

Liebe Münchner*innen, liebe Anwohner*innen,

vor über 50 Jahren, zu den Olympischen Sommerspielen 1972, sind die ersten U-Bahnen in München in Betrieb gegangen. Und sie sind heute nicht mehr wegzudenken. Gleichzeitig ist der öffentliche Personennahverkehr, insbesondere die U-Bahn, das Herzstück einer nachhaltigen Mobilität in unserer Stadt.

München hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2035 klimaneutral zu sein. Dieses ehrgeizige Ziel ist nur mit dem konsequenten Ausbau einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur möglich. Die Erweiterung unseres U-Bahn-Netztes spielt dabei eine zentrale Rolle. Die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 vom Laimer Platz bis zum Verkehrsknoten Bahnhof Pasing bindet den Stadtteil erstmalig ans U-Bahn-Netz an. Sie ermöglicht außerdem ein Umsteigen zu den Regional- und Fernverkehrszügen, zu den S-Bahn-Linien sowie zu einer Vielzahl von Bus- und Trambanbindungen.

Die Arbeiten am ersten Streckenabschnitt, der unter der Gotthardstraße liegt, sowie an den drei künftigen U-Bahnhöfen Baumschule Laim, Am Knie und Pasing laufen auf Hochtouren. Geplant ist zudem, die Linie U5 über Pasing hinaus nach Freiham zu verlängern. Erste Vorarbeiten dafür haben im August 2023 mit Bodenuntersuchungen am künftigen U-Bahnhof Freiham begonnen. Ende 2024 bis März 2025 hat das Baureferat diese Untersuchungen im Bereich der geplanten Trasse fortgeführt. Bereits seit Mai 2024 stellt die Stadt das künftige Bahnhofsbaupark in Freiham her, bevor dann an dieser Stelle Wohnungen gebaut werden. Bis zu 30.000 Menschen werden in dem neuen Stadtteil im Münchner Westen einmal leben. Für sie entsteht mit der Verlängerung der U5 eine schnelle und zuverlässige Verbindung zum Pasinger Bahnhof und in die Innenstadt.

Ich freue mich, dass der Stadtrat trotz angespannter Haushaltssituation die Finanzierung dieses Projekts beschlossen hat. Den Ausbau des U-Bahn-Netztes können wir als Kommune aber nicht ohne Unterstützung finanzieren. Hier ist ein klares Bekenntnis von Bund und Land gefragt, den unverzichtbaren Ausbau der Infrastruktur in den Kommunen auskömmlich zu fördern.

Leider lassen sich bei einer solchen Großbaustelle wie der Verlängerung der U5 Eingriffe in den Straßenraum sowie Lärm und Schmutz nicht vermeiden. Durch die geräuschärmere „Deckelbauweise“ und den Einsatz einer Tunnelbohrmaschine verringert das Baureferat Beeinträchtigungen so weit wie möglich. Dennoch wird die Baustelle Belastungen für die Anwohner*innen und die Geschäftsleute vor Ort mit sich bringen. Ihnen allen danke ich für Ihr Verständnis.

Damit sich sowohl Anwohner*innen als auch interessierte Bürger*innen über das Bauprojekt informieren können, hat das Baureferat an der Willibaldstraße ein Infocenter eingerichtet. Mitarbeiter*innen des Baureferats informieren dort über die künftige Trassenführung, über die Bauweise von Tunnel und Bahnhöfen sowie über weitere technische Details. Kommen Sie vorbei, es lohnt sich!

Dieter Reiter
Oberbürgermeister



Streckenverlauf der U5-Verlängerung vom Laimer Platz nach Pasing. Eine weitere Verlängerung von dort zum neuen Stadtteil Freiham ist in Planung.

Gesamtprojekt

Die rund 3,8 Kilometer lange Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 beginnt westlich des bestehenden U-Bahnhofs Laimer Platz in der Gotthardstraße. Dort folgt die Strecke zunächst dem Verlauf der Gotthardstraße bis zur Willibaldstraße.

An den Bahnhof an der Willibaldstraße, Baumschule Laim, schließt sich im Untergrund ein sogenanntes Aufweitungsbaupark an, das einen möglichen Streckenabzweig nach Süden Richtung Blumenau enthält. Über den neuen Bahnhof Am Knie südlich der Landsberger Straße führt die Trasse dann zum Bahnhof Pasing, unter dem der neue U-Bahnhof mit den erforderlichen Betriebsanlagen und einer Abstellanlage entsteht.

Der bisherige Endbahnhof Laimer Platz wird zu einem Durchgangsbahnhof. Die beiden äußeren bestehenden Abstellgleise der dreigleisigen Anlage werden zu Fahrgleisen. In direktem Anschluss an die bestehende Abstell- und Wendeanlage westlich des U-Bahnhofs Laimer Platz wird eine neue Abstellanlage von zirka 700 Metern Länge entstehen.

Das Baureferat baut die U5-Verlängerung vom Laimer Platz nach Pasing in zwei Teilabschnitten (Baulose).

Baulos 1

Baulos 1 umfasst den Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Laimer Platz und dem neuen Bahnhof Baumschule Laim.

Sämtliche Baumaßnahmen (Streckentunnel und Bahnhof) werden in diesem Abschnitt in der sogenannten Schlitzwand-Deckelbauweise erstellt. Aufgrund der Höhenlage der bestehenden Anlage am Laimer Platz nahe der Oberfläche und der relativ kurzen Entfernung zum Bahnhof Baumschule Laim ist eine Bauweise mittels Tunnelvortriebsmaschine in der Gotthardstraße nicht möglich.

Baulos 2

Baulos 2 beginnt westlich des Bahnhofs Baumschule Laim mit einem Startschacht und endet westlich des Bahnhofs Pasing.

In diesem Abschnitt ermöglichen Streckenführung und Bodenüberdeckung einen Tunnelbau mit Tunnelvortriebsmaschine. Die Bahnhöfe Am Knie und Pasing erstellt das Baureferat in Deckelbauweise. Vom Startschacht westlich des Bahnhofs Baumschule Laim arbeitet sich die Tunnelvortriebsmaschine in Richtung Bahnhof Am Knie vor, wo sie den bis dahin erbauten Deckel unterquert und weiter Richtung Bahnhof Pasing fährt. Dort zieht die Tunnelvortriebsmaschine ebenfalls durch den Bahnhof durch und wird über eine westlich gelegene Logistiköffnung ausgehoben.

Wir bitten um Verständnis

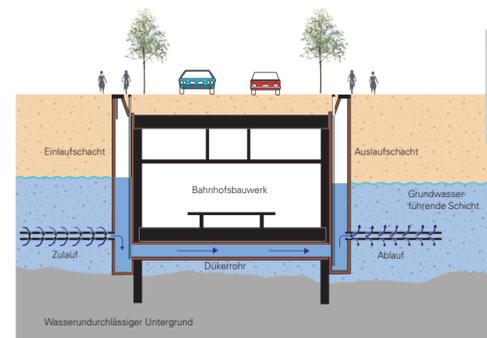
Bei Bauarbeiten im öffentlichen Raum lässt es sich leider nie völlig vermeiden, dass Lärm, Schmutz und Verkehrsumleitungen die Anwohner*innen beeinträchtigen oder behindern. Das Baureferat bemüht sich – auch im Einvernehmen mit beauftragten Firmen – die Einschränkungen während der Arbeiten so gering wie möglich zu halten.

Freimachen des Baufelds

Um mit dem eigentlichen Bauen beginnen zu können, muss zunächst der notwendige Bauraum freigemacht werden. Spartenverlegungen für Gas-, Wasser-, Fernwärme- und Stromleitungen, Kanäle oder Kommunikationskabel erfordern hohe logistische Aufwände. Während die Bauarbeiten laufen, muss die Verkehrsführung dutzende Male angepasst werden. Bei der U5-Baustelle Am Knie ist es zusätzlich nötig, die Trambahn-Trasse vorübergehend umzuverlegen.

Grundwasserschutz

Die neuen Bahnhofsbauparks und die Strecke liegen zum Teil im Grundwasser. Um ein schädliches Aufstauen des Grundwassers zu vermeiden, werden etwa alle 100 Meter entlang der Trasse Düker errichtet. Diese stellen einen Grundwasserausgleich sicher. Ein Düker funktioniert nach dem Prinzip der kommunizierenden Röhren. Der Grundwasserspiegel kann sich durch die Verbindung über Düker selbstständig ausgleichen.



Schematischer Schnitt mit Darstellung der Grundwasserführung durch Düker.

Deckelbauweise

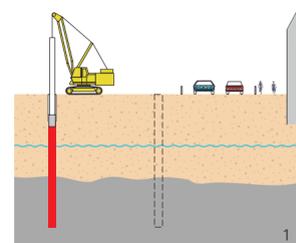
Die drei neuen U-Bahnhöfe sowie den Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Laimer Platz und dem Bahnhof Baumschule Laim führt das Baureferat in Deckelbauweise aus.

Diese Bauweise reduziert die Beeinträchtigungen für die Bevölkerung im Vergleich zu einer offenen Baugrube deutlich. Straßen und Gehwege bleiben nicht während des gesamten Bauprozesses der U-Bahn abgesperrt, sondern können schon frühzeitig wieder genutzt werden. Die anliegenden Grundstücke bleiben größtenteils erschlossen und erreichbar.

Erste Phase



Ein Schlitzwandgreifer im Einsatz für die Außenwände der Tunnelstrecke unterhalb der Gotthardstraße, 2024.

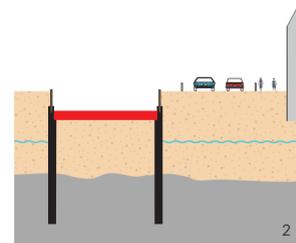


Zuerst wird die Fahrbahn auf eine Seite des Straßenraums verlagert. Zur Herstellung der Bauwerksaußenwände werden senkrechte Bohrpfähle oder Schlitzwände eingeleitet (rot). Sie reichen bis in eine wasserundurchlässige Bodenschicht und bilden einen „dichten Trog“.

Zweite Phase



Deckelbetonung an der Gotthardstraße. Für den rund zwei Meter hohen Tunneldeckel sind große Mengen an Bewehrungsseilen und Beton nötig, 2024.



Das Grundwasser innerhalb der Baugrube wird abgepumpt. Zwischen den fertiggestellten Bohrpfählen oder Schlitzwänden wird ein waagrechter Betondeckel (rot) aufgebracht. Dieser bildet später den oberen Abschluss des U-Bahn-Bauwerks.

Dritte Phase

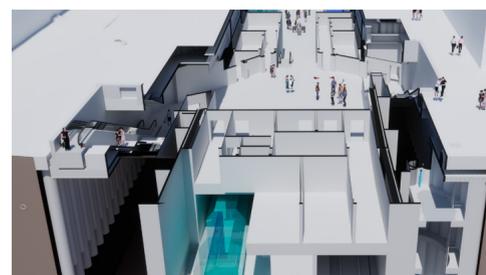


Der Bagger im Bereich des Aufweitungsbauparks an der Willibaldstraße vermittelt die Dimension des Aushubs, 2024.

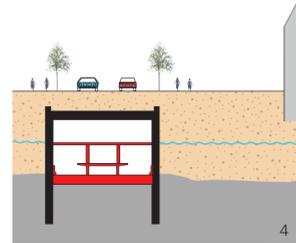


Der Deckel wird überschüttet und die Baugrube wieder verfüllt. Nach dem vollständigen Abpumpen des Grundwassers erfolgt unter dem Deckel der Aushub bis zur Sohle.

Vierte Phase



Innenleben im U-Bahnhof. Der Ausschnitt eines 3D-Modells vermittelt einen ersten räumlichen Eindruck.



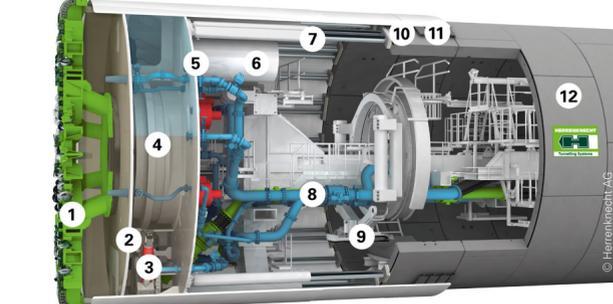
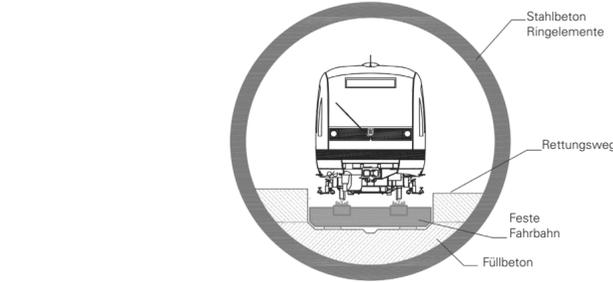
Im Untergrund beginnt der Ausbau der U-Bahn-Anlagen, während auf der Oberfläche die Wiederherstellung der Verkehrsanlagen und des Straßenraums sowie die Begrünung erfolgen.

Maschinelles Vortrieb

Tunnelvortrieb
 Die Herstellung der Streckentunnel mit einer Tunnelvortriebsmaschine hat den Vorteil, dass sie ohne größere Beeinträchtigungen der Oberfläche sowie im Regelfall mit geringeren Lärm- und Staubbemissionen verbunden ist. Diese Bauweise erfordert jedoch eine gewisse Mindestüberdeckung zur Oberfläche.

Dank der günstigen geologischen und bautechnischen Bedingungen im Baulos 2 kann in diesem Abschnitt eine Tunnelvortriebsmaschine zum Einsatz kommen. Die bis zu 100 Meter lange röhrenförmige Stahlkonstruktion der Vortriebsmaschine trägt vorne ein Schneidrad mit rotierenden Schälmessern, die das Bodenmaterial herausbrechen.

Das Erdreich wird durch die Maschine hindurch nach hinten befördert und von dort durch den Tunnel abtransportiert. Zugleich erfolgt im rückwärtigen Teil des Bohrschildes die Auskleidung der rohen Tunnelwände. Dabei kommen fertige Ringelemente aus Stahlbeton (Tübbing) zum Einsatz, die passgenau eingesetzt werden und als dauerhafte Konstruktionsteile die Wände des U-Bahn-Tunnels bilden.



Schematischer Tunnelquerschnitt beim Vortrieb und grafische Darstellung einer Tunnelbohrmaschine.

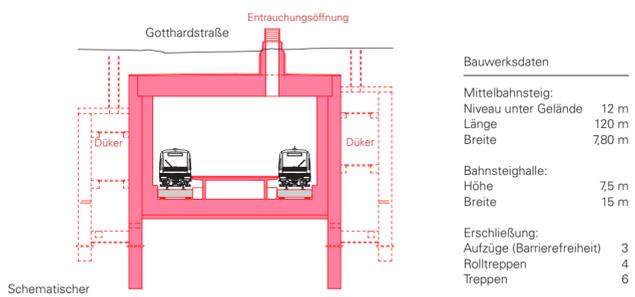
Drei neue U-Bahnhöfe: Baumschule Laim, Am Knie, Pasing

U-Bahnhof Baumschule Laim



Blick von oben auf die abschnittswisen Deckelbauarbeiten für den künftigen U-Bahnhof Baumschule Laim an der Willibaldstraße, 2024.

Seit Anfang 2022 laufen die Bauarbeiten in Baulos 1, zu dem die Tunnelstrecke entlang der Gotthardstraße, der Bahnhof und das Aufweitungsbauwerk zählen. Baulos 1 wird abschnittsweise in der Schlitzwand-Deckelbauweise errichtet. Bis voraussichtlich Mitte 2025 wird der gesamte Deckel im Bereich zwischen Willibaldstraße und Agricolastraße fertiggestellt. Um den Grundwasserausgleich sicherzustellen, werden etwa alle 100 Meter Dükerbauwerke erstellt. In den Jahren 2025 und 2026 werden diese halbrunden Schächte mit Bohrpfehlen etwa 25 Meter tief gegründet.



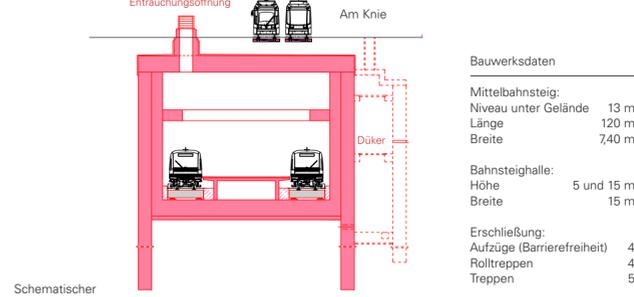
Am U-Bahnhof Baumschule Laim führen je zwei Aus-/Zugänge zur Kreuzung Gotthard-/Reutterstraße und zur Willibaldstraße.

U-Bahnhof Am Knie



Im Bauablauf für den neuen U-Bahnhof Am Knie müssen die Trambahngleise temporär verlegt werden, 2024.

Anfang 2023 begannen Am Knie die ersten Vorwegmaßnahmen. Um den Bahnhof zunächst auf einer Seite bauen zu können, müssen die Trambahngleise temporär auf die östliche Straßenseite verlegt werden. Der künftige U-Bahnhof entsteht in Bohrpfehl-Deckelbauweise. Seit Februar 2025 laufen die Bohrpfehlarbeiten im westlichen Bereich. Ist der Bahnhof im Rohbau fertig, kann vom Startschacht aus, der an Baulos 1 angrenzt, der Vortrieb mittels Tunnelbohrmaschine starten. Für den Bau des Startschachts begannen im März 2025 die Schlitzwandarbeiten.



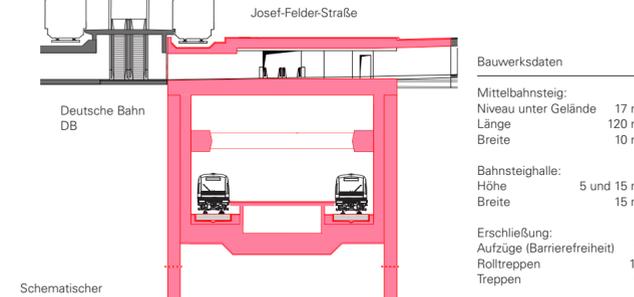
Am U-Bahnhof Am Knie wird es je zwei Aus-/Zugänge an der Kreuzung Josef-Felder-Straße/Landsberger Straße/Am Knie geben sowie einen Ausgang am südlichen Bahnsteigende.

U-Bahnhof Pasing



Damit für den U-Bahn-Bau in Pasing die Fahrbahn nach Norden verschwenkt werden kann, sind statische Ertüchtigungen notwendig, 2025.

Die Anbindung des neuen U-Bahnhofs an den bestehenden Bahnhof Pasing ist äußerst komplex, da der laufende Betrieb im Bahnverkehr nicht beeinträchtigt werden darf. Der neue U-Bahnhof wird zunächst halbseitig gebaut, um den Verkehr in der Josef-Felder-Straße in beide Richtungen jeweils mit einer Fahrspur aufrecht erhalten zu können. Dafür müssen die Bereiche über den Unterführungen zu den Gleisen statisch ertüchtigt werden. Voraussichtlich ab Herbst 2025 können für den Pasinger U-Bahnhof die Schlitzwand-/Bohrpfehlarbeiten beginnen.



Die Auf-/Zugänge von der U-Bahn münden in den bestehenden Hauptzugangstunnel der Deutschen Bahn und in den Tunnel für den Fuß- und Radverkehr am östlichen Ende des Pasinger Bahnhofs.

Kontakt

Kontakt
 Bei Fragen zum Bauprojekt Verlängerung U-Bahn-Linie 5 kontaktieren Sie uns bitte unter:

Telefon: 089 / 233-61549 oder
 E-Mail: ubahn.bau@muenchen.de

Schriftliche Anfragen richten Sie bitte an:
 Landeshauptstadt München
 Baureferat – Hauptabteilung Ingenieurbau
 Friedenstraße 40, 81671 München

U5 Infocenter
 Interessierte können sich im U5 Infocenter an der Willibaldstraße 70 umfassend über die Verlängerung der U5 informieren. Besucher*innen erhalten mithilfe von Schautafeln einen Überblick über die Gesamtstrecke und die geplanten neuen U-Bahnhöfe. Außerdem stehen dort Expert*innen aus dem U-Bahn-Bau für Fragen und Anliegen zum Projekt zur Verfügung. Darüber hinaus dient der Pavillonbau als Sammel- und Ausgangspunkt für Baustellenführungen.

Standort
 U5 Infocenter, Willibaldstraße 70, 80689 München.

Erreichbarkeit
 Bus, Linie 57, Haltestelle Mitterfeldstraße.

Öffnungszeiten
 Mittwoch (außer Feiertag), 15 bis 19 Uhr (ohne Voranmeldung).

Internet
 Alle Informationen zum Münchner U-Bahn-Bau gibt es unter:
www.ubahnbau-muenchen.de



Herausgeberin
 Landeshauptstadt München
 Baureferat
 Friedenstraße 40
 81660 München

Gestaltung und Redaktion: Hauptabteilung Ingenieurbau, U-Bahn-Bau

Bildnachweis: Titelbild, S. 5, 6 (beide oben), 8: Baureferat/MediaBOX TV; S. 5 (unten): Baureferat; S. 9, 10: Baureferat/PanTerra GmbH. Grafiken: S. 6 (unten): Baureferat/EDR; S. 7 (unten): Herrenknecht AG; S. 7 (oben), 8, 9, 10: Baureferat.

Druck: Fuchs-Druck GmbH, Miesbach
 Gedruckt auf zertifiziertem Papier.

Juli 2025

Baustelleninformation

Verlängerung der U-Bahnlinie U5 vom Laimer Platz nach Pasing

U-Bahnhöfe Baumschule Laim, Am Knie und Pasing mit Streckentunneln

