

### **Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Pasing nach Freiham**

1. Sachstand Vorplanung
2. Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für Vorhaltemaßnahmen

Die U-Bahn schneller nach Freiham bringen

Antrag Nr. 14-20 / A 06250

von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl, Frau StRin Heike Kainz,  
Frau StRin Alexandra Gaßmann und Herrn StR Sven Wackermann  
vom 21.11.2019

U 5 von Freiham nach Pasing zeitnah planen und aus beiden Richtungen bauen

Antrag Nr. 14-20 / A 06242

von Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Tobias Ruff und Frau StRin Sonja Haider  
vom 21.11.2019

Attraktivität der U-Bahn erhöhen (2)

Verlängerung der U-Bahn von Pasing nach Freiham beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 06338

von Herrn StR Manuel Pretzl und Herrn StR Sebastian Schall  
vom 05.12.2019

Die U-Bahn schneller nach Freiham bringen

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07123

des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 Aubing - Lochhausen - Langwied  
vom 20.11.2019

Weiterführung U5 schneller nach Freiham bringen

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07175

des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing  
vom 03.12.2019

### **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17651**

Anlagen

1. Übersichtslageplan Gesamtstrecke
2. Antrag Nr. 14-20 / A 06250 vom 21.11.2019
3. Antrag Nr. 14-20 / A 06242 vom 21.11.2019
4. Antrag Nr. 14-20 / A 06338 vom 05.12.2019
5. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07123 vom 20.11.2019
6. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07175 vom 03.12.2019

## **Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2020 (SB)**

Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag der Referentin**

#### **1. Beschlusslage**

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.01.2019 („Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) wurde die Verlängerung der U5-West zwischen Pasing Bahnhof und Freiham-Zentrum in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München aufgenommen.

Das Baureferat wurde beauftragt, die Vorplanung für eine Verlängerung der U5-West zu einem möglichen Streckenende an einem zukünftigen U-Bahnhof Freiham-Zentrum inklusive einer Wende- und Abstellanlage zu erstellen und dem Stadtrat über das Ergebnis zu berichten. Eine denkbare Verlängerung der U5-West in Richtung Germering ist offen zu halten.

Darüber hinaus wurden „das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, in Abstimmung mit den SWM/MVG Lösungsvorschläge für mögliche Vorhaltemaßnahmen am Bahnhof Freiham inklusive größerer Abstell- und Wendeanlagen zu erarbeiten und dem Stadtrat über das Ergebnis zu berichten.“

#### **2. Sachstand**

##### **2.1 Vorplanung Verlängerungsstrecke von Pasing bis Freiham**

Mit der Vorplanung der Streckenverlängerung von Pasing bis Freiham wurde im 1. Quartal 2019 begonnen. Die nachfolgenden Ausführungen betreffen die gemäß dem Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) als Vorzugslösung beschriebene Verlängerungsstrecke über den Bahnhof Pasing hinaus in Richtung Westen über die U-Bahnhöfe Westkreuz, Radolfzeller Straße und Riesenburgstraße bis Freiham-Zentrum.

Nachfolgend wird der aktuelle Planungsstand für die ca. 4,7 km lange Verlängerungsstrecke dargestellt.

##### **2.1.1 Überblick über den Verlängerungsabschnitt bis Freiham**

Zum besseren Verständnis für die Gesamtübersicht ist die folgende Beschreibung von Osten nach Westen gerichtet, d. h. vom Anschluss an den Planfeststellungsabschnitt 79 (Pasing) bis zum künftigen vorläufigen Streckenende am westlichen Ende des Bahnhofs Freiham-Zentrum.

Der Verlängerungsabschnitt beginnt am westlichen Ende der Abstellanlage des derzeit in der Ausführungsplanung befindlichen U-Bahnhofes in Pasing am dortigen Notausgangsbauwerk in der Kreuzung Pippinger Straße / Lortzingstraße / Haberlandstraße / Josef-Felder-Straße.

Die Streckentunnel zwischen den vier U-Bahnhöfen kommen teilweise unter Privatgrundstücken zu liegen und müssen daher überwiegend in bergmännischer Bauweise errichtet werden.

Zum Zeitpunkt der Beschlusserstellung werden Bohrungen zur Baugrunderkundung durchgeführt und Bodenproben für weitere Untersuchungen gewonnen. Die Bahnhöfe werden im Regelfall so ausgebildet, dass die Sperrengeschosse auf der Ebene -1 und der Bahnsteig auf der Ebene -2 zu liegen kommen. Daraus folgt eine Tiefenlage der Unterkante der Streckentunnel von ca. 15 m unter Gelände. Nach derzeitigem Kenntnisstand kann davon ausgegangen werden, dass die Streckentunnel somit noch in den quartären Kiesschichten zu liegen kommen. Somit kann eine Errichtung dieser Tunnel im bergmännischen Vortrieb erfolgen. Dieses Verfahren wurde bereits erfolgreich beim Bau der U-Bahn in Moosach eingesetzt. Gleisverbindungen sind somit aufgrund der eingleisigen Streckentunnel nur in den Bahnhöfen Westkreuz und Freiham möglich, während die Bahnhöfe Radolfzeller Straße und Riesenburgerstraße sich als Durchgangsbahnhöfe ohne Wende- oder Gleiswechsellmöglichkeit ergeben.

#### 2.1.2 Bahnhof Westkreuz

Der Ostkopf des Bahnhofs Westkreuz liegt westlich der Bahntrasse der S-Bahn nach Herrsching und der Regionalzüge nach Garmisch-Partenkirchen in der Aubinger Straße. Die Aubinger Straße weist ab der Unterfahrung der Bahnlinie bis zur Kreuzung Radolfzeller Straße einschließlich der Geh- und Radwege sowie der Parkstreifen eine große Breite auf, die sich im Eigentum der Landeshauptstadt München befindet.

Die westliche Fortsetzung der Aubinger Straße über die genannte Kreuzung hinaus führt durch ein Wohngebiet mit Einfamilienhäusern und weist dort eine relativ geringe Breite auf. Daher wird eine konzeptionell möglichst kurze und dafür eher breitere Anlage zwischen der Bahnlinie und der westlichen Einmündung des Ravensburger Rings in die Aubinger Straße angeordnet.

Die Bahnlinie der DB AG wird dabei noch bergmännisch von den Streckengleisen unterfahren. Der Beginn des Ostkopfes des Bahnhof Westkreuz liegt im unmittelbaren Anschluss an die Grundwasserwanne der DB-Eisenbahnüberführung über die Aubinger Straße, die bei der Herstellung des U-Bahnbauwerkes nicht berührt wird.

Am östlichen Bahnhofskopf wird ein Umstieg zur S-Bahn ermöglicht, der Westkopf dient der Erschließung der anliegenden Bebauung.

Westlich der Bahnsteiganlage wird eine Gleisverbindung mit vier Weichen und einer Kreuzung geplant. Anschließend an diese Gleisverbindung beginnen die Streckentunnel, die voraussichtlich im bergmännischen Vortrieb hergestellt werden.



Abb. 1: Beginn Verlängerungsstrecke ab Pasing mit Bahnhof Westkreuz

### 2.1.3 Bahnhof Radolfzeller Straße

Für die Errichtung des U-Bahnhofs Radolfzeller Straße reicht die Breite des vorhandenen öffentlichen Straßenraums in der Altenburgstraße nicht aus. Ein Eingriff in Privatgrundstücke wird daher unabdingbar sein. Für den Bahnhof Radolfzeller Straße konnte jedoch eine Lage ausfindig gemacht werden, die die vorhandene Bausubstanz (Gebäude) nicht tangiert. Der Eingriff in die Privatgrundstücke beschränkt sich daher voraussichtlich ausschließlich auf den Bereich der Vorgärten, die bauzeitlich benötigt und ggf. unterbaut werden. Der U-Bahnhof liegt dabei im Bereich der Altenburgstraße an etwa der Stelle, an der die Radolfzeller Straße in südliche Richtung in die Altenburgstraße abknickt. Der östliche Bahnhofskopf kommt auf dem dort befindlichen Grünzug zu liegen, der Westkopf zwischen den Kreuzungen bzw. Einmündungen mit der Hagenbacher Straße im Osten und der Wertheimer Straße im Westen. Zusätzliche Gleisverbindungen, wie sie westlich des Bahnhofes Westkreuz angeordnet werden können, sind im Bereich des Bahnhofes Radolfzeller Straße aufgrund der dadurch erforderlichen größeren Privatgrundeingriffe an keinem der Bahnhofsköpfe möglich.

Im Bereich des Bahnhofes Radolfzeller Straße wird angestrebt, die unmittelbar südlich der Radolfzeller Straße / Altenburgstraße und westlich der Nonnenhornstraße liegende städtische Grünfläche als Baustelleneinrichtungsfläche, insbesondere auch für die erforderliche Versorgung des Schildvortriebes, wie Separieranlage und Tübbinglager, verfügbar zu machen.

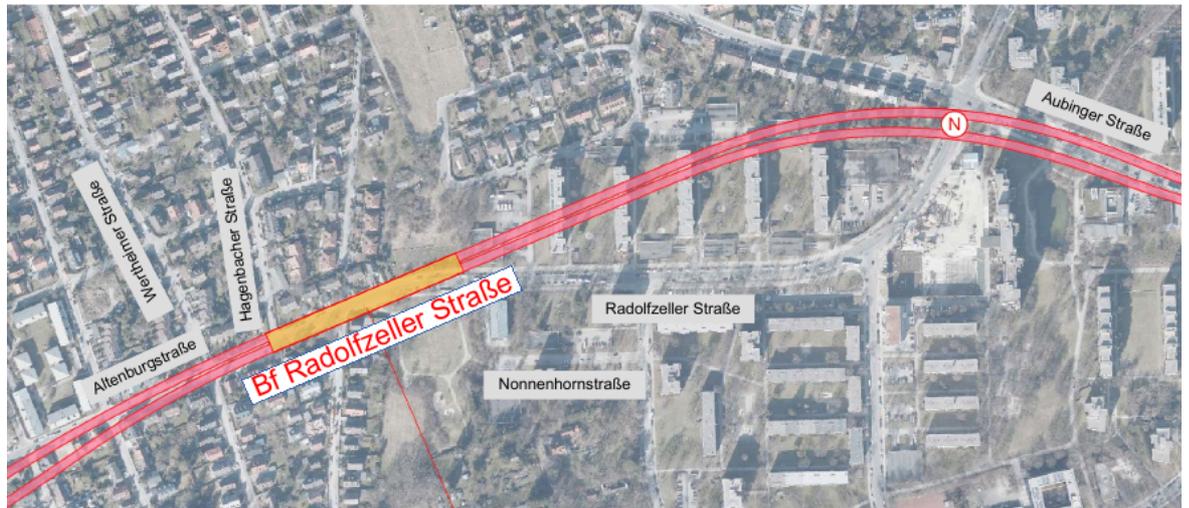


Abb. 2: Bahnhof Radolfzeller Straße

#### 2.1.4 Bahnhof Riesenburgstraße

Der anschließende Bahnhof Riesenburgstraße wird in der Wiesentfeller Straße angeordnet. Er liegt westlich der Kreuzung Streitbergstraße / Wiesentfeller Straße. Der Ostkopf im Bereich der Kreuzung mit der Streitbergstraße, der Westkopf im Bereich der Einmündung der Riesenburgstraße. Auf Grund der beengten Situation muss analog zum Bahnhof Radolfzeller Straße auf die Anordnung von Gleisverbindungen verzichtet werden.



Abb. 3: Bahnhof Riesenburgstraße

### 2.1.5 Bahnhof Freiam-Zentrum

Das vorläufige Streckenende mit Abstell- und Wendeanlage befindet sich am Bahnhof Freiam-Zentrum. Der östliche Kopf dieses Bahnhofs kommt etwa 40 m westlich der Aubinger Allee zu liegen. In westlicher Richtung folgt das Bauwerk im Wesentlichen dem Autobahnzubringer, schwenkt jedoch am Westende in nördliche Richtung ab, so dass keine Kollisionen mit den geplanten Grünbrücken entstehen können.

Aufgänge am Quartierszentrum und entlang des Zubringers Richtung Bundesautobahn A 99 sind möglich, werden in der weiteren Planung zugrunde gelegt und mit der Oberflächenplanung abgestimmt.

Die Abstellanlage im Westen des Bahnhofsbauwerkes weist eine Kapazität von 11 Langzügen zur Abstellung bzw. zum Wenden auf.

Die Weiterfahrt in Richtung Germering wird in der Planung offen gehalten.

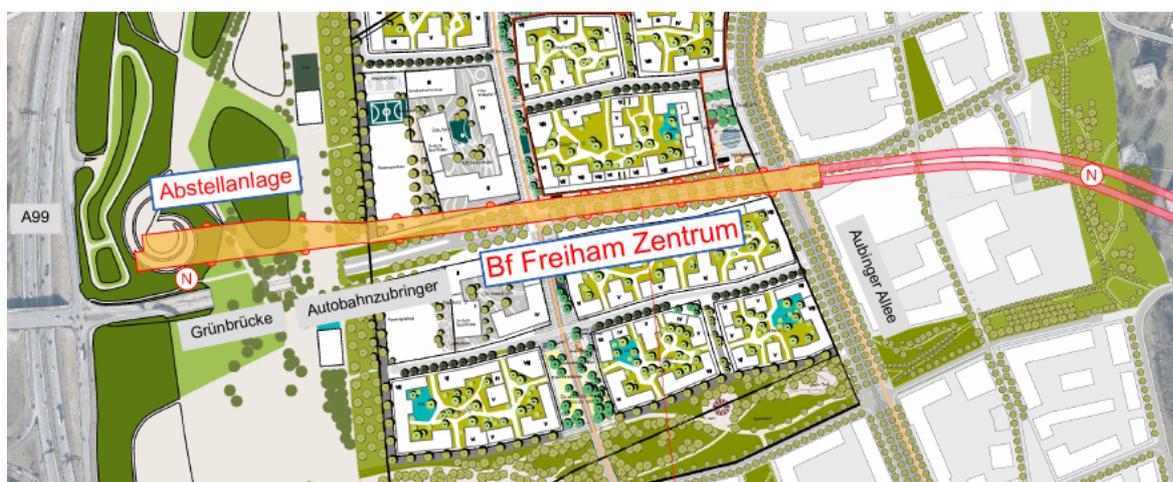


Abb. 4: Bahnhof Freiam-Zentrum mit Abstellanlage

### 2.2 Vorhaltemaßnahmen U-Bahnhof Freiam-Zentrum und Abstellanlage

Auftragsgemäß hat das Baureferat im Rahmen der bisherigen Vorplanung zur Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Pasing nach Freiam in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie mit der SWM/MVG „Lösungsvorschläge für mögliche Vorhaltemaßnahmen am Bahnhof Freiam inklusive größerer Abstell- und Wendeanlagen“ erarbeitet.

Im zweiten Realisierungsabschnitt des Siedlungsgebietes Freiam sollen ab 2023 die ersten Hochbaumaßnahmen beginnen. Im Rahmen der noch andauernden Vorplanung der Streckenverlängerung nach Freiam wurden aus diesem Grund mit hoher Priorität mögliche Vorhaltemaßnahmen im Bereich des zweiten Realisierungsabschnittes von Freiam geprüft. Es wurde untersucht, die Wände sowie den Deckel eines künftigen U-Bahnhofs und einer Abstellanlage in Freiam bereits vor Beginn der ersten Hochbaumaßnahmen zu erstellen, mit dem Ziel, Beeinträchtigungen des Wohnungsbaues zu vermeiden. Nachdem der U-Bahnhof Freiam-Zentrum im Wesentlichen im Bereich des späteren Autobahnzubringers zu liegen kommen wird, kann durch eine Vorabherstellung „unter“ dieser Straße in erheblichem Maße verlorener Bauaufwand (z. B. der Eingriff in die noch fast neue Straßeninfrastruktur) vermieden werden.

Die betrieblichen Anforderungen insbesondere auch an die Abstellanlage westlich des Bahnsteigbereiches wurden in Gesprächen mit den SWM/MVG hinsichtlich der technischen und betrieblichen Belange abgestimmt. Das Ergebnis wurde in sicherheitstechnischer Sicht mit der Technischen Aufsichtsbehörde sowie mit der Branddirektion erörtert, die Dimension der Vorhaltemaßnahmen wurde somit bestätigt. Darüber hinaus wurden die gegenseitigen Auswirkungen zwischen dem U-Bahnprojekt und den Hochbaumaßnahmen im Siedlungsgebiet Freiham abgestimmt.

### 2.2.1 Baurechtliche Voraussetzungen

Die eigentliche „Baugenehmigung“ für den U-Bahnbau ergibt sich basierend auf §§ 28 ff des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) grundsätzlich durch ein Planfeststellungsverfahren. Eine Anfrage bei der Regierung von Oberbayern hat ergeben, dass ein Planfeststellungsverfahren nach PBefG für „Vorhaltemaßnahmen“ zum jetzigen Zeitpunkt weder notwendig noch möglich ist. Die erforderlichen Genehmigungen und Erlaubnisse (z. B. nach Wasserrecht) sind jedoch als jeweils separate Verfahren einzuholen. Ferner wurde dem Baureferat empfohlen, die erforderlichen Abstimmungen mit der Branddirektion sowie der Technischen Aufsichtsbehörde durchzuführen, um eine ausreichende Planungssicherheit zu erhalten.

Die auf Basis der bisherigen Vorplanung für den Bahnhof Freiham und für die Abstellanlage geführten Abstimmungen mit der Branddirektion sowie der Technischen Aufsichtsbehörde verliefen positiv. Aus sicherheitstechnischer Sicht ist der Umfang der Vorhaltemaßnahmen ausreichend, um einen späteren U-Bahnhof und eine Abstellanlage aufnehmen zu können.

### 2.2.2 Verlauf im Grundriss, Gleisanlage

#### Vorhaltemaßnahme U-Bahnhof Freiham-Zentrum

Der Bahnsteig des künftigen U-Bahnhofes Freiham-Zentrum liegt in Ost-West-Ausrichtung westlich der Aubinger Allee und südlich des Zentrums von Freiham im Realisierungsabschnitt 2 und somit in unmittelbarem Umfeld der dort geplanten Hochbaumaßnahmen. Die Ausrichtung des Bauwerks folgt im Wesentlichen der Trasse des geplanten Autobahnzubringers, wobei das Bauwerk in westlicher Richtung, aufgrund der geplanten und sich in Tieflage befindlichen Landschaftsbrücken, nach Norden hin verschwenkt wird. Das östliche Ende des U-Bahnbauwerks befindet sich zwischen den Gebieten WA7 und MK1 östlich der Aubinger Allee. Dieser Bereich wird später über ein „verlängertes“ Sperrengeschoss unter der Aubinger Allee direkt an den Ostkopf des U-Bahnhofes angebunden. Weitere Zugänge können westlich der Aubinger Allee sowie am Bahnhofwestkopf angeordnet werden.

Östlich des Bahnsteigs befindet sich eine Weichenverbindung mit vier Weichen und einer Kreuzung, mittels der ein stadtauswärts fahrender Zug auf das stadteinwärts führende Gleis wechseln kann und an der stadteinwärts führenden Bahnsteigkante des Bahnhofs anlangt. Stadteinwärts schließen sich die späteren Streckentunnel zwischen den Bahnhöfen Freiham-Zentrum und Riesenburgstraße an, die im weiteren Verlauf den südöstlichen Bereich des Realisierungsabschnitts 1 und die anschließenden Grundstücke in Aubing unterqueren. Westlich des Bahnsteigs schließt sich über mehrere Weichenverbindungen eine Wendeanlage an.

### Vorhaltemaßnahme Abstellanlage

Westlich der Vorhaltemaßnahme für den U-Bahnhof schließt eine Abstellanlage an, die eine unterirdische Abstellung von elf Langzügen ermöglicht und vollständig im Bereich des geplanten Landschaftsparks zum liegen kommt. Eine spätere Weiterführung der U-Bahn in Richtung Germering ist möglich. In diesem Fall entfallen vier der Abstellplätze, da zwei der Abstellgleise zu Fahrgleisen werden. Die Kapazität sowie die Anordnung der zu realisierenden bzw. vorzuhaltenden Abstelllängen ist mit den SWM/MVG abgestimmt.

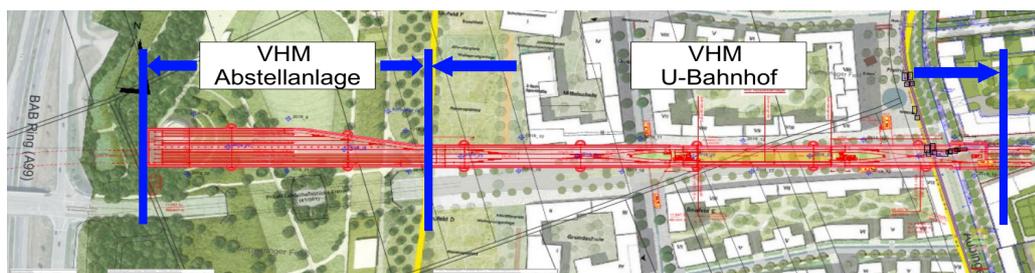


Abb. 5: Übersicht Vorhaltemaßnahmen Bf. Freiham-Zentrum und Abstellanlage

### 2.2.3 Tiefenlage

Die U-Bahnanlagen verlaufen im Bereich des Autobahnzubringers im Wesentlichen ohne Längsneigung mit einer Überdeckung von ca. 2 m im Bereich der Sperrengeschosse. Die Streckentunnel mit den Gleisanlagen fallen in Richtung des Bahnhofs Riesenburgstraße mit maximal zulässiger Längsneigung, um genügend senkrechten Abstand zu den östlich der Aubinger Allee geplanten Hochbaumaßnahmen zu erreichen. Die Streckentunnel können später mittels Tunnelvortriebsmaschinen aufgefahren werden. Zur Ein- bzw. Ausfahrt der Vortriebsmaschinen bei hoch anstehendem Grundwasser sind an den Stirnseiten des Bahnhofs bzw. der Abstellanlage jeweils Dichtkörper erforderlich. Dadurch kann auch ein späterer, von Germering kommender, bergmännischer Vortrieb sicher an die Abstellanlage angeschlossen werden.

### 2.2.4 Geometrie der Vorhaltebauwerke

Durch die notwendige Weichenanlage westlich des 120 m langen Bahnsteiges sowie die Schaffung einer höhenfreien Erreichbarkeit des ersten Realisierungsabschnitts am östlichen Ende ergibt sich eine Länge des Vorhaltebauwerks für den U-Bahnhof Freiham-Zentrum von ca. 500 m. Die Länge des Vorhaltebauwerks für die Abstellanlage beträgt etwa 250 m. Die Breite der Bauwerke wird vorgegeben durch die Breiten und Abstände der Fahr- bzw. Abstellgleise sowie den dazwischen erforderlichen Bedienungs- bzw. Rettungswegen. Einschließlich der Abmessungen für die Bauwerkskonstruktion beträgt die Breite im Bahnhofsbereich ca. 23 m, im Bereich der Abstellanlage ca. 40 m.

Die für die endgültige Lage sowie für die Herstellung der Vorhaltemaßnahmen erforderlichen Grundstücke stehen zur Verfügung.

### 2.2.5 Baulicher Umfang der Vorhaltemaßnahmen

Die Baukörper des U-Bahnhofes Freiham-Zentrum und der Abstellanlage bestehen im Wesentlichen aus einer in die stauenden tertiären Bodenschichten einbindenden Konstruktion in Bohrpfahl- bzw. Schlitzwand-Deckelbauweise aus Stahlbeton. Zur Aufrechterhaltung der Grundwasserströmungen werden mit der Errichtung der Bohrpfahl- bzw. Schlitzwände parallel die erforderlichen Dükeranlagen hergestellt.

Für die Vorhaltemaßnahmen sollen die Bohrpfahl- bzw. Schlitzwände mit Deckenplatte hergestellt werden. Der Aushub unter dem Deckel sowie die Herstellung der Sohlplatte können dann erst beim späteren Bau der Gesamtstrecke erfolgen, was die Kosten der Vorhaltemaßnahmen erheblich reduziert. Die Aushubarbeiten, die Sohlherstellung unter Tage sowie der vollständige Innenausbau werden im Zuge des bergmännischen Streckenausbaues durchgeführt.

Sollte im Zuge der endgültigen Herstellung des Landschaftsparks die Vorhaltemaßnahme für die Abstellanlage aufgrund der Überschüttung bereits erhöhte Auflasten vor dem Ausbau der Gesamtstrecke abtragen müssen, werden dort der Aushub und die Sohlherstellung aus statischen Gründen mitausgeführt.

### 2.2.6 Anpassungen Entwässerungskanäle, Leitungssparten

Im Bereich der Vorhaltemaßnahmen werden Spartenumlegungen, Provisorien und Neuverlegungen von bereits erstellten Ver- und Entsorgungsleitungen erforderlich.

Dies betrifft insbesondere die Umverlegung eines größeren Betonkanals 600/1100. Diese Leitung verläuft im Zuge der Aubinger Allee, wird durch den Vorhaltebaukörper, der die Aubinger Allee unterquert, durchbrochen und muss somit in diesem Bereich umverlegt werden. Als technisch machbare Lösung wird am östlichen Ende des U-Bahnbauwerks vor Beginn der Bohrpfahl- bzw. Schlitzwandarbeiten ein Umleitungsgerinne hergestellt.

Erforderliche Maßnahmen an der Umverlegung einer Fernwärmeleitung (Westseite der Aubinger Allee) sowie einer am westlichen Ende der Abstellanlage befindlichen Gashochdruckleitung müssen im Zuge der weiteren Planungen noch im Detail untersucht werden.

## 3. Weiteres Vorgehen

### 3.1 Planung Gesamtverlängerungsstrecke

Die Planungen im Zusammenhang mit der Herstellung der Vorhaltemaßnahmen wurden „vorgezogen“ mit einem höheren Detaillierungsgrad durchgeführt. Diese Planungsschärfe liegt für die Bahnhöfe sowie die Streckentunnel östlich Freiham bisher nicht vor. Aufgrund der aktuell vorliegenden Planungserkenntnisse (siehe Ziffer 2.1) ist die geplante Verlängerungsstrecke baulich realisierbar, wobei zur tiefer gehenden Detaillierung noch weiterer Untersuchungsbedarf besteht.

Das Baureferat wird die Vorplanung der Gesamtstrecke von Pasing bis Freiham mit Hochdruck vorantreiben.

Sobald eine ausreichende Planungsgenauigkeit der Vorplanung vorliegt, soll der für den U-Bahnbau erforderliche Antrag auf Streckengenehmigung nach § 9 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bei der Regierung von Oberbayern gestellt werden. Hierzu soll das Baureferat im Antrag der Referentin bereits ermächtigt werden.

Bei optimalem Planungsablauf ist folgender weiterer Zeitplan der Gesamtstrecke vorgesehen:

- Abschluss der Vorplanung und Antrag auf Streckengenehmigung im Jahr 2021
- Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung in den Jahren 2022 und 2023
- Einleitung der Planfeststellungsverfahren ab Ende 2023

Bei optimalem Verlauf der Planfeststellungsverfahren ist mit einem Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse ab Ende 2025 zu rechnen. Für die anschließende Ausführungsplanung einschließlich der Ausschreibung der Bauleistungen sind etwa zwei Jahre anzusetzen, so dass ein Baubeginn im Jahre 2028 erfolgen könnte.

### 3.2 Vorhaltemaßnahmen

Die bisherigen Überlegungen und Planungen zu den Vorhaltemaßnahmen haben gezeigt, dass die Errichtung einer Vorhaltemaßnahme für den U-Bahnhof Freiham-Zentrum möglich und sinnvoll ist. Durch den Bau der Vorhaltemaßnahme auf der „grünen Wiese“ können im erheblichem Umfang Kosten eingespart werden, da teure Verkehrsführungen und Baustellenprovisorien nicht erforderlich sind. Auch müssen die Straßenverkehrsanlagen an der Oberfläche – anders als beim späteren Bau eines U-Bahnhofs im Bestand – nicht wiederhergestellt werden. Zudem werden die Beeinträchtigungen für Anwohner und Verkehrsteilnehmer in Freiham erheblich reduziert, da der Großteil des U-Bahnhofs schon vorab errichtet wurde und somit eine Großbaustelle im 2. Realisierungsabschnitt nicht mehr erforderlich ist.

Die Herstellung der Vorhaltemaßnahme für die Abstellanlage ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erforderlich, da dies auch später ohne Beeinträchtigung der Hochbaumaßnahmen im zweiten Realisierungsabschnitt erfolgen kann. Diese Vorhaltemaßnahme ist erst vor der endgültigen Herstellung des Landschaftsparks im Bereich der Abstellanlage erforderlich. Aufgrund der ungeklärten Situation mit der Autobahnanschlussstelle sind die Planungen für den Landschaftspark im Bereich des Autobahnzubringers derzeit zurückgestellt. Es wird daher vorgeschlagen, die notwendigen baurechtlichen Voraussetzungen für die Vorhaltemaßnahme einer Abstellanlage zwar zu schaffen, jedoch den Bau der Maßnahme zunächst noch zurückzustellen. Dies hat auch den Vorteil, dass zwischenzeitliche Weiterentwicklungen zur Verlängerung der U-Bahnlinie in Richtung Germering in die Planung der Abstellanlage einfließen können.

#### 3.2.1 Bedarfs- und Konzeptgenehmigung, weiterer Ablauf Vorhaltemaßnahme für den U-Bahnhof Freiham-Zentrum

Damit die relevanten Bauteile (Wände und Deckel) für die Vorhaltemaßnahme U-Bahnhof vor dem Jahr 2023 – d. h. noch vor dem Beginn der ersten Hochbaumaßnahmen im zweiten Realisierungsabschnitt Freiham – hergestellt werden können, ist folgendes Verfahren weiter zu verfolgen:

- Erteilung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung im Rahmen dieser Beschlussvorlage
- Weitere Planung und Vorbereitung der Ausschreibung der für die Vorhaltemaßnahme U-Bahnhof erforderlichen Bauleistungen im Jahr 2020
- Einholen der erforderlichen Genehmigungen (z. B. Wasserrecht) im Jahr 2020
- Projektgenehmigung (einschl. Ermächtigung zur Ausschreibung der Bauleistungen) durch den Stadtrat Anfang 2021
- Ausschreibung der Bauleistungen ab Anfang 2021
- Ausführungsgenehmigung durch den Stadtrat ca. Mitte 2021
- Durchführung der relevanten Bauleistungen vom vierten Quartal 2021 bis Ende 2022.

### 3.2.2 Archäologische Untersuchungen

Da für die Vorhaltemaßnahmen kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, bedarf es einer gesonderten denkmalschutzrechtlichen Erlaubnis nach Art. 7 BayDSchG. Diese muss für die Baumaßnahmen vom Baureferat bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (PLAN – HAIV) beantragt werden.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für das Siedlungsgebiet Freiham Nord laufen seit mehreren Jahren in unterschiedlichen Bereichen archäologische Untersuchungen. Die Untersuchungen zeigen teils dichte Befunde, die von der Bronzezeit (etwa 2300 v. Chr.) bis in das frühe Mittelalter reichen. Zur Untersuchung wird der in der Regel befundlose Oberboden von etwa 40 cm Mächtigkeit abgetragen. Es ist davon auszugehen, dass sich im Bereich der Vorhaltemaßnahmen Funde befinden.

Weite Teile des 2. Realisierungsabschnittes sowie der Bereich des künftigen Autobahnzubringers wurden zwischenzeitlich denkmalschutzrechtlich untersucht. Nachdem der Vorhaltebaukörper der Abstellanlage jedoch in nördlicher Richtung von der Lage des Autobahnzubringers abweicht, sind weitere archäologische Untersuchungen erforderlich, die vor Beginn der Rohbauarbeiten abgeschlossen sein müssen. Nach erster Einschätzung wird hierfür ein Zeitraum von ca. 6 bis 8 Monaten benötigt.

Im Antrag der Referentin soll das Baureferat deshalb ermächtigt werden, die erforderlichen Leistungen für die Durchführung der archäologischen Untersuchungen auszuschreiben und zu beauftragen.

## 4. Kosten der Vorhaltemaßnahmen

Belastbare Aussagen zur Höhe der Kosten können erst nach Abschluss der Vorplanung und der Genehmigungsverfahren im Rahmen der Projektgenehmigung getroffen werden.

Nach einer ersten überschlägigen Kosteneinschätzung werden sich die Kosten der Vorhaltemaßnahme für den U-Bahnhof Freiham-Zentrum auf 60 bis 80 Mio. Euro (netto) und für die Vorhaltemaßnahme für die Abstellanlage auf 40 bis 80 Mio. Euro (netto) belaufen. Aufwendungen für Ingenieurleistungen und Spartenverlegungen sind in diesen Kosten enthalten.

Eine Förderung der Vorhaltemaßnahmen kann nach jetzigen Regularien erst vor Beginn der Bauarbeiten der Gesamtstrecke beantragt werden. Das heißt, die Vorhaltemaßnahmen müssen zunächst von der Landeshauptstadt München vorfinanziert werden. Das Baureferat wird die Vorhaltemaßnahmen bei der Regierung von Oberbayern als Vorwegmaßnahmen anmelden, damit diese nachträglich gefördert werden können, sofern die Gesamtstrecke förderfähig ist.

## 5. Personalbedarf

Das Baureferat hat für das Projekt Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Pasing bis Freiham 2018 im Rahmen des Eckdatenverfahrens für den Haushalt 2019 zwei Stellen für erste Untersuchungen und die Erstellung von Trassierungsvorschlägen beantragt. Der Stadtrat hat diese genehmigt. Für die weitere Bearbeitung der Vorplanung der Gesamtstrecke und für die Realisierung der Vorhaltemaßnahmen sind zusätzliche Stellenschaffungen erforderlich. Das Baureferat wird den Bedarf hierfür ermitteln, mit dem Personal- und Organisationsreferat abstimmen und zum nächsten Eckdatenverfahren anmelden.

## 6. Behandlung der Anträge des Stadtrates und der Bezirksausschüsse

### 6.1 Antrag Nr. 14-20 / A 06250 (Anlage 2) vom 21.11.2019

Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 06250 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl, Frau StRin Heike Kainz, Frau StRin Alexandra Gaßmann und Herrn StR Sven Wackermann wird gefordert, die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West „so schnell wie möglich in den beiden Streckenabschnitten über Pasing nach Freiham“ zu bauen. „Die Verlängerung der U-Bahnstrecke von Pasing nach Freiham ist bereits jetzt schon, parallel zu den laufenden Planfeststellungen auf dem Streckenabschnitt vom Laimer Platz bis Pasing, voranzutreiben. Die Stadtverwaltung soll innerhalb der antragsgemäßen Frist aufzeigen, wie der zeitliche Planungsrückstand aufgeholt und beide Abschnitte parallel gebaut werden können, um die Strecke bis nach Freiham so früh als möglich realisieren zu können, um die Strecke bis nach Freiham so früh als möglich in Betrieb nehmen zu können. Das Ziel soll eine zeitgleiche Inbetriebnahme der beiden Streckenabschnitte (Laimer Platz – Pasing sowie Pasing – Freiham) sein. Hierbei darf es aber keinesfalls zu zeitlichen Verzögerungen im Streckenabschnitt Laimer Platz – Pasing kommen.“

Im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.01.2019 („Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) wird zum Realisierungszeitraum der U5 nach Freiham Folgendes ausgeführt:

„Mit einer Inbetriebnahme wäre zwischen 2035 und 2040 zu rechnen. Ein unmittelbarer Weiterbau bis Freiham nach Fertigstellung der Strecke bis Pasing wäre aus Sicht des Baureferats zu begrüßen und sollte daher parallel zum Bau der Verlängerung nach Pasing voran getrieben werden.“

Wie unter Ziffer 3.1 dargestellt, werden die Planungen der Gesamtstrecke so forciert, dass der Bau der U5 von Pasing bis Freiham bei optimalem Planungsverlauf im Jahr 2027 und damit voraussichtlich ein bis zwei Jahre vor Inbetriebnahme der Strecke vom Laimer Platz bis Pasing beginnen kann.

Zudem ist davon auszugehen, dass die Gesamtbauzeit der Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West nach Freiham durch die Erstellung der Vorhaltemaßnahme für den späteren U-Bahnhof Freiham-Zentrum reduziert werden kann.

Dem Antrag kann somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

## 6.2 Antrag Nr. 14-20 / A 06242 (Anlage 3) vom 21.11.2019

Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 06242 von Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Tobias Ruff und Frau StRin Sonja Haider wird gefordert, „die Planungen der U 5 von Freiham kommend nach Pasing aufzunehmen und die Realisierung zeitnah zu beginnen. Der Bau soll von beiden Seiten, also von Laim und von Freiham aus erfolgen.

Hierzu soll mit dem Aufstellungsbeschluss zum 2. Realisierungsabschnitt eine Stadtratsvorlage erstellt werden. Der Oberbürgermeister wird vom Stadtrat beauftragt, die vom Bundesverkehrsminister gemachten Zusagen zur Finanzierung des U-Bahnbaus, einzufordern.“

Wie in dieser Beschlussvorlage dargestellt, wurde mit den Planungen der Gesamtverlängerungsstrecke bereits begonnen. Aussagen zum Bauablauf und zu möglichen Beschleunigungsmaßnahmen im Bau können erst im Rahmen der Entwurfs- bzw. Ausführungsplanung getroffen werden. In jedem Fall wird die vorgezogene Herstellung der Vorhaltemaßnahme für den späteren U-Bahnhof Freiham-Zentrum zu einer Reduzierung der Bauzeit beitragen.

Aktuell gibt es neue Entwicklungen, nach denen künftig die Hürden für eine GVFG-Finanzierung herabgesetzt werden: Da der Entwurf der Gesetzesnovelle die Erleichterungen zur Darlegung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens beinhaltet, wird derzeit davon ausgegangen, dass grundsätzlich auch für die U5-Verlängerung nach Freiham entsprechende Bundesmittel beantragt werden können.

Der Bundesverkehrsminister hat mit Schreiben vom 27.11.2019 an den Oberbürgermeister mitgeteilt, dass mit der anstehenden Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes angestrebt wird, „die Finanzierungssicherheit für ÖPNV-Großvorhaben weitgehend zu verbessern.

Des Weiteren soll im Rahmen dieser Novellierung auch eine Veränderung des Wirtschaftlichkeitsbegriffs erfolgen und somit die Möglichkeit geschaffen werden, nutzwertanalytische Elemente in die Betrachtung mit einzubeziehen.“

Mit Schreiben vom 09.01.2020 an den Bundesverkehrsminister hat der Oberbürgermeister nochmals auf die dringend benötigte finanzielle Unterstützung des Bundes hingewiesen und den aus Sicht der Landeshauptstadt München notwendigen Anpassungsbedarf der Förderregularien eingefordert.

Dem Antrag kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.3 Antrag Nr. 14-20 / A 06338 (Anlage 4) vom 05.12.2019

Herr StR Manuel Pretzl und Herr StR Sebastian Schall haben am 05.12.2019 den beiliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 06338 gestellt:

„Die Verlängerung der U-Bahn von Pasing nach Freiam ist bereits jetzt schon, parallel zu den laufenden Planfeststellungen auf dem Streckenabschnitt vom Laimer Platz bis Pasing, voranzutreiben. Es soll auch aufgezeigt werden, wie möglichst parallel gebaut werden kann, um den Endhaltepunkt Freiam so früh als möglich realisieren zu können.“

Dem Antrag kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.4 Antrag Nr. 14-20 / B 07123 (Anlage 5) vom 20.11.2019

In dem Antrag des Bezirksausschusses 22 wird Folgendes gefordert:

„Die Verlängerung der U-Bahnstrecke von Pasing nach Freiam ist bereits jetzt schon, parallel zu den laufenden Planfeststellungen auf dem Streckenabschnitt vom Laimer Platz bis Pasing, voranzutreiben. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung soll zusammen mit dem Baureferat in spätestens drei Monaten aufzeigen, wie der zeitliche Planungsrückstand aufgeholt und parallel gebaut werden kann, um den Endhaltepunkt Freiam so früh als möglich realisieren zu können.

Das Ziel soll eine zeitgleiche Inbetriebnahme der beiden Streckenabschnitte (Laimer Platz – Pasing und Pasing – Freiam) sein.“

Dem Antrag kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.5 Antrag Nr. 14-20 / B 07175 (Anlage 6) vom 03.12.2019

In dem Antrag des Bezirksausschusses 21 wird Folgendes gefordert:

„Die U5 muss so schnell wie möglich über Pasing hinaus bis nach Freiam gebaut werden. Es sind alle Beschleunigungsmöglichkeiten auszuschöpfen, um diese wichtige Erschließung für Freiam so bald als möglich fertigzustellen. Daher ist die Verlängerung der U-Bahnstrecke von Pasing nach Freiam bereits jetzt schon, parallel zu den laufenden Planfeststellungen auf dem Streckenabschnitt vom Laimer Platz bis Pasing, voranzutreiben. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird aufgefordert, zusammen mit dem Baureferat bis Ende Februar 2020 im Rahmen der dreimonatigen Bearbeitungsfrist für Anträge aufzeigen, wie der aktuelle zeitliche Planungsrückstand aufgeholt und parallel gebaut werden kann, um den Endhaltepunkt Freiam so früh als möglich realisieren zu können. Ziel muss eine annähernd zeitgleiche Inbetriebnahme der beiden Streckenabschnitte Laimer Platz - Pasing und Pasing - Freiam sein.

Um dieses Ziel zu erreichen ist das Personal in den städtischen Referaten entsprechend aufzustocken.

Verzögerungen am Bau des Streckenabschnitts nach Pasing dürfen hierdurch nicht eintreten.“

Dem Antrag kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Gemäß § 9 der Bezirksausschusssatzung besteht bezüglich des Standes der Planungsarbeiten und der Planfeststellungsabschnitte für den U-Bahn-Bau ein Unterrichtsrecht für die Bezirksausschüsse. Die Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing und des Stadtbezirkes 22 Aubing - Lochhausen - Langwied haben daher je einen Abdruck dieser Beschlussvorlage erhalten und werden weiterhin satzungsgemäß eingebunden.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herr Stadtrat Reissl, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## II. Antrag der Referentin

1. Die Ausführungen des Baureferates zum aktuellen Sachstand für die Gesamtverlängerungsstrecke der U-Bahn-Linie 5-West von Pasing nach Freiham-Zentrum und für die Vorhaltemaßnahmen werden zur Kenntnis genommen.
2. Das Baureferat wird beauftragt, den für die Gesamtverlängerungsstrecke der U-Bahn-Linie 5-West von Pasing nach Freiham-Zentrum erforderlichen Antrag auf Streckengenehmigung nach § 9 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bei der Regierung von Oberbayern zu stellen.
3. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die beiden Vorhaltemaßnahmen in Freiham wird erteilt.
4. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Vorhaltemaßnahmen erforderlichen Planungen zu erstellen, die notwendigen Genehmigungen einzuholen, die Ausschreibung der Bauleistungen für die Vorhaltemaßnahme für den U-Bahnhof Freiham-Zentrum vorzubereiten und dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung zu berichten.
5. Das Baureferat wird beauftragt, die erforderlichen Leistungen für die Durchführung der archäologischen Untersuchungen auszuschreiben und zu beauftragen.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06250 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl, Frau StRin Heike Kainz, Frau StRin Alexandra Gaßmann und Herrn StR Sven Wackermann vom 21.11.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06242 von Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Tobias Ruff und Frau StRin Sonja Haider vom 21.11.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06338 von Herrn StR Manuel Pretzl und Herrn StR Sebastian Schall vom 05.12.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

9. Der Antrag Nr. 14-20 / B 07123 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 Aubing - Lochhausen - Langwied vom 20.11.2019 ist damit satzungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 14-20 / B 07175 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing vom 03.12.2019 ist damit satzungsgemäß behandelt.
11. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**  
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Manuel Pretzl  
2. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl  
Berufsm. Stadträtin

**IV. Abdruck von I. - III.**

über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle  
an das Direktorium - Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
an die Stadtkämmerei - II/21  
zur Kenntnis.

**V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung**

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 21 Pasing - Obermenzing  
An den Bezirksausschuss 22 Aubing - Lochhausen - Langwied  
An das Direktorium HA II / V - BAG-West (2 x)  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
An das Personal- und Organisationsreferat  
An das Kommunalreferat  
An das Kreisverwaltungsreferat  
An das Referat für Gesundheit und Umwelt  
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft  
An die Stadtwerke München GmbH  
An die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität  
An das Baureferat - RG, H, G, T, V, MSE  
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4  
An das Baureferat - J 0, J 1, J 2, J 3, J 4, J Z  
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - J  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am .....  
Baureferat - RG 4  
i. A.