



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 24.02.2015

### 2. S-Bahn-Tunnel V – Aktueller Projektstatus

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche offenen Punkte zur Erlangung der Planfeststellung/des Baurechts sind noch im Planfeststellungsabschnitt PFA 1 bzw. im PFA 3neu genau zu klären (Auflistung der offenen Punkte für PFA 1 bzw. für PFA 3neu)?
2. Welche bauliche Lösung soll für den Umstieg zwischen „2. S-Bahn-Tunnel“ und der U2/1 bzw. der U5/4 am Hauptbahnhof realisiert werden, welche Vorbehalte bestehen dabei noch seitens des Freistaats Bayern, der DB und der MVG und welche Umsteigezeiten zur U2/1 bzw. zur U5/4 resultieren aus dieser Planungsvariante?
3. Sind erneute Planauslagen oder Tekturen aufgrund von Planänderungen der Planfeststellungsabschnitte PFA 1 bzw. PFA 3neu zu erwarten, und wenn ja, welche und wann?
4. Wie ist aktuell der weitere Zeitplan für die PFA 1, PFA 2, PFA 3neu und PFA 3A?

## Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 14.08.2015

Die Schriftliche Anfrage wird unter Hinzuziehung einer Stellungnahme der Deutschen Bahn wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

#### PFA 1

Am 9. Juni 2015 hat das Eisenbahn-Bundesamt den Beschluss zum Planfeststellungsabschnitt 1 erlassen.

#### PFA 3neu

Aus Sicht der Deutschen Bahn als Vorhabenträgerin gibt es keine offenen Punkte, welche noch im Vorlauf zum Beschluss zu klären wären. Hinsichtlich des Schutzes vor Baulärm sind derzeit noch Einzelobjektbegehungen zur Klärung individueller passiver Schutzmaßnahmen vor Baulärm in Arbeit. Diese werden in Kürze abgeschlossen.

Zu 2.:

Die geplante Direktverbindung aus dem zentralen Zugangsbauwerk zur 2. Stammstrecke, dem sogenannten Nukleus, auf der -3-Ebene zur U1/U2 soll erst dann in Betrieb gehen, wenn Deutsche Bahn und Stadtwerke München/Münchener Verkehrsgesellschaft eine Lösung gefunden haben, die die bereits heute nahezu ausgelastete U-Bahn-Stationinfrastruktur für zukünftige verkehrliche Entwicklungen ertüchtigt. Dazu untersuchen Deutsche Bahn und Stadtwerke München/Münchener Verkehrsgesellschaft mehrere Lösungsansätze. Ziel bleibt es, bereits zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke die Direktverbindung zur U1/U2 in Betrieb zu nehmen.

Auf die ursprünglich vorgesehene Direktverbindung zur U4/U5 aus dem Nukleus wird verzichtet. Darauf haben sich Deutsche Bahn und die Münchner Stadtwerke/Münchener Verkehrsgesellschaft verständigt, nach dem die Münchner Verkehrsgesellschaft bereits heute von einer nahezu ausgelasteten U-Bahn-Stationinfrastruktur ausgeht und für zukünftige Entwicklungen keine ausreichenden Leistungsfähigkeitsreserven sieht. Die Erreichbarkeit der U4/U5 bleibt wie bisher über das Sperrengeschoss gewährleistet.

Zu 3.:

Aus Sicht der Deutschen Bahn als Vorhabenträgerin können bei einem Projekt dieser Größe und Laufzeit grundsätzlich Planänderungen nicht ausgeschlossen werden. Dabei wird es sich aller Wahrscheinlichkeit nach im Wesentlichen um punktuelle Änderungen/Anpassungen handeln. Die Deutsche Bahn wird dann im Einzelfall prüfen, wann und in welchem Umfang Planänderungen zur Genehmigung eingereicht werden müssen. Konkret stehen für den PFA 1 und PFA 3neu derzeit keine Planänderungen an.

Zu 4.:

Aktuell liegt für den PFA 2 und PFA 3A Baurecht vor. Für den PFA 1 wurde am 9. Juni 2015 der Planfeststellungsbeschluss vom Eisenbahn-Bundesamt erlassen und für den PFA 3neu erwartet die Deutsche Bahn den Planfeststellungsbeschluss Ende 2015. Darüber hinausgehende belastbare Aussagen zu Zeitplänen können erst im Zusammenhang mit der Entscheidung der Staatsregierung über die endgültige Realisierung der 2. Stammstrecke erwartet werden.