertigstellung** durch Beschleunigungsmaßnahmen **noch in 2035 zu erreichen**.



Bericht der Baubegleitung

Lenungskreissitzung am 27. Juni 2025

- **Baufreiheit** für die Arbeiten an der **Westlichen Erweiterung** kritisch, da noch nicht gesichert (nachrichtlich laut DB: erfolgt nun im Januar 2026)
- Verhandlung der **offenen Nachträge** mit der am Hbf bauausführenden ARGE stellt nach wie vor finanzielles Risiko dar
- Bei den sog. **Netzergänzenden Maßnahmen** verschieben sich die prognostizierten IBN-Zeitpunkte immer wieder, was aus Sicht der Baubegleitung überwiegend dem Einflussbereich der DB zuzurechnen ist.



Bericht der Baubegleitung

Lenkungskreissitzung am 27. Juni 2025

- Die **neue Risikovalidierung der DB** (dazu wurde im UA am 8. April 2025 berichtet) müsse überarbeitet werden (nachrichtlich: Prozess läuft noch, Risikovalidierung nach wie vor nicht von Freistaat akzeptiert).
- Bei fast allen **Änderungsanträgen** der DB bestehen Mängel und Kritikpunkte (nachrichtlich: diesen Kritikpunkten geht der Freistaat in jedem Einzelfall nach)



Änderungsmanagement

Aktueller Stand gemäß Angaben der DB in der Lenkungskreissitzung am 27. Juni 2025

Stand 31. März 2025

- **231 Änderungssachverhalte** eingetreten.
- Davon waren **17 Änderungen zustimmungspflichtig**, wiederum davon **9 Sachverhalte genehmigt**

Stand heute

- Seit 31. März 2025 wurden vom FS **zwei weitere zustimmungspflichtige Sachverhalte genehmigt**



Änderungsmanagement

Aktueller Stand (05.11.2025) der Zustimmungen zu Änderungsanträgen der DB

Bezeichnung der Änderung	Abschnitt	Änderungsart	zugestimmt	Änderung Basiskosten	Änderung Risikokosten
Sprengung Bunker	Hauptbahnhof	Änderung Projektbeschreibung	16.08.2024	1,1 Mio. €	-1,1 Mio. €
Planänderung 21 – LBP	Oberirdisch West	Planänderung	07.10.2024	keine	keine
Planänderung 10 – Strassergelände	Marienhof	Planänderung	24.03.2025	0,2 Mio. €	-0,2 Mio. €
Terminplanänderung	Netzergänzende Maßnahme 13	Meilensteinanpassung	24.03.2025	0,04 Mio. €	-0,04 Mio. €
Medienfreimachung	Hauptbahnhof	Kostensteigerung	24.03.2025	26,9 Mio. €	-26,9 Mio. €
Terminplanänderung	Marienhof	Meilensteinanpassung	24.03.2025	12,5 Mio. €	-12,5 Mio. €
Auffahrreihenfolge Bahnsteigröhren	Hauptbahnhof	Änderung Projektbeschreibung	14.01.2025	keine	keine
Vergabe Tunnel und Station VE733	Ostabschnitt	Meilensteinanpassung und Kostensteigerung	18.03.2025	87,0 Mio. €	-87,0 Mio. €
Setzungsausgleich Gleishallendach	Hauptbahnhof	Planänderung	31.03.2025	keine	keine
Rampenverschiebung am Rettungsschacht	Hauptbahnhof	Planänderung	30.01.2025	keine	keine
Rohbau Medienkanal	Hauptbahnhof	Änderung Projektbeschreibung	17.03.2025	0,4 Mio. €	-0,4 Mio. €
Konkretisierung Projektumgriff ZHM08	Hauptbahnhof	Änderung Projektbeschreibung	30.04.2025	11,9 Mio. €	-11,9 Mio. €
			Summe:	140,0 Mio. €	-140,0 Mio. €



Fazit

Das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke hat sich stabilisiert

- **Kosten und Termine** sind seit der letzten Sitzung des UA **stabil**.
- Das **Änderungsmanagement** ist **etabliert** und führt bei der DB zu erhöhtem Rechtfertigungsdruck.
- Die **qualitätssichernden Instrumente** des 5. Nachtrags **greifen**.
- **Nächster Lenkungskreis:** am 16. Dezember 2025