



Baustelleninformation

Verlängerung der U-Bahnlinie U5 vom Laimer Platz nach Pasing

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



Vorwort

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. Ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr ist für eine weiterwachsende Stadt mit derzeit 1,6 Millionen Einwohner*innen unverzichtbar. Das U-Bahn-Netz ist sein Rückgrat.

München hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2035 klimaneutral zu sein. Dieses ehrgeizige Ziel ist nur mit dem weiteren konsequenten Ausbau einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur möglich. Dabei spielt die Erweiterung unseres U-Bahn-Netzes 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 künftig ein Umsteigen zu den Regional- und Fernverkehrszügen, zu den S-Bahn-Linien sowie zu einer Vielzahl von Bus- und Tramverbindungen.

Die Arbeiten am ersten Streckenabschnitt unter der Gotthardstraße (Baulos 1) schreiten voran. Nach dem Abschluss der Schlitzwandherstellung im vergangenen Jahr und der Fertigstellung der Rohbautunneldecke im April 2026 haben wir im Juni 2026 den erfolgreichen Tunneldurchstich als entscheidenden Meilenstein feiern dürfen. Während in diesem Bereich der Fokus nun bereits auf dem Innenausbau liegt, laufen im westlichen Abschnitt (Baulos 2) an den künftigen U-Bahnhöfen Am Knie und Pasing die massiven Bohrpfehl- und Schlitzwandarbeiten auf Hochtouren, um den Einsatz der Tunnelbohrmaschine vorzubereiten. Parallel dazu errichtet das Baureferat bereits seit Mai 2024 vorausschauend den Rohbau für das künftige Bahnhofsbauwerk als Vorhaltemaßnahme im neuen Stadtteil Freiam.

Der zeitgemäße Ausbau der Münchner Verkehrsinfrastruktur ist eine technische und finanzielle Herausforderung. Die deutschlandweite kommunale Finanzkrise setzt auch unsere Stadt unter großen Druck. Der Ausbau des U-Bahn-Netzes ist ein finanzieller Kraftakt, der sich nur mit einer auskömmlichen Förderung von Bund und Land bewältigen lässt.

Durch die geräuschärmere „Deckelbauweise“ und den Einsatz einer Tunnelbohrmaschine verringert das Baureferat Beeinträchtigungen so weit wie möglich. Dennoch bringt die Baustelle Belastungen für die Anwohner*innen und die Geschäftsleute vor Ort mit sich. Allen Betroffenen gilt mein ausdrücklicher Dank für ihr Verständnis, das sie dem Projekt und den Menschen, die an ihm arbeiten, entgegenbringen.

Damit sich sowohl Anwohner*innen als auch interessierte Bürger*innen über dieses beeindruckende Bauprojekt ausführlich 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!

Dominik Krause
Oberbürgermeister

Streckenführung und Bauabschnitte



Streckenverlauf der U5-Verlängerung vom Laimer Platz nach Pasing. Eine weitere Verlängerung von dort zum neuen Stadtteil Freiam 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 Aufweitungsbauwerk 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 Betriebseinrichtungen 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 circa 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 und wird über eine westlich gelegene Logistiköffnung ausgehoben.

So bauen wir

Wir bitten um Verständnis

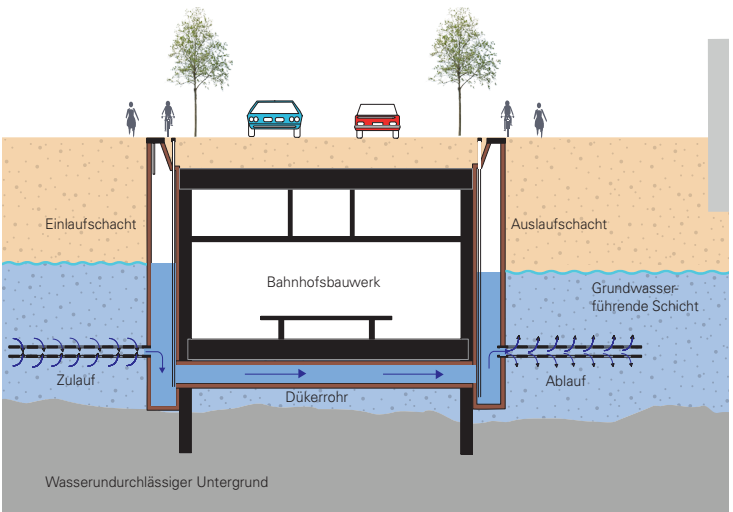
Bei Bauarbeiten im öffentlichen Raum lässt es sich leider nie völlig vermeiden, dass Lärm, Schmutz und Verkehrsumleitungen die Anwohner*innen beeinträchtigen oder behindern. Das Baureferat bemüht sich – auch im Einvernehmen mit beauftragten Firmen – die Einschränkungen während der Arbeiten so gering 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 einen hohen logistischen Aufwand. Während die Bauarbeiten laufen, muss die Verkehrsführung zahlreiche Male angepasst werden. Bei der U5-Baustelle Am Knie ist es zusätzlich nötig, die Trambahn-Trasse vorübergehend umzuverlegen.

Grundwasser-
schutz

Die neuen Bahnhofsbauwerke 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 Grundwasserpegel 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.

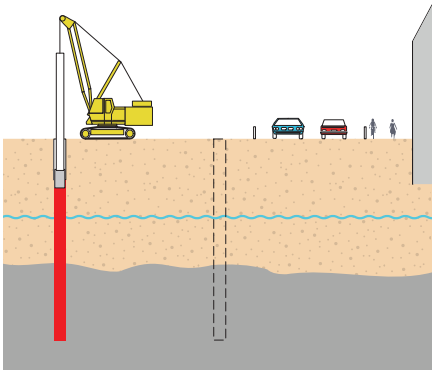
Diese Bauweise reduziert die Beeinträchtigungen für die Bevölkerung im Vergleich zu einer offenen Baugrube deutlich. Straßen und Gehwege bleiben nicht während des gesamten Bauprozesses der U-Bahn abgesperrt, sondern können schon frühzeitig wieder genutzt werden. Die anliegenden Grundstücke bleiben größtenteils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

Prinzip Deckelbauweise

Erste Phase



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

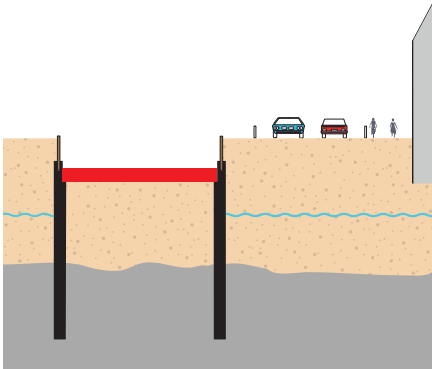


Zuerst wird die Fahrbahn auf eine Seite des Straßenraums verlagert. Zur Herstellung der Bauwerksaußenwände werden senkrechte Bohrpfähle oder Schlitzwände eingebracht (rot). Sie reichen bis in eine wasserundurchlässige Bodenschicht und bilden einen „dichten Trog“.

Zweite Phase



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

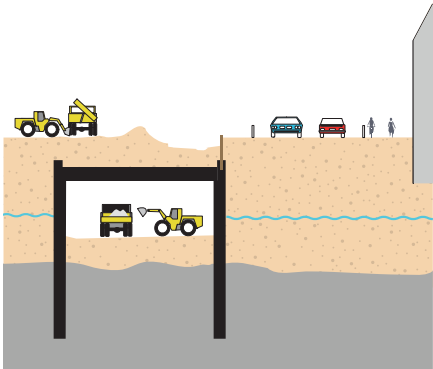


Das Grundwasser innerhalb der Baugrube wird abgepumpt. Zwischen den fertiggestellten Bohrpfahl- oder Schlitzwänden wird ein waagerechter Betondeckel (rot) aufgebracht. Dieser bildet später den oberen Abschluss des U-Bahn-Bauwerks.

Dritte Phase

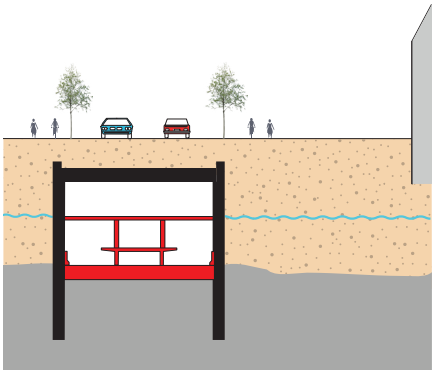


Der Bagger im Bereich des Aufweitungsbauwerks an der Willibaldstraße vermittelt die Dimension des Aushubs.

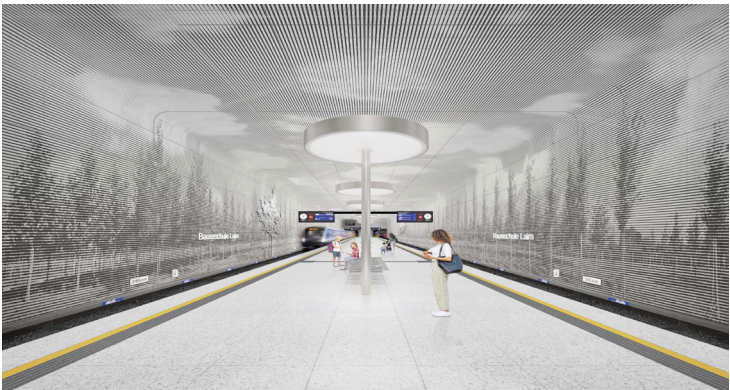


Der Deckel wird überschüttet und die Baugrube wieder verfüllt. Nach dem vollständigen Abpumpen des Grundwassers erfolgt unter dem Deckel der Aushub bis zur Sohle.

Vierte Phase



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



Architektonische Ausgestaltung des neuen U-Bahnhofs Baumschule Laim.

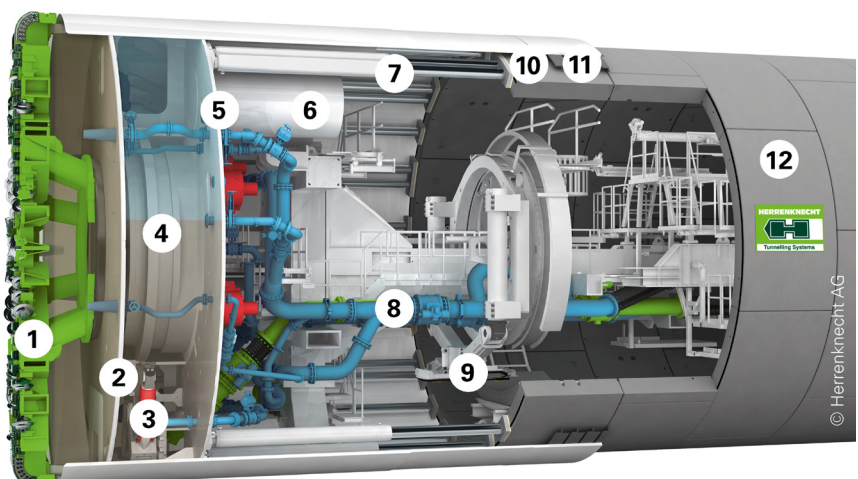
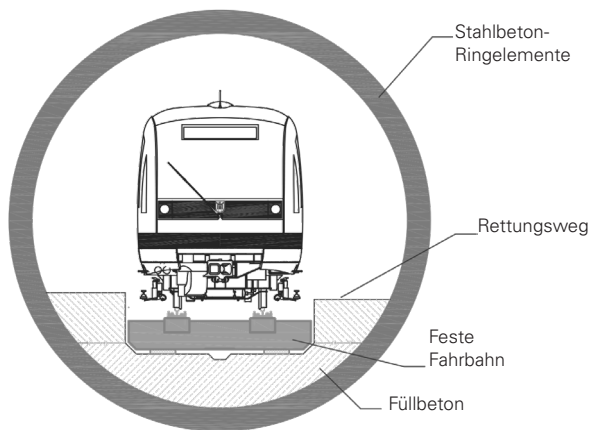
Maschineller Vortrieb

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 Staubimmissionen 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 (Tübbinge) zum Einsatz, die passgenau eingesetzt werden und als dauerhafte Konstruktionsteile die Wände des U-Bahn-Tunnels bilden.



- | | |
|--------------------|------------------------|
| 1 Schneidrad | 7 Vortriebszylinder |
| 2 Tauchwand | 8 Förderkreislauf |
| 3 Zangenbrecher | 9 Tübbingerektor |
| 4 Luftpolster | 10 Schildschwanz |
| 5 Druckwand | 11 Ringspaltverfüllung |
| 6 Personenschleuse | 12 Tübbinge |

Schematischer Tunnelquerschnitt beim Vortrieb und grafische Darstellung einer Tunnelbohrmaschine.

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

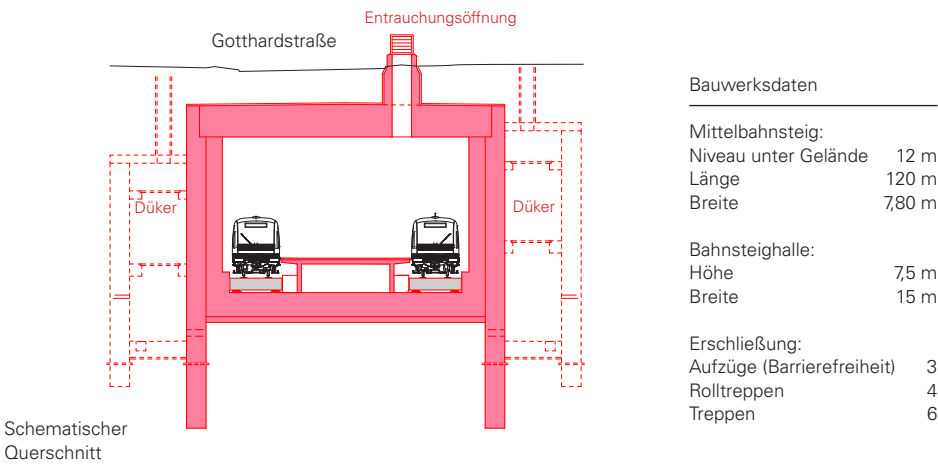
U-Bahnhof
Baumschule Laim



Blick auf den fertiggestellten Rohbau des Tunnelschachtes unter der Gotthardstraße, in deren Bereich der U-Bahnhof Baumschule Laim entstehen wird.

Seit Anfang 2022 laufen die Bauarbeiten in Baulos 1, zu dem die Tunnelstrecke entlang der Gotthardstraße, der Bahnhof und das Aufweitungsbauwerk zählen. Der Erdaushub ist nach dem Tunneldurchstich am 17. Juni 2026 weitgehend fertiggestellt. Durch drei verbliebene Öffnungen im Deckel läuft derzeit der Betoninnenausbau.

Ab 2028 startet die Oberflächenwiederherstellung und Neugestaltung der Gotthardstraße mit Radwegen und einer barrierefreien Bushaltestelle.



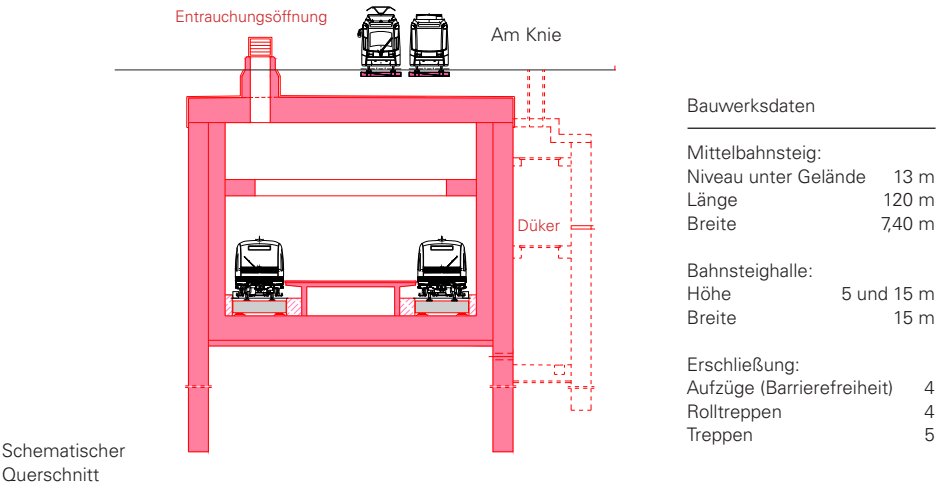
Am U-Bahnhof Baumschule Laim führen je zwei Ausgänge zur Kreuzung Gotthard-/Reutterstraße und zur Willibaldstraße.

U-Bahnhof
Am Knie



Blick aus der Luft auf die U5-Baustelle Am Knie mit dem Baufeld der künftigen U-Bahn-Station und laufenden Erd- und Spezialtiefbauarbeiten.

Nachdem die Trambahngleise der Linie 19 erfolgreich auf die östliche Straßenseite verlegt wurden, läuft der Stationsbau in der Bohrpfehl-Deckelbauweise. Die ersten massiven Bohrpfehlarbeiten für die Außenwände auf der Südwestseite sind abgeschlossen, sodass im Jahr 2026 die Betonarbeiten für die halbseitigen Tunneldecken stattfinden. Ist dieser erste Rohbauabschnitt geschafft, folgen die Bohrpfähle und Deckel auf der Ostseite. Erst wenn alle Deckel des Bahnhofes eingesetzt worden sind, kann die rund 100 Meter lange Tunnelbohrmaschine die Station unterqueren.



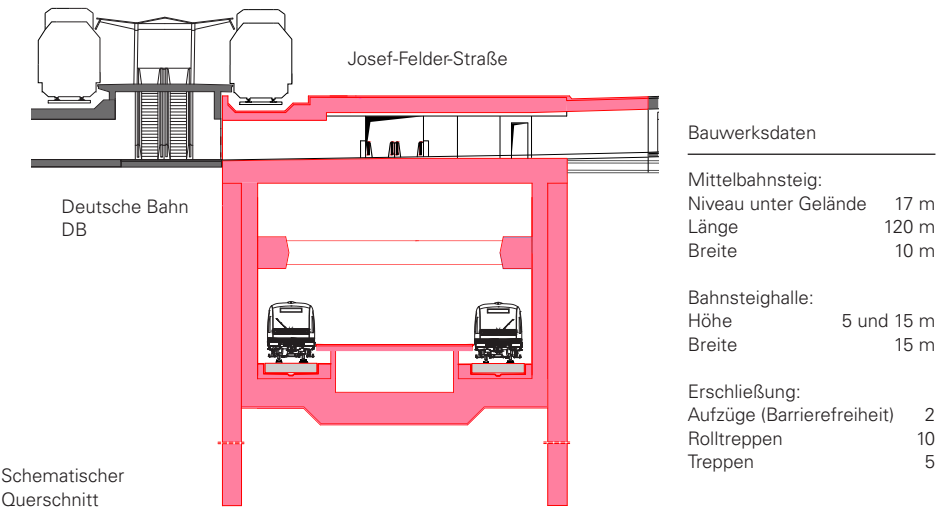
Am U-Bahnhof Am Knie werden jeweils zwei Ausgänge und Zugänge an der Kreuzung Josef-Felder-Straße/ Landsberger Straße eingerichtet. Es gibt außerdem einen Ausgang am südlichen Bahnsteigende.

U-Bahn
Pasing



Blick auf die U5-Baustelle am Bahnhof Pasing: Im Vordergrund laufen die Spezialtiefbauarbeiten für die Herstellung der Baugrube.

Der Bau des neuen U-Bahnhofs direkt unter dem Pasinger Bahnhof gehört zu den komplexesten Teilabschnitten, da der laufende Zug- und Passagierbetrieb nicht beeinträchtigt werden darf. Aktuell laufen nördlich der Pasing Arcaden die Bohrpfahlarbeiten und nördlich der Pasinger Hofgärten die Schlitzwandarbeiten auf Hochtouren. Parallel dazu haben 2026 die Arbeiten an den Personenunterführungen begonnen. Diese Durchgänge werden die künftige U-Bahn-Station direkt mit dem bestehenden Hauptzugangstunnel der Deutschen Bahn sowie dem Fuß- und Radwegtunnel verbinden.



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: 01525 798 3293 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:
Mittwochs (außer an Feiertagen),
von 15 bis 19 Uhr (ohne Voranmeldung).

Internet

Alle Informationen zum Münchner U-Bahn-Bau finden Sie 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/allmannwappner Architekten; S. 7 (unten): Herrenknecht AG; S. 7 (oben), 8, 9, 10: Baureferat.

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

September 2026