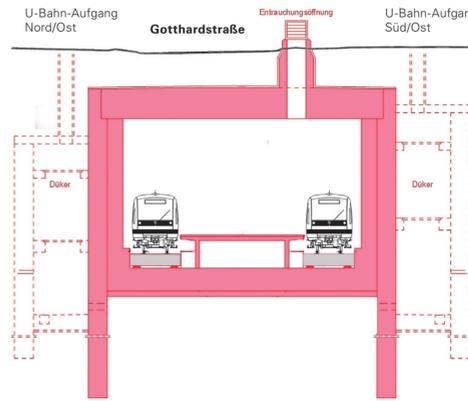


Die Verlängerung der U-Bahnlinie 5 vom Laimer Platz nach Pasing beinhaltet den Bau von drei neuen Bahnhöfen. Sie sind so geplant, dass alle Bahnsteige durch Aufzüge barrierefrei zugänglich sind.

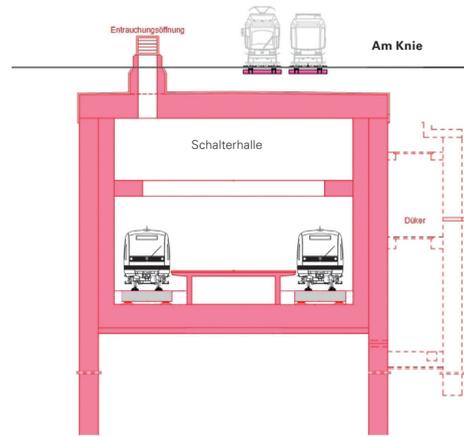
#### Bahnhof Willibaldstraße

Der U-Bahnhof an der Willibaldstraße wird mit dem Bahnsteigniveau rund 12 Meter unter der Oberfläche liegen. Der Mittelbahnsteig wird 120 Meter lang und 7,80 Meter breit. Je zwei Ausgänge führen zur Kreuzung Gotthard-/Reutterstraße und zur Willibaldstraße.



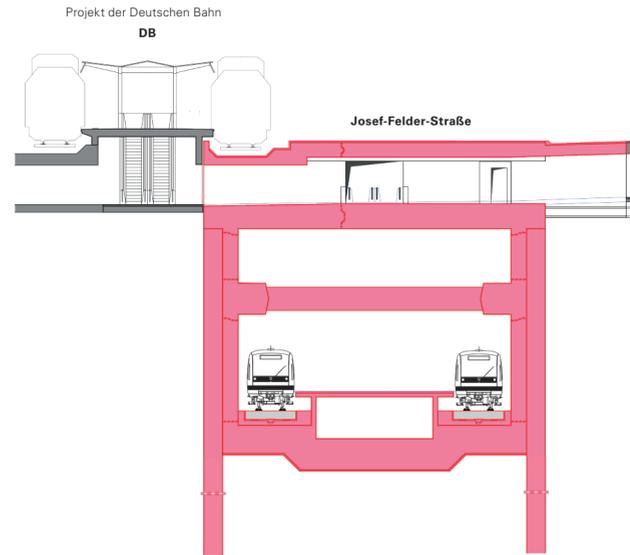
#### Bahnhof Am Knie

Der Bahnsteig des U-Bahnhofs Am Knie wird rund 13 Meter unter der Oberfläche liegen. Der Mittelbahnsteig mit 120 Meter Länge wird etwa 7,40 Meter breit werden. Es wird zwei Ausgänge an der Kreuzung Josef-Felder-Straße/Landsberger Straße/Am Knie geben sowie einen Ausgang am südlichen Bahnsteigende, der an der Straße Am Knie zur Oberfläche führt.



#### Bahnhof Pasing

Die U-Bahn-Station unter dem Pasinger Bahnhof wird mit dem Bahnsteigniveau rund 17 Meter unter der Oberfläche liegen. Die Aufgänge von der U-Bahn münden zum einen in den bestehenden Hauptzugangstunnel der Deutschen Bahn, zum anderen in den Tunnel für den Fuß- und Radverkehr am östlichen Ende des Pasinger Bahnhofs. Der U-Bahnhof erhält einen zirka 10 Meter breiten Mittelbahnsteig. Die Anbindung an den vorhandenen Bahnhof Pasing lässt diese Baumaßnahme deutlich komplexer werden, da der laufende Betrieb des bestehenden Bahnverkehrs aufrecht erhalten bleiben muss.



Es sind anspruchsvolle Ziele, die das Baureferat der Stadt München alltäglich in Angriff nimmt. Beim öffentlichen Bauen gilt es besonders vorausschauend zu planen, termin- und kostengerecht zu bauen und fortlaufend zu pflegen, was zum Erhalt der Lebensqualität in München nötig ist: Schulen und Kindergärten, Parks, Grünflächen und öffentliche Plätze, Spiel- und Sportanlagen, Straßen, Geh- und Radwege, die Isar mit ihren Ufern und Wehren, die Stadtbäche und Badeseen, Museen und Theater, Brücken und Unterführungen, Tunnels und U-Bahnlagen, Abwasserkanäle und Klärwerke.

Dafür arbeiten über 4.000 Mitarbeiter\*innen des Baureferates und der Münchner Stadtentwässerung unter dem Dach des Technischen Rathauses und an weiteren Standorten in der Stadt. Um die Aufgabenvielfalt bewältigen zu können, bündelt das Baureferat die unterschiedlichsten Kompetenzen aus den Bereichen Architektur, Technik und Ingenieurwesen, Garten- und Landschaftsbau, Wasserbau und Geologie, Verwaltung und Recht, Handwerk, Straßenbau- und -reinigung sowie Abwasserbeseitigung. Sie alle haben keineswegs nur die verwaltungsgemäßen Abläufe ihrer Arbeit im Sinn oder nur die rein baulichen, planerischen oder technischen Aspekte ihrer Projekte im Blick. Denn entscheidend für das nachhaltige Gelingen ist der verantwortungsvolle Umgang mit den Ressourcen und die Zufriedenheit der Bürger\*innen.

Das Baureferat plant und baut die Verlängerung der U-Bahnlinie 5 von Laimer Platz nach Pasing und weiter zum neuen Stadtteil Freiham. Erste vorbereitende Arbeiten für die Strecke nach Pasing wurden bereits 2019 durchgeführt. Der Baubeginn im ersten Bauabschnitt erfolgte im Januar 2022, das Bauabschnitt 2 wird 2024 beginnen. Mitte 2023 starteten Untersuchungen für den künftigen U-Bahnhof Freiham-Zentrum. Im heranwachsenden neuen Stadtteil werden noch vor der eigentlichen U-Bahn-Baumaßnahme bereits jetzt Teile des künftigen U-Bahnhofs als sogenanntes Vorhaltebauwerk errichtet. Durch diese vorausschauende Maßnahme werden auf längere Sicht Kosten eingespart und Beeinträchtigungen für die späteren Anwohner\*innen reduziert.

#### Kontakt

Bei Fragen zum Bauprojekt Verlängerung U-Bahnlinie 5 kontaktieren Sie uns bitte unter:

Telefon: 089 / 233-61549 oder  
E-Mail: [ubahn.bau@muenchen.de](mailto:ubahn.bau@muenchen.de)

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

#### Internet

Über das U-Bahn Bauprojekt Verlängerung der U-Bahnlinie 5 informieren wir Sie auch auf der Internetseite [www.ubahnbau-muenchen.de](http://www.ubahnbau-muenchen.de)

#### Infocenter

Damit sich sowohl Anwohner\*innen als auch interessierte Bürger\*innen über das Bauprojekt informieren können, hat das Baureferat an der Ecke Gotthard-/Von-der-Pfordten-Straße ein Infocenter eingerichtet. Mitarbeiter\*innen des Baureferates informieren über die künftige Trassenführung, über die Bauweise von Tunnel und Bahnhöfen sowie zu weiteren technischen Details. Ab 2023 wird an der Ecke Gotthard-/Willibaldstraße ein Info-Treff eröffnet. Zusätzlich informieren wir Anlieger\*innen regelmäßig mittels Postwurf-Faltblätter und im Internet über die Fortschritte beim Bau der neuen U-Bahn-Strecke.

Adresse, Erreichbarkeit und Öffnungszeiten des Infocenters sind unter [www.ubahnbau-muenchen.de](http://www.ubahnbau-muenchen.de) ersichtlich.



#### Herausgeber:

Landeshauptstadt München, Baureferat  
Friedenstraße 40, 81671 München

Text und Redaktion: Baureferat

Gestaltung: Fa-Ro Marketing

Grafische Darstellungen, Fotos: Baureferat

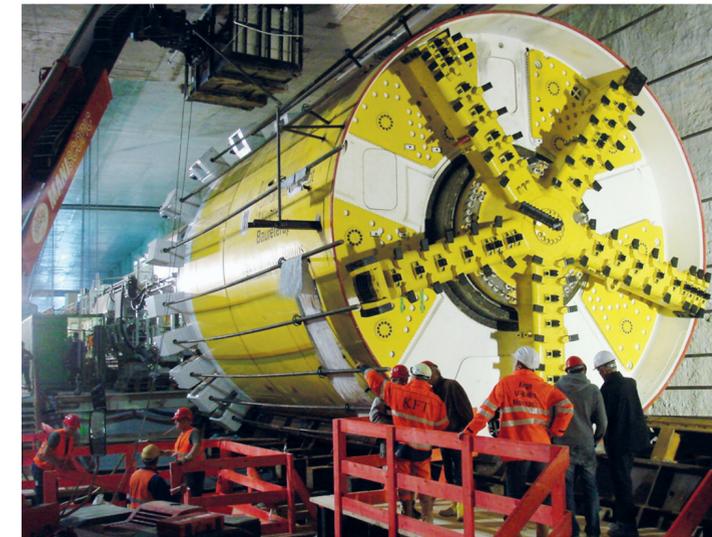
Druck: Weber Offset GmbH München

Oktober 2023

#### Baustelleninformation

### Verlängerung der U-Bahnlinie 5 nach Pasing

U-Bahnhöfe Willibaldstraße, Am Knie und Pasing mit Streckentunneln



Liebe Mitbürger\*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 das Herzstück einer nachhaltigen Mobilität. München soll bis 2035 klimaneutral sein. Das ist nur mit einem konsequenten Ausbau der dafür notwendigen öffentlichen Verkehrsinfrastruktur möglich. Die weitere Netzentwicklung der U-Bahn spielt daher eine entscheidende Rolle für eine nachhaltige Mobilität in München.

Einen wichtigen Schritt hierfür stellt die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 vom Laimer Platz bis zum Verkehrsknoten Bahnhof Pasing dar. Die neue Strecke verbindet den Stadtteil Pasing mit dem U-Bahn-Netz. Des Weiteren entstehen zugleich auch wichtige Umsteigebeziehungen zu den Regional- und Fernverkehrszügen der Deutschen Bahn, zu den S-Bahn-Linien sowie zu einer Vielzahl von Bus- und Trambahnverbindungen.

Geplant ist außerdem, 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, wo wir ab 2024 Teile des künftigen Bahnhofs bereits vorlaufend zur Wohnbebauung herstellen 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 Verkehrsknotenpunkt Pasing und zur Münchner Innenstadt.

Ich freue mich, dass der Stadtrat trotz der damals für die Landeshauptstadt München pandemiebedingt angespannten Haushaltslage 2021 die Finanzierung beschlossen hat. Auf dem Weg zur Verkehrswende ist der Ausbau des U-Bahn-Netzes ein unverzichtbarer Baustein, den wir als Kommune aber nicht selbstständig finanzieren können. Hier ist eine kräftige Unterstützung von Bund und Land gefragt.

Leider lassen sich bei einer solchen Großbaustelle Eingriffe in den Straßenraum sowie Lärm und Schmutz nicht vermeiden. Zur Minimierung der Eingriffe in den Baumbestand wurden vor Beginn der Bauarbeiten mehrere Bäume verpflanzt. Für die nicht verpflanzbaren, freistehenden Bäume erfolgt eine Neupflanzung in gleicher Anzahl im Zusammenhang mit der Oberflächenwiederherstellung. Durch die umweltschonende „Deckelbauweise“ und den Einsatz einer Tunnelbohrmaschine können die baubedingten Beeinträchtigungen zwar reduziert werden, dennoch werden sich durch die Baustelle Belastungen für die Anlieger ergeben. Dafür bitte ich Sie um Verständnis.

*Dieter Reiter*

Dieter Reiter  
Oberbürgermeister

## Streckenführung und Bauabschnitte

Die rund 3,8 Kilometer lange Verlängerung der U-Bahnlinie 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 Willibaldstraße schließt sich im Untergrund ein sogenanntes Aufweitungsbauplan an, mit dem ein möglicher Streckenabzweig nach Süden Richtung Blumenau offen gehalten wird. Über den neuen Bahnhof Am Knie südöstlich der Landsberger Straße führt die Trasse dann zum Bahnhof Pasing, unter dem der neue U-Bahnhof mit den erforderlichen Betriebseinrichtungen 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 bestehenden Abstell- und Wendeanlage westlich des U-Bahnhofs Laimer Platz wird eine neue Abstellanlage von zirka 700 Meter Länge entstehen.



## Streckenführung und Bauabschnitte

Der Bau der Verlängerung der U-Bahnlinie 5 vom Laimer Platz nach Pasing erfolgt in zwei Abschnitten, sogenannten Baulosen.

Baulos 1 umfasst den Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Laimer Platz und dem neuen Bahnhof Willibaldstraße. 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 Willibaldstraße ist eine bergmännische Bauweise mittels Tunnelvortriebsmaschine in der Gotthardstraße nicht möglich.

Baulos 2 beginnt westlich des Bahnhofs Willibaldstraße mit einem Startschacht und endet westlich des Bahnhofs Pasing. In diesem Abschnitt ermöglichen Streckenführung und Bodenüberdeckung einen bergmännischen Vortrieb. Die Bahnhöfe Am Knie und Pasing werden hierbei aber aufgrund der Rahmenbedingungen auch in Deckelbauweise erstellt. Vom Startschacht westlich des Bahnhofs Willibaldstraße wird die Tunnelvortriebsmaschine in Richtung Bahnhof Am Knie gesteuert, wo sie den bis dahin erbauten Deckel unterquert und weiter Richtung Bahnhof Pasing fährt. Dort wird die Tunnelvortriebsmaschine ebenfalls durch den Bahnhof durchgezogen und über eine westlich gelegene Logistikköpfung ausgehoben.

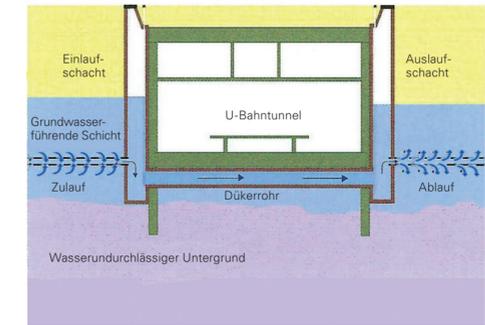
## Vorbereitende Maßnahmen Spartenverlegungen und Grundwasserschutz

### Baufeldfreimachung

Seit Beginn der U-Bahn-Bauarbeiten 2022 werden Vorwegmaßnahmen durchgeführt, um den notwendigen Bauraum freizumachen. Dies betrifft den gesamten Straßenraum sowie öffentliche und private Flächen. Insbesondere in der Gotthardstraße und im Bereich der Bahnhöfe Willibaldstraße und Am Knie sind aufwändig Kanäle und Kabel aus dem Baufeld heraus zu verlegen. Im Bereich des Bahnhofs Am Knie wird die bestehende Trambahnlinie während der Bauzeit in einer provisorischen Gleistrasse auf der Fahrbahn geführt. Hinzu kommen noch weitere großräumige Umverlegungen von Starkstromleitungen nördlich des Bahnhofs Am Knie sowie umfangreiche Neuverlegungen großer Abwasser-sammelkanäle.

### Grundwasserschutz

Die neuen Bahnhofsbauelemente und die Strecke liegen zum Teil im Grundwasser. Um einen schädlichen Aufstau des Grundwassers zu vermeiden, werden Vorsorgemaßnahmen getroffen. Etwa alle 100 Meter entlang der Trasse entstehen Dükeranlagen und Überleitungen, die einen Ausgleich des Grundwassers sicherstellen.

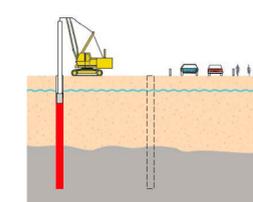


Schematische Darstellung eines Grundwasserdükers

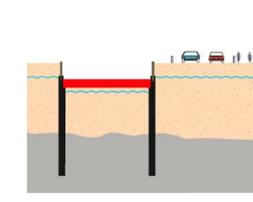
## Wie wir bauen

### Prinzip der Deckelbauweise

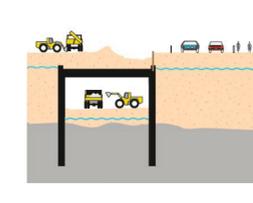
Wie im Kapitel „Streckenführung und Bauabschnitte“ erläutert, werden die drei neuen U-Bahnhöfe Willibaldstraße, Am Knie und Pasing sowie der Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Laimer Platz und dem Bahnhof Willibaldstraße in Deckelbauweise ausgeführt. Nach Herstellung des Deckels finden darunter die Folgearbeiten statt. Im Gegensatz zu der früher üblichen offenen Bauweise zeichnet sich diese Technik durch mehrere Vorteile aus. Da die Ausbauarbeiten unter dem Deckel erfolgen, entsteht auf der Oberfläche wesentlich weniger Lärm, Staub und Bauverkehr. Außerdem kann der Verkehr und damit die Erschließung der anliegenden Grundstücke zum Teil aufrechterhalten werden.



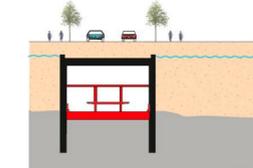
Zuerst wird die Fahrbahn auf eine Seite des Straßenraums verlagert. Zur Herstellung der Bauwerksaußenwände werden senkrechte Bohrfähle bzw. Schlitzwände eingebracht (rot). Sie reichen bis in eine wasserundurchlässige Bodenschicht und bilden einen „dichten Trog“.



Als Nächstes wird darüber waagrecht der Betondeckel (rot) aufgebracht. Gleichzeitig wird das Grundwasser innerhalb der Baugrube abgepumpt.



Jetzt kann der Deckel überschüttet werden. Nach dem vollständigen Abpumpen des Grundwassers erfolgt der Aushub bis zur Sohle.

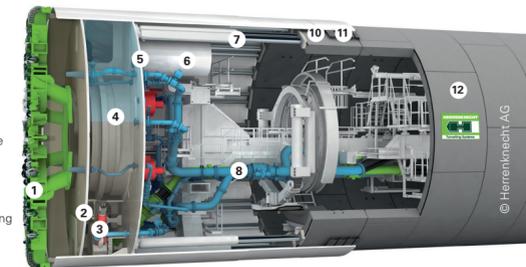


Im Untergrund erfolgt der Ausbau der U-Bahn-Anlagen.

## Wie wir bauen

### Bergmännische Bauweise mit einer Tunnelvortriebsmaschine

Die Herstellung der Streckentunnel mit einer Tunnelvortriebsmaschine hat den Vorteil, dass sie ohne größere Beeinträchtigungen der Oberfläche sowie im Regelfall mit geringeren Lärm- und Staubbmissionen 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 das Schneidrad mit rotierenden Rollenmeißeln, 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 (Tübbinge) zum Einsatz, die passgenau eingesetzt werden und als dauerhafte Konstruktionsteile die Wände des U-Bahn-Tunnels bilden.



Die mit einer Tunnelvortriebsmaschine hergestellten Streckentunnel (Los 2) weisen das hierfür charakteristische Kreisprofil auf.

