

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

Hier:

**Planfeststellungsabschnitt 78
zwischen Fischer-von-Erlach-Straße und Josef-Felder-Straße
einschließlich U-Bahnhof Am Knie**

und

**Planfeststellungsabschnitt 79
zwischen Josef-Felder-Straße und Pippinger Straße
einschließlich U-Bahnhof Pasing**

**im 21. Stadtbezirk Pasing - Obermenzing und
im 25. Stadtbezirk Laim**

Antrag auf Planfeststellung

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11646

Anlage
Übersichtslageplan

Beschluss des Bauausschusses vom 03.07.2018 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. **Beschlusslage**

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 16.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12297) wurde das Baureferat beauftragt, die Vorplanung für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing zu aktualisieren und dabei eine unterirdische Lage des U-Bahnhofs Pasing unter den südlichen Gleisen der Deutschen Bahn AG zu Grunde zu legen. Eine mögliche Verlängerung der Linie in westlicher Richtung sollte in der Planung berücksichtigt werden.

Mit dieser Beschlussfassung wurden die weiteren bis zu diesem Zeitpunkt untersuchten Varianten zur Anbindung der Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West in Pasing nicht weiterverfolgt:

Die oberirdische Einschleifung in die Betriebsgleise der Deutschen Bahn AG war nicht möglich, da die notwendigen Flächen auch weiterhin dauerhaft für den Bahnbetrieb benötigt werden.

Ebenso wurde die im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1922 a planungsrechtlich gesicherte Lage der U-Bahn, südlich des Empfangsgebäudes der Deutschen Bahn AG, aufgrund der massiven Eingriffe im Zentrum Pasings für die weiteren Planungen verworfen.

Der Bauausschuss hat in seiner Befassung zur U-Bahn-Linie U5-West mit Beschluss vom 14.07.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03325) das Baureferat beauftragt, „die Antragsunterlagen für die Planfeststellung auszuarbeiten, dem Stadtrat nach Abschluss dieser Planungsarbeiten über den dann vorliegenden aktuellen Sachstand zu berichten und vor der Stellung des Planfeststellungsantrages einen gesonderten Stadtratsauftrag hierfür herbeizuführen.“

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10259) wurde das Baureferat vom Stadtrat mit der Beantragung der Planfeststellung nach §§ 28 ff. des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) für den Planfeststellungsabschnitt 77 (Willibaldstraße) beauftragt. Der Stadtrat hat gemäß Vorschlag des Baureferates die Beantragung der Planfeststellung für diesen Abschnitt noch im Jahre 2017 beschlossen.

Ferner wurde das Baureferat beauftragt, für die Planfeststellungsabschnitte 78 (Am Knie) und 79 (Pasing) vor der Beantragung des Planfeststellungsverfahrens bei der Regierung von Oberbayern einen gesonderten Stadtratsauftrag hierfür in der ersten Jahreshälfte 2018 herbeizuführen. Das Baureferat stellt hiermit dem Stadtrat die Planungen zu diesen Planfeststellungsabschnitten vor.

2. Sachstand

2.1 Planfeststellungsverfahren für Abschnitt 77 (Willibaldstraße)

Die Antragstellung auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern erfolgte, wie im Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017 beauftragt, fristgerecht mit Schreiben vom 15.12.2017 (Einlauf bei der Regierung von Oberbayern am 21.12.2017).

Die Landeshauptstadt München wurde von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 23.2, mit Schreiben vom 12.03.2018 (Az. 23.2-3623.2-4-17) aufgefordert, die Planfeststellungsunterlagen öffentlich auszulegen. Die öffentliche Auslegung erfolgte ab dem 09.04.2018 für den vorgeschriebenen Zeitraum von einem Monat. Einwendungen konnten von Betroffenen bis zum 22.05.2018 vorgebracht werden.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der vorliegenden Beschlussvorlage waren noch keine Aussagen zu eingegangenen Einwendungen möglich.

Dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 25 Laim wurden die Planungen im Abschnitt 77 am 14.03.2018 im Rahmen einer BA-Sondersitzung vorgestellt. Für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner in der Gotthardstraße hat das Baureferat am 12.04.2018 eine Informationsveranstaltung angeboten. Rund 200 Bürgerinnen und Bürger haben dieses Angebot genutzt, um sich insbesondere über die vorgesehenen Bauarbeiten in der Gotthardstraße zu informieren.

2.2 Planfeststellungsabschnitt 78 zwischen Fischer-von-Erlach-Straße und Josef-Felder-Straße einschließlich U-Bahnhof Am Knie

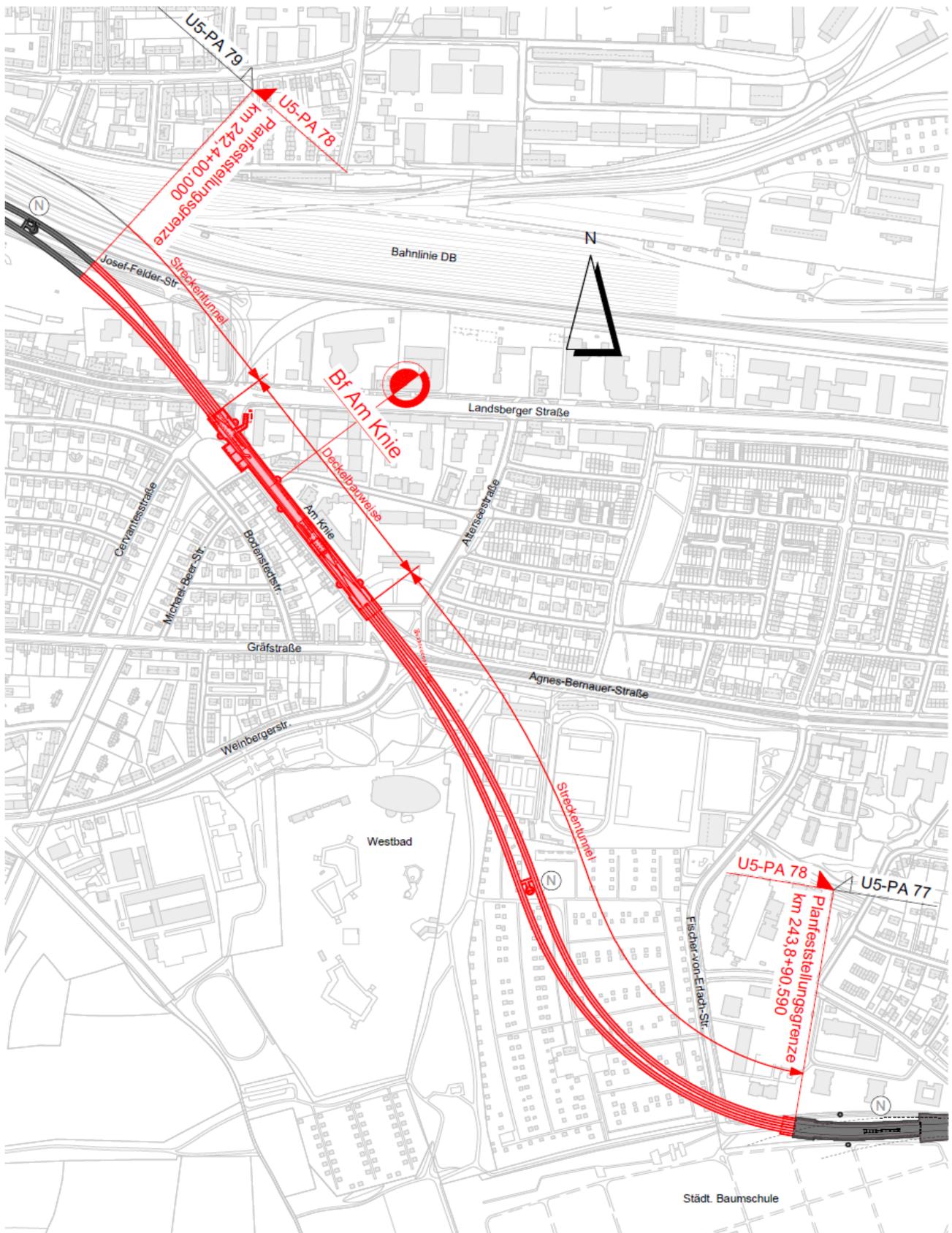
2.2.1 Bauweise und Verkehrsführung während der Bauzeit

Im Planfeststellungsabschnitt 78 werden die zwei Streckentunnel beginnend am Startschacht westlich des U-Bahnhofs Willibaldstraße in bergmännischer Bauweise hergestellt. Dafür sind zwei Tunnelvortriebsmaschinen vorgesehen, die in nordwestlicher Richtung die Kleingartenanlage unterqueren und in den Straßenzug Am Knie einschwenken. Die Tiefenlage des Vortriebs ist durch die Trassierungsrichtlinie vorgegeben und die Überdeckung erreicht unter der Kleingartenanlage maximal ca. 21 m. Die Herstellung des Notausganges in der Kleingartenanlage, der im Bereich einer Freifläche zum Liegen kommt, erfolgt in Bohrpfahl-Deckel-Bauweise.

Die Einfahrt der Tunnelvortriebsmaschine erfolgt südöstlich in den bereits fertig ausgehobenen U-Bahnhof Am Knie. Im Anschluss daran wird die Tunnelvortriebsmaschine zum nordwestlichen Startschacht durchgezogen und zur Ausfahrt Richtung Pasing vorbereitet.

Die Überdeckung des U-Bahnhofes Am Knie beträgt zwischen 1,3 m und 1,9 m. Dies macht eine bergmännische Bauweise unmöglich. Die Herstellung des ca. 350 m langen Bahnhofsbauwerkes mit anschließenden Weichenbereichen erfolgt mit der in München üblichen Bohrpfahl-Deckel-Bauweise, die einen anwohnerschonenden Aushub im Schutze des geschlossenen Bauwerkes ermöglicht.

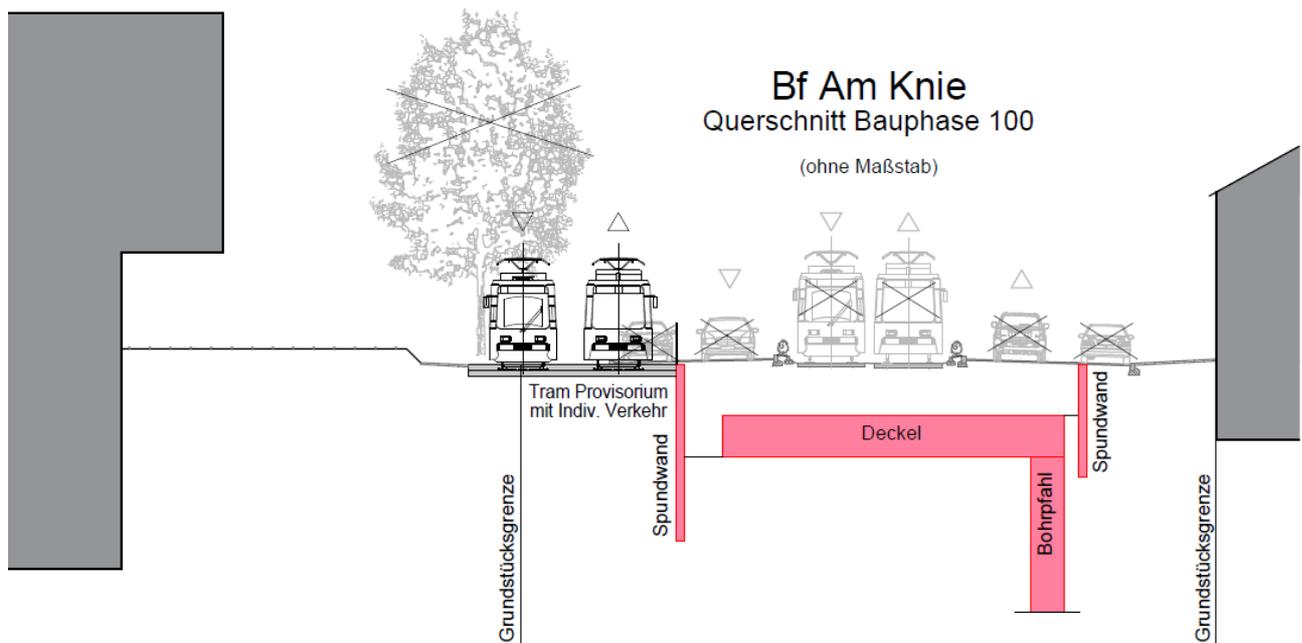
Übersichtslageplan Planfeststellungsabschnitt 78 - Bf Am Knie (ohne Maßstab)



Für die provisorischen Kanal- und Spartenumlegungen sowie die Verkehrsführung ist der gesamte Straßenraum Am Knie erforderlich. Teilweise muss aufgrund der engen Bebauung während der Bauzeit Privatgrund auf der östlichen Seite der Straße Am Knie in Anspruch genommen werden. Dies bedingt unausweichlich die Entfernung der Straßenbäume in diesem Bereich. Selbstverständlich werden Bäume in der gleichen Anzahl nach Abschluss der Bauarbeiten wieder gepflanzt (siehe auch Ziffer 2.2.3).

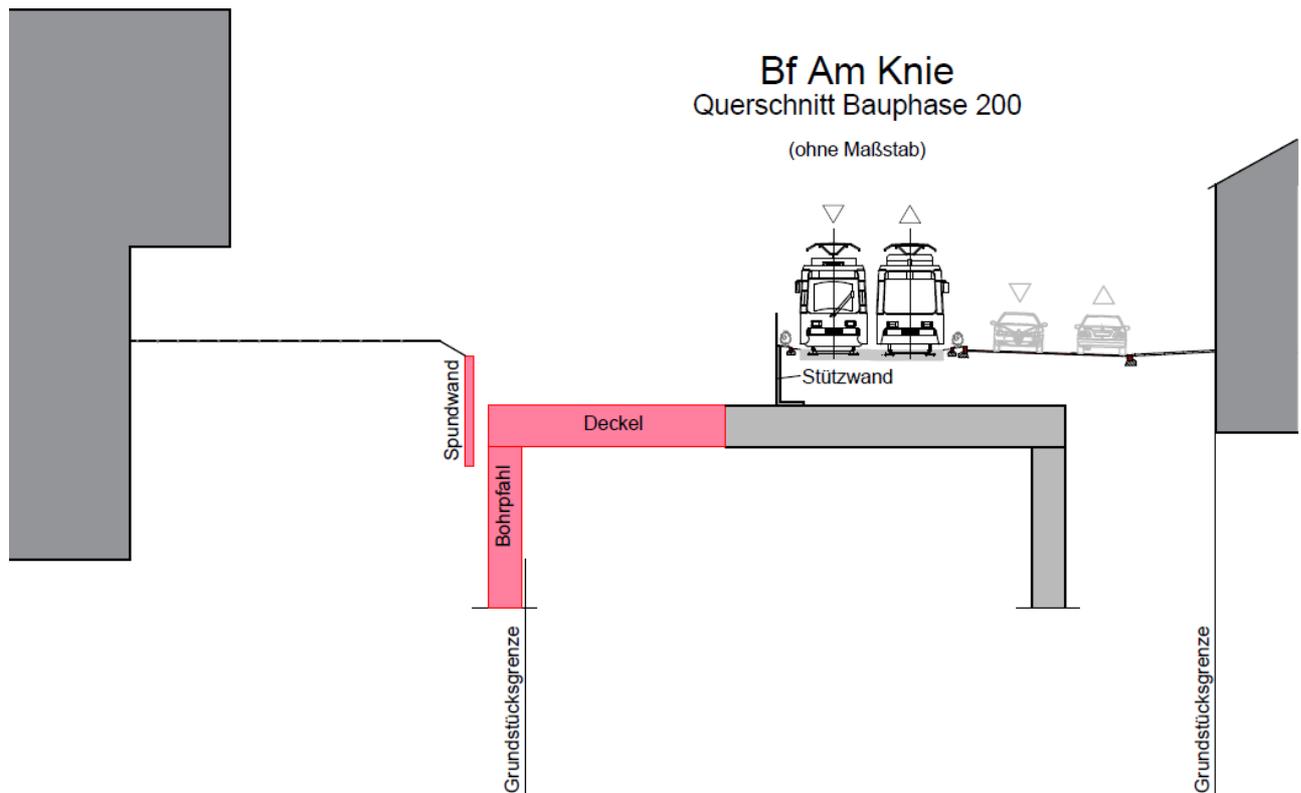
Für die Herstellung des U-Bahnhofes Am Knie sind zwei Hauptbauphasen vorgesehen. In der Phase 100 werden die Trambahnlinie 19 und die Straße in eine provisorische Trasse (befahrbares Gleis für den Straßenverkehr) nach Osten verschoben. Somit können die westlichen Bohrpfehlwände und die halbseitigen Deckel hergestellt werden.

Die Phase 100 wird für einen Zeitraum von ca. 19 Monaten eingerichtet.



Nach Herstellung der westlichen Bohrpfehlwände und Deckelhälften werden in der Phase 200 die Trambahngleise in Endlage und die Fahrbahn wieder auf den bereits hergestellten Deckel zurückverlegt.

Hierfür ist ein Zeitraum von ca. drei Jahren vorgesehen.



Nach Herstellung der östlichen Bohrpfahlwände und nach Schließen des Deckels kann die Oberfläche abschnittsweise endgültig wiederhergestellt werden. Der Aushub erfolgt unterirdisch im Schutze des Deckels und der Baubetrieb wird über zwei Logistiköffnungen abgewickelt.

Der Vortrieb der Streckentunnel Richtung Pasing wird über die zentrale Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich der Baumschule (Fischer-von-Erlach-Straße, Planfeststellungsabschnitt 77) über die gesamte Bauzeit versorgt.

Im Beschluss des Bauausschusses vom 14.07.2015 wurde davon ausgegangen, dass die Straße Am Knie während der Durchführung der Bauarbeiten für den Durchgangsverkehr gesperrt werden kann. Nach Auflagen des Kreisverwaltungsreferates ist jedoch auch der Individualverkehr zwischen Agnes-Bernauer-Straße und Landsberger Straße ständig aufrechtzuerhalten.

Darüber hinaus ist nach Forderung der Stadtwerke München GmbH (SWM) auch der Betrieb der Trambahnlinie 19 ständig zu gewährleisten. Die Machbarkeit der geplanten Verkehrsphasen wurde mit der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) abgestimmt.

Die Fritz-Berne-Straße endet kurz vor der Straße Am Knie als Sackgasse. Die Tiefgarage des Gebäudes Am Knie 8 kann während der Baumaßnahme nur über die Fritz-Berne-Straße erreicht werden.

Der in nordwestlicher Richtung anschließende zweigleisige Streckentunnel wird wiederum in bergmännischer Bauweise hergestellt und unterquert die Landsberger Straße, das Umspannwerk der Stadtwerke München GmbH, die ehemalige „Kuvertfabrik“ sowie die aktuell im Bau befindliche Wohnbebauung östlich der Pasing Arcaden bis zur Grenze des Planfeststellungsabschnittes.

2.2.2 Hydrogeologie

Das geplante Bahnhofsbauwerk Am Knie reicht über die Grundwasseroberfläche des Grundwasserleiters in den quartären Kiesen hinaus und bindet mit seiner Gründungssohle in mächtige grundwasserstauende Schichten ein. Der von Süd nach Nord gerichtete Grundwasserstrom würde ohne weitere Maßnahmen durch das Bauwerk behindert.

Zur Vermeidung eines schädlichen Aufstaus des natürlichen Grundwasserstroms werden entlang des Bauwerks Grundwasserüberleitungsanlagen (Düker) errichtet. Sie bestehen aus halbkreisförmigen vertikalen Schächten, die anliegend an die Außenwände des Hauptbauwerkes angeordnet sind. Diese Schächte werden durch unter der Bauwerkssohle liegende Rohrleitungen miteinander verbunden. Ausgehend von den Schächten werden horizontale Filterstränge von etwa 20 Metern Länge hergestellt, die das Grundwasser auf der Anströmseite südwestlich des Bauwerkes fassen und auf der Abströmseite nordöstlich wieder in die wasserführende Schicht einleiten.

Die Anordnung und Dimensionierung dieser Dükeranlagen wurden in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München mittels dreidimensionaler Grundwassersimulationen geprüft. Die Ergebnisse dieser Berechnungen zeigen, dass der Grundwasseraufstau im Bahnhofsbereich durch die geplanten Dükeranlagen auf ein zulässiges Maß begrenzt wird.

2.2.3 Umweltverträglichkeit

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wird von der Regierung von Oberbayern auch die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere / Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Landschaft und Kultur- / Sachgüter zu betrachten.

Die entsprechenden, mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Unterlagen werden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom Vorhabensträger bei der Regierung von Oberbayern eingereicht.

Im Bereich der Kleingartenanlage und des Straßenzuges Am Knie sowie der angrenzenden öffentlichen Grünflächen sind Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf die Oberfläche erforderlich. Die Straße Am Knie ist auf der Westseite geprägt von Einzelhaus-Bebauung mit markanten Straßenbäumen und auf der Ostseite durch Verwaltungsgebäude mit großflächigen Grünstrukturen und Grünflächen. Naturschutzfachlich bedeutsame Biotopbestände stellen die Baumreihen und Gehölze in der Kleingartenanlage und den öffentlichen Grünflächen dar.

In den Bereichen, in denen an der Oberfläche Baumaßnahmen stattfinden, ist ein mittelalter bis teilweise alter Gehölzbestand betroffen. Dieser hat eine positive Wirkung auf das Stadtbild, Mensch, Flora, Fauna, Boden und Klima und ist deshalb von großer Bedeutung. Entsprechende Kompensationsmaßnahmen und Ersatzpflanzungen werden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vorgesehen. Die jungen Gehölze können jedoch nicht unmittelbar eine gleichwertige raumprägende Wirkung aufweisen wie die bestehenden Bäume. Zur Wiederherstellung der freiräumlichen und städtebaulichen Situation in den betroffenen Bereichen braucht es deshalb im Straßenraum und den öffentlichen Grünflächen ein qualifiziertes Begrünungskonzept.

Ein bauzeitlicher Eingriff in das Straßenbegleitgrün, in öffentliche Frei- und Grünflächen und in angrenzende Privatgrundstücke ist leider unvermeidbar. Die in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten gemäß den Vorgaben des entsprechenden Fachplanes wieder hergestellt.

Im Straßenbereich entlang der Straße Am Knie sowie in den angrenzenden Freiflächen, insbesondere am nordwestlichen Ende der Straße Am Knie und in der Kleingartenanlage, sind etwa 189 Bäume vorhanden, die die Schutzkriterien der Baumschutzverordnung (Stammumfang größer 80 cm) erreichen. Davon müssen während der Bauphase ca. 135 Bäume entfernt werden. Hierfür erfolgt eine Neupflanzung in gleicher Anzahl im Straßenbereich und in den angrenzenden Freiflächen.

Im Baufeld sind verschiedene Vogel- und Fledermausarten zu erwarten, die Bäume mit entsprechender Eignung als Lebensstätte und Quartiere nutzen. Um das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch die Fällung der Bäume zu vermeiden, werden vorab Ersatzquartiere in ausreichender Anzahl angelegt. Dies kann vor allem im Bereich der Kleingartenanlage und des Westbades durch Aufhängen von Vogelnist- und Fledermauskästen erreicht werden.

2.2.4 Schallschutz

Baubedingte Schallimmissionen

Der Materialantransport sowie der Aushub aus dem maschinellen Tunnelvortrieb erfolgen über die zentrale Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Gelände der städtischen Baumschule am südwestlichen Ende der Gotthardstraße (siehe auch Ziffer 2.2.1). Diese Fläche befindet sich im Bereich des Planfeststellungsabschnittes 77 und wurde in diesem Zusammenhang bereits schalltechnisch untersucht. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass die Baustelle mit Schallschutzmaßnahmen so betrieben werden kann, dass eine unzumutbare Beeinträchtigung der Nachbarschaft durch baubedingte Schallimmissionen ausgeschlossen ist. Auf eine erneute vertiefte Behandlung dieses Sachverhalts wird im Zusammenhang mit den gegenständlichen Streckenabschnitten verzichtet.

Betriebsbedingte Schallimmissionen durch Lüftungs- und Entrauchungsöffnungen in den Decken des Bahnhofsbauwerks

Wie bereits im Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017 / der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.12.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10259) dargestellt, müssen aufgrund gestiegener sicherheitstechnischer Anforderungen in unterirdischen Personenverkehrsanlagen in Bahnsteigdecken Entrauchungsöffnungen an die Oberfläche angeordnet werden. Diese Öffnungen befinden sich entlang der Straße Am Knie.

Wie für die Entrauchungsöffnungen sind auch für Zuluft- und Fortluftleitungen Luftschächte aus den Betriebsstationen, die sich im nördlichen Bereich der Straße Am Knie und auf Höhe der Hausnummer Am Knie 8 befinden, an die Oberfläche zu führen. Zum Schutz der Bauwerke und der unterirdischen Einbauten werden die Öffnungen mit Einhausungen aus Lamellen versehen.

Die im Zuge der Planungen durchgeführten schalltechnischen Ausbreitungsberechnungen führen für den Verkehrslärm aus dem U-Bahnbetrieb zu Beurteilungspegeln, mit denen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung zuverlässig eingehalten werden können. Auch die Anlagengeräuschanteile, die nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) zu beurteilen sind, führen zu keinen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für die angrenzenden Wohngebiete. Nach einer Stellungnahme des Gutachters bestehen keine Lärmkonflikte in Folge der Entrauchungsöffnungen.

2.2.5 Grundinanspruchnahme

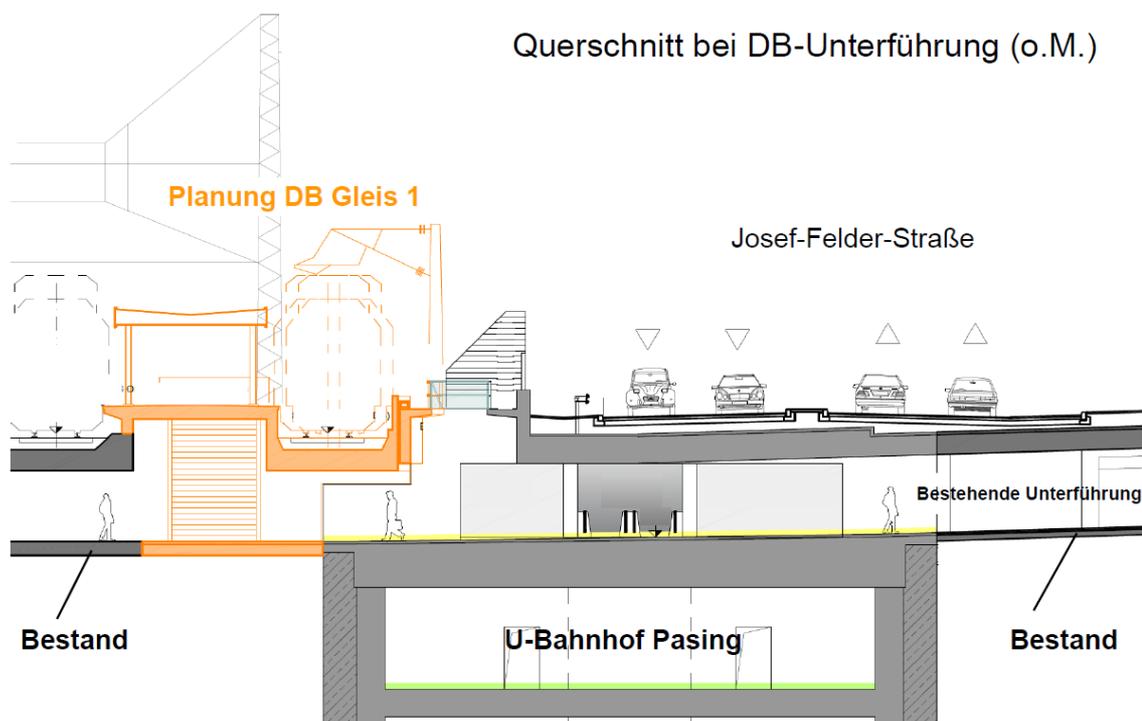
Im Bereich des Planfeststellungsabschnittes 78 sind für die östlichen Ausgänge dauerhafte Eingriffe in Privatgrund erforderlich. Darüber hinaus ist auf diesen Flächen bauzeitlich ein etwas größerer Umgriff in Anspruch zu nehmen, der für die Herstellung des Bahnhofsbauwerkes erforderlich ist.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wird das Baureferat mit den betroffenen Eigentümern in Verhandlungen über die dauerhafte sowie temporäre Grundstücksinanspruchnahme von benötigten privaten Grundstücksflächen treten.

2.3 Planfeststellungsabschnitt 79 zwischen Josef-Felder-Straße und Pippinger Straße einschließlich U-Bahnhof Pasing

2.3.1 Bauweise und Verkehrsführung während der Bauzeit

Im Beschluss des Bauausschusses vom 14.07.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03325) wurde dem Stadtrat die modifizierte Lage der U-Bahntrasse im Planfeststellungsabschnitt 79 vorgestellt. Im Wesentlichen musste das U-Bahnhofsbauwerk in Pasing in eine maximal südliche Lage verschoben werden, um den Eingriff in die Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG zu minimieren. Gegenüber diesen Darstellungen hat sich seither nichts verändert.



Im Planfeststellungsabschnitt 79 (Pasing) verläuft der Streckentunnel, der in bergmännischer Bauweise hergestellt wird, in westlicher Richtung im Wesentlichen im Straßenraum der Josef-Felder-Straße („Nordumgehung Pasing“) und endet auf Höhe der Pasing Arcaden. Die Vortriebsröhre des nördlichen, stadtauswärts gerichteten Gleises liegt teilweise auf den Grundstücken der Deutschen Bahn AG mit einer Firstüberdeckung von ca. 17 m.

Im Anschluss an diesen Streckentunnelabschnitt wird ein ca. 430 m langes Schachtbauwerk für den U-Bahnhof Pasing hergestellt, in dem westlich des Bahnsteiges aus betrieblichen Gründen eine notwendige Wendeanlage und östlich des Bahnsteiges eine Weichenkreuzung angeordnet sind.

Dieses Bauwerk wird in Schlitzwand-Deckel-Bauweise hergestellt und liegt in seinem Verlauf größtenteils unter der Josef-Felder-Straße, im Bereich zur Bahn jedoch auch auf den Grundstücken der Deutschen Bahn AG. Die dort befindlichen Versorgungsleitungen der Deutschen Bahn AG müssen, wie bereits im Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10259) dargestellt, vor Beginn der Schlitzwandherstellung verlegt werden. Aufgrund der Komplexität dieser Spartenumverlegung und der damit verbundenen Risiken für den Bahnbetrieb werden diese Arbeiten durch die Deutsche Bahn AG in eigener Zuständigkeit für die Stadt durchgeführt. Hierzu wurde antragsgemäß (Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10259) eine Vereinbarung mit der Deutschen Bahn AG über die Projektierung dieser Leitungsverlegungen im Bereich des künftigen U-Bahnhofs Pasing abgeschlossen. Nach Vorliegen einer entsprechenden Planungsschärfe wird eine weitere Vereinbarung mit der Deutschen Bahn AG über die Bauleistungen zur Spartenverlegung geschlossen. Zu erwartende Kosten für die Umverlegung der gegenständlichen Leitungen können erst im Zuge der durch die Deutsche Bahn AG durchzuführenden Planung ermittelt werden.

Der 120 m lange Bahnsteigbereich des künftigen U-Bahnhofes Pasing bindet an seinem Westkopf mit Fest- und Fahrtreppenanlagen sowie mit einem Aufzug an den bestehenden Hauptzugangstunnel zu den Gleisen der Deutschen Bahn AG an. Die Unterführung der Deutschen Bahn AG verknüpft somit auf kurzem Weg den Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr, die U-Bahn, den Busbahnhof und die zum Bahnhofsvorplatz verlängerte Straßenbahnlinie 19. Der Ostkopf wird von der bestehenden Fuß- und Radwegunterführung unterhalb den östlichen Enden der Bahnsteige der Deutschen Bahn AG über Fest- und Fahrtreppen erreicht. Die erforderlichen Notausgänge an den Bahnhofsköpfen werden in die neu herzustellende Lärmschutzwand zwischen Bahngelände und Josef-Felder-Straße integriert. Insofern ergeben sich keine wesentlichen Änderungen gegenüber der Vorplanung.

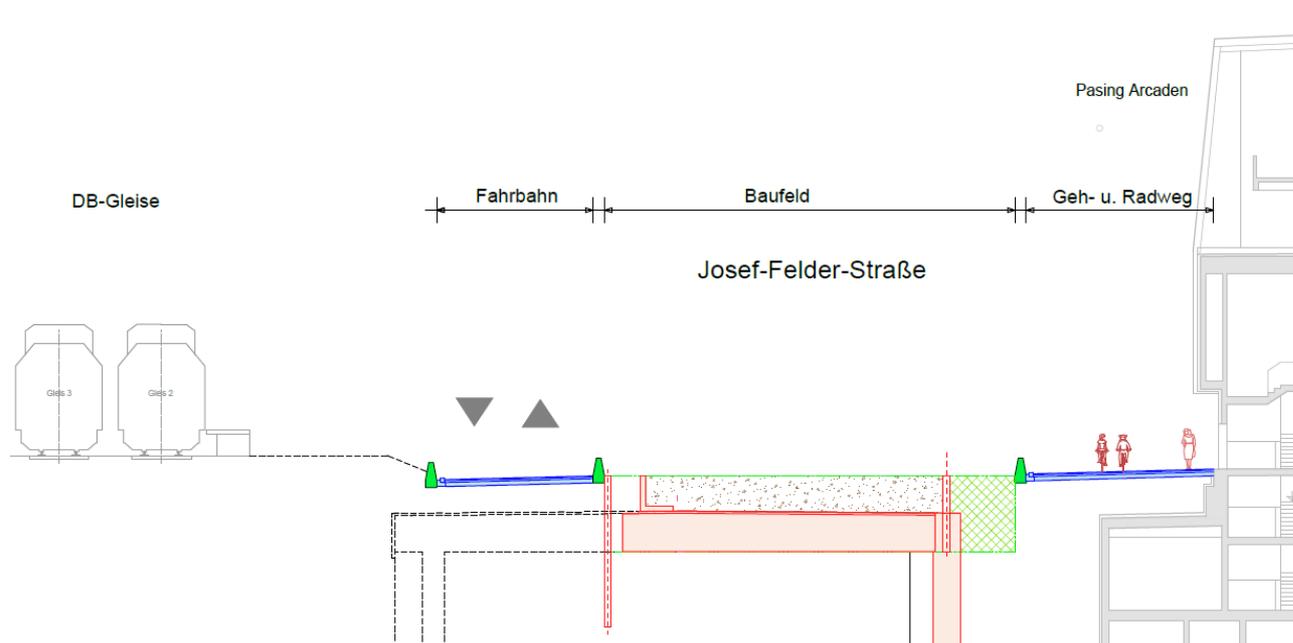
Im westlichen Anschluss an das oben beschriebene Schachtbauwerk für Bahnsteig und Wendeanlagen ist am derzeit geplantem Endbahnhof in Pasing eine Abstellanlage vorgesehen. Aus betrieblichen Gründen ist dort eine Abstellkapazität von zwei P6-Wagenzügen sowie zwei zusätzlichen Wendepositionen notwendig. Die Anlage dient in Verbindung mit den entsprechenden Weichenverbindungen westlich des Bahnsteigbereiches auch als Langwende für den Endbahnhof Pasing. Das westliche Ende dieser Anlage und damit der Endpunkt der U 5-West-Verlängerung liegt ca. 450 m westlich des Zugangstunnels zu den Gleisen der Deutschen Bahn AG im Bereich der Kreuzung Pippinger Straße mit der Josef-Felder-Straße.

In seiner Höhenlage ist das U-Bahn-Bauwerk auf die Gründung der Straßenbrücke „Josef-Felder-Straße über die Würm“ abgestimmt und lässt eine Verlängerung der U 5 in Richtung Westen über Pasing hinaus bautechnisch offen.

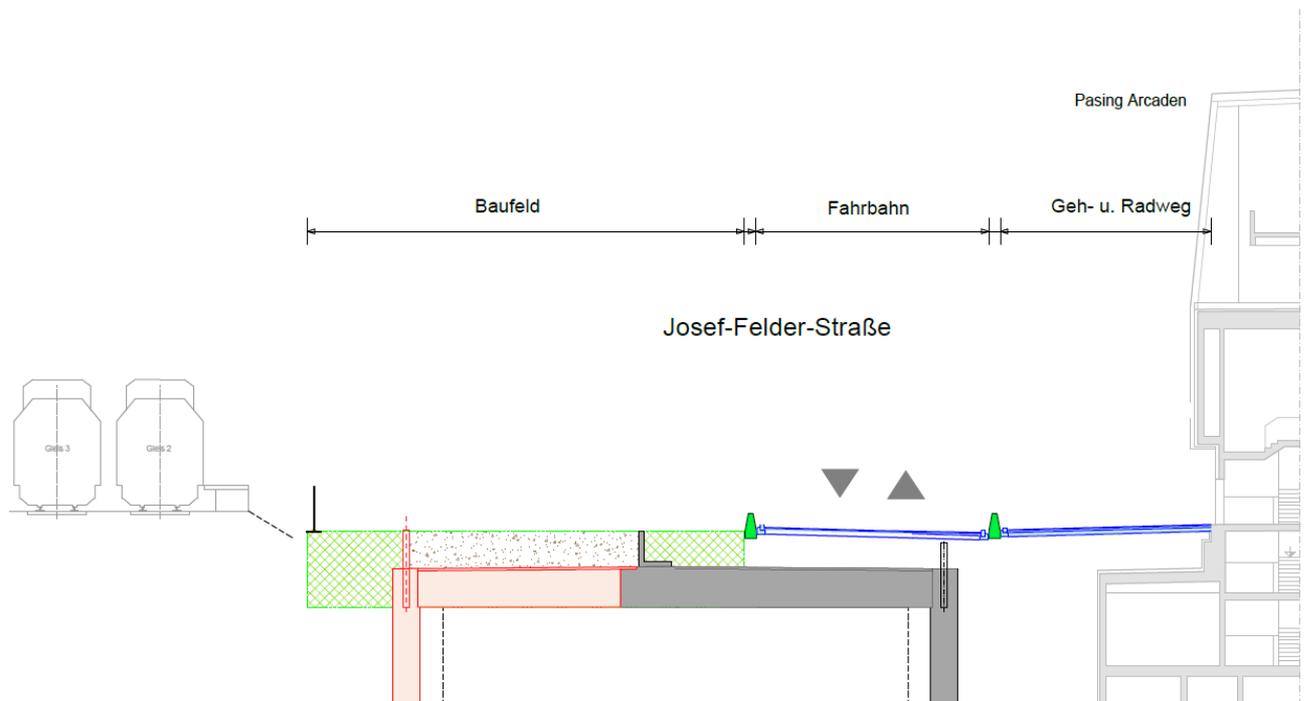
Die Herstellung des U-Bahnstationsbauwerkes Pasing erfolgt analog zu den U-Bahnhöfen Am Knie bzw. Willibaldstraße „halbseitig“ in Deckelbauweise. Nach Herstellung des Bauwerksdeckels in zwei Hauptbauphasen (Phase 100 und Phase 200, siehe Abbildung unten) werden der Aushub darunter sowie der weitere Baubetrieb für den Ausbau über Logistiköffnungen abgewickelt, die am östlichen sowie am westlichen Ende des Stationsbauwerkes angeordnet sind.

Für die Herstellung der „Deckel“ ist es erforderlich, dass die Josef-Felder-Straße, die im Bestand je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen aufweist, für diesen Zeitraum auf eine 1 + 1 – Verkehrsführung reduziert wird. Diese Verkehrsführung erstreckt sich zwischen der Emil-Neuburger-Straße im Westen bis zur nördlichen Einfahrt in die Parkgarage der Pasing Arcaden im Osten.

Verkehrsphase 100 (Prinzipschnitt ohne Maßstab)



Verkehrsphase 200 (Prinzipschnitt ohne Maßstab)



Um die Leistungsfähigkeit der Josef-Felder-Straße bauzeitlich sicherzustellen, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Die Zufahrt aus westlicher Richtung von der Josef-Felder-Straße in die Tiefgarage der Pasing-Arcaden sowie die Ausfahrt in östliche Richtung in die Josef-Felder-Straße bleiben bauzeitlich möglich. Die Zufahrt aus östlicher Richtung in die Tiefgarage von der Josef-Felder-Straße und die Ausfahrt der Tiefgarage in westliche Richtung in die Josef-Felder-Straße sind während dieser Zeit nicht möglich, da diese Verkehrsbeziehungen die Beibehaltung der Signalisierung erfordern, welche die Leistungsfähigkeit der Josef-Felder-Straße nochmals massiv reduzieren würde. Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage der Pasing-Arcaden im Zuge der Offenbachstraße ist von der U-Bahn-Baumaßnahme nicht betroffen.

Die uneingeschränkte Verkehrsbeziehung zwischen der Nordumgehung Pasing und der Emil-Neuburger-Straße ist während der Bauzeit zur Herstellung des Deckels aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates aufgrund der damit verbundenen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses in der Josef-Felder-Straße nicht realisierbar. In der Folge muss die Emil-Neuburger-Straße während dieser Bauphasen abgehängt werden. Als Ersatz muss die Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz in Pasing über die Kaflerstraße bauzeitlich wieder geöffnet werden. Dies ist insbesondere auch zur Aufrechterhaltung der Busverbindungen notwendig, die derzeit über die Emil-Neuburger-Straße den Pasinger Bahnhofsvorplatz erreichen.

Durch die Wiederanbindung der Kaflerstraße an die Kreuzung Haberland- / Lortzingstraße entstünde hier jedoch ein nunmehr „fünfarmiger“ Knotenpunkt, der weiterhin signalisiert zu betreiben wäre und dessen ungenügende Leistungsfähigkeit weitreichenden Einfluss auf die Verkehrsabwicklung hätte. Im Zuge detaillierter Untersuchungen zu dieser Kreuzung wurden daher einige Varianten zur Gestaltung und zum Betrieb dieses Knotenpunktes diskutiert und im Hinblick auf eine optimale Leistungsfähigkeit untersucht. Demnach ist die maximale Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes und somit auch die Leistungsfähigkeit der Josef-Felder-Straße nur dann gegeben, wenn in der Zufahrt Haberlandstraße nur Linienbusse mit eigener Signalisierung zugelassen werden.

Dazu wird während der Bauzeit in der Haberlandstraße ab der Volmstraße in Richtung Lortzingstraße für den Busverkehr eine eigene Spur eingerichtet. Die Buslinie 57 muss dadurch nicht großräumig umgeleitet werden und die Anbindung der Haltestellen „Varnhagenstraße“ und „Volmstraße“ ist weiterhin gewährleistet. Die Haberlandstraße wird ab der Volmstraße in Richtung Osten für den Individualverkehr durch Errichtung einer Schrankenanlage gesperrt. Die Einfahrt in die Haberlandstraße von der Lortzingstraße aus nördlicher Richtung bleibt für den Individualverkehr bestehen. Die Ausfahrt aus dem Wohngebiet auf das Hauptstraßennetz kann nur über die Aubinger Straße und die Scapinellistraße erfolgen, so dass im Wohngebiet einige Verkehrsbeziehungen optimiert werden müssen.

Nach dem Ausbau des Bahnhofes Pasing und dem Rückbau der Logistiköffnungen wird die Josef-Felder-Straße wieder entsprechend dem heutigen Zustand hergestellt.

Die eingleisigen Strecken- und Abstelltunnel im Planfeststellungsabschnitt 79 (Pasing) werden ebenfalls mittels bergmännischer Bauweise im Schildvortrieb aufgeföhren. Die vorherrschenden Baugrundverhältnisse können nach den vorliegenden Erfahrungen mit einem Schildvortrieb mit flüssigkeitgestützter Ortsbrust sicher beherrscht werden. Seitens des Baugrundgutachters wird dies bestätigt.

Wie bereits unter Ziffer 2.2.1 beschrieben, werden die Streckentunnel der gegenständlichen Planfeststellungsabschnitte mit zwei Vortriebsmaschinen ab der zentralen Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich der städtischen Baumschule nördlich der Fischer-von-Erlach-Straße (Planfeststellungsabschnitt 77) hergestellt. Der Aushub aus den Streckentunneln sowie die Materialversorgung zur Herstellung sämtlicher Streckentunnel der gegenständlichen Verlängerungsstrecke erfolgen über die dortige zentrale Baustelleneinrichtungsfläche. Die Vortriebsmaschinen werden für die Herstellung der Abstelltunnel – analog zur Vorgehensweise beim Bahnhof Am Knie - durch das bereits ausgehobene Bahnhofsbauwerk in Pasing hindurch gezogen und am Ende der Vortriebsstrecke am westlichen Ende des Planfeststellungsabschnittes 79 (Notausgang Pippinger Straße / Haberlandstraße) nach Fertigstellung der Tunnelröhren demontiert und ausgehoben. Der Abtransport der Maschinenteile der Vortriebsmaschinen erfolgt über die Logistiköffnungen des U-Bahnhofsbauwerkes Pasing.

2.3.2 Hydrogeologie

Das geplante Bahnhofsbauwerk Pasing reicht von der Sohle des Grundwasserleiters bis über die Grundwasseroberfläche hinaus. Zudem liegt es quer zur Strömungsrichtung des Grundwassers und behindert somit den natürlichen Grundwasserstrom im quartären Grundwasserleiter.

Um die Auswirkungen des Bahnhofsbauwerkes auf die Grundwasserstände in dessen Umfeld zu reduzieren, müssen - wie auch bereits beim Bahnhofsbauwerk Am Knie beschrieben - Grundwasserdüker erstellt werden, die nach dem Prinzip der kommunizierenden Röhren funktionieren. Dadurch kann der Grundwasseraufstau auf ein zulässiges Maß begrenzt werden.

Die Dimensionierung der beim U-Bahnhof Pasing vollständig innerhalb des Baukörpers liegenden Überleitungsbauwerke sowie deren Anordnung wurden in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München mittels dreidimensionaler Simulationsberechnungen überprüft.

Die Pasing Arcaden verfügen bereits über eine Grundwasserüberleitungsanlage, deren Filterrohre auf der Abstromseite, d. h. nördlich der Pasing Arcaden, gefasst und durch das U-Bahn-Bauwerk hindurch geleitet werden.

2.3.3 Umweltverträglichkeit

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wird von der Regierung von Oberbayern auch die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere / Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Landschaft und Kultur- / Sachgüter zu betrachten.

Die entsprechenden, mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Unterlagen werden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom Vorhabensträger bei der Regierung von Oberbayern eingereicht.

Im Bereich der Josef-Felder-Straße und der südlichen Gleisanlagen am Bahnhof Pasing sind Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf die Oberfläche erforderlich. Die Josef-Felder-Straße wird von sehr jungen Baumpflanzungen begleitet. Naturschutzfachlich bedeutsame Biotopbestände stellen die Würm mit ihrem westlichen Ufer, der Pasing-Nymphenburger Kanal und die bahnnahen Rohboden- und Bracheflächen dar.

In den Bereichen, in denen an der Oberfläche Baumaßnahmen stattfinden, ist kaum Gehölzbestand betroffen. Dieser ist meist noch sehr jung. Lediglich im Bereich der Bahnunterführung an der Lortzingstraße und bei den Gleisanlagen am Bahnhof Pasing ist älterer Baumbestand vorhanden.

Als Kompensation werden Ersatzpflanzungen vorgenommen.

Zur Neugestaltung des Stadtbildes wird in den betroffenen Bereichen im Straßenraum der derzeitige Baumbestand wiederhergestellt.

Ein bauzeitlicher Eingriff in das Straßenbegleitgrün, in öffentliche Frei- und Grünflächen und in angrenzende Privatgrundstücke ist leider unvermeidbar. Die in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten mit Wiesenansaat sowie mit Strauch- und Baumpflanzungen neu gestaltet.

Im Straßenbereich entlang der Josef-Felder-Straße und beidseitig der Pasinger Bahnunterführung sind etwa 21 Bäume vorhanden, die die Schutzkriterien der Baumschutzverordnung (Stammumfang größer 80 cm) erreichen. Davon müssen während der Bauphase ca. 16 Bäume entfernt werden. Hierfür erfolgt eine Neupflanzung in gleicher Anzahl im Straßenbereich und in den angrenzenden Freiflächen. Weitere 160 Bäume, die entfernt werden müssen, werden im öffentlichen Raum mit etwa gleicher Anzahl neu gepflanzt.

Im Baufeld sind verschiedene Vogel- und Fledermausarten nur in geringer Anzahl zu erwarten, die Bäume mit entsprechender Eignung als Lebensstätte und Quartiere nutzen. Um das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch die Fällung der Bäume zu vermeiden, werden vorab Ersatzquartiere in ausreichender Anzahl angelegt. Dies kann vor allem im Bereich des Westbads durch Aufhängen von Vogelnist- und Fledermauskästen erreicht werden.

Im Bereich des Bahnhofes Pasing sind im Baufeld Zaun- und Mauereidechsen vorhanden. Als Schutz- und Vermeidungsmaßnahme ist vorgesehen, die Tiere vor dem Beginn der Baumaßnahme abzusammeln. Als temporäre Ausweichquartiere können unmittelbar an die Baustelle angrenzende Flächen mit geeigneten Habitaten angelegt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird das Baufeld außerhalb des Betriebsbereiches der Deutschen Bahn AG wieder zauneidechsenfreundlich gestaltet und die temporären Ausweichquartiere werden rückgebaut.

2.3.4 Schallschutz

Baubedingte Schallimmissionen

Wie bereits unter Ziffer 2.2.4 dargestellt, wird der maschinelle Tunnelvortrieb von der zentralen Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Gelände der städtischen Baumschule am südwestlichen Ende der Gotthardstraße durchgeführt. Die schalltechnischen Untersuchungen, die bereits im Abschnitt 77 durchgeführt wurden, waren grundsätzlich positiv.

Betriebsbedingte Schallimmissionen durch Lüftungs- und Entrauchungsöffnungen in den Decken des Bahnhofsbauwerkes

Die bereits unter Ziffer 2.2.4 grundsätzlich beschriebenen Entrauchungs- bzw. Zuluft- und Fortluftöffnungen befinden sich im Bereich des U-Bahnhofes Pasing nördlich der Josef-Felder Straße und südlich der Bahnsteige des Pasinger Bahnhofes entlang der Schallschutzwand zum Gelände der Deutschen Bahn AG.

Die im Zuge der Planungen durchgeführten schalltechnischen Ausbreitungsberechnungen führen für den Verkehrslärm aus dem U-Bahnbetrieb zu Beurteilungspegeln, mit denen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung zuverlässig eingehalten werden können. Auch die Anlagengeräuschanteile, die nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) zu beurteilen sind, führen zu keinen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für die angrenzenden Wohngebiete. Nach einer Stellungnahme des Gutachters bestehen keine Lärmkonflikte in Folge der Entrauchungsöffnungen.

2.3.5 Grundinanspruchnahme

Mit der Umsetzung des Projektes sind Eingriffe in Grundstücke des Freistaates Bayern (Querung Würm und Würmkanal), in Flächen der Deutschen Bahn AG sowie private Grundstücke erforderlich.

Der Freistaat Bayern ist in den Bereichen der Unterquerung der Würm sowie des Würmkanals westlich des Bahnhofes Pasing betroffen. Die Tunnelröhren unterqueren hier die betroffenen Grundstücksflächen in ca. 10 m unterhalb der Gewässersohlen.

Sowohl die nördlichen Schildtunnel westlich des U-Bahnhofes Pasing als auch die nördliche Schlitzwand des U-Bahnhofsbauperkes liegen bereichsweise auf den Grundstücksflächen der Deutschen Bahn AG. Hierzu fanden im Zuge der Planungen bereits Abstimmungen mit dem Geschäftsbereich DB Immobilien der Deutschen Bahn AG statt.

Die betroffenen Grundstücksflächen, auf denen Bauwerksteile der U-Bahn zu liegen kommen bzw. die im Einflussbereich hydrogeologischer Maßnahmen liegen, sind über Dienstbarkeiten dauernd zu beschränken.

Im Bereich des westlichen Endes des Planfeststellungsabschnittes 79 im Kreuzungsbereich Haberlandstraße / Pippinger Straße sind für den dort geplanten Notausgangsschacht unabwendbare dauerhafte Eingriffe in Privatgrund erforderlich. Darüber hinaus ist auf diesen Flächen bauzeitlich ein etwas größerer Umgriff in Anspruch zu nehmen, der für die Herstellung des Notausgangsbauwerkes erforderlich ist.

Alternativen hierzu bestehen nicht, da die weitere Trasse in Richtung eines etwaigen U-Bahnhofes Westkreuz, unter Berücksichtigung der bereits optimierten Lage in der Josef-Felder-Straße, im Wesentlichen in der vorliegenden Lage zu führen ist.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wird das Baureferat mit den betroffenen Eigentümern in Verhandlungen über die dauerhafte sowie temporäre Grundstücksinanspruchnahme von benötigten privaten Grundstücksflächen treten.

3. Weitere Vorgehensweise

3.1 Einleitung Planfeststellungsverfahren

Zum Zeitpunkt der gegenständlichen Beschlussfassung im Stadtrat liegen für den Planfeststellungsabschnitt 78 (Am Knie) die erforderlichen Unterlagen und Gutachten vor, die regelmäßig einem Planfeststellungsverfahren zu Grunde gelegt werden. Dem Stadtrat wird daher im Antrag der Referentin empfohlen, das Baureferat mit der Beantragung der Planfeststellung für den Planfeststellungsabschnitt 78 (Am Knie) noch im Juli 2018 zu beauftragen. Für den Planfeststellungsabschnitt 79 (Pasing) kann die Beantragung des Planfeststellungsverfahrens unmittelbar im Anschluss an die Sommerpause 2018 erfolgen.

Als Zeitraum für die Durchführung der Planfeststellungsverfahren werden ca. zwei Jahre angenommen, sofern die Planfeststellungsbeschlüsse nicht beklagt werden. Im Anschluss an die Planfeststellungsverfahren sind die regelmäßig anhängigen Auflagen aus der Planfeststellung zu berücksichtigen und die Entwurfsplanung abzuschließen, bevor die Projektgenehmigung im Stadtrat erfolgen kann.

Um im unmittelbaren Anschluss an die erfolgreich durchgeführten Planfeststellungsverfahren mit dem Bau der U-Bahn-Verlängerung beginnen zu können, wird analog zur bereits genehmigten Vorgehensweise beim Planfeststellungsabschnitt 77 (Willibaldstraße) vorgeschlagen, die nachfolgend beschriebenen vorziehbaren Teilleistungen parallel zum Genehmigungsverfahren auszuführen.

3.2 Umverlegung 110-kV-Leitung in Planfeststellungsabschnitt 78 (Am Knie) als Vorwegmaßnahme

Um das Baufeld für die Rohbauarbeiten im Planfeststellungsabschnitt 78 (Am Knie) freizumachen, muss eine 110-kV-Kabeltrasse dauerhaft aus der Straße Am Knie über die Cervantesstraße sowie die Gräfstraße zur Agnes-Bernauer-Straße umverlegt werden. Diese Umverlegung ist im Hinblick auf einen verzögerungsfreien Baubeginn im Planfeststellungsabschnitt 78 bereits während des Genehmigungszeitraumes durchzuführen.

Insofern sind in diesem Zusammenhang begleitend zum Planfeststellungsverfahren die entsprechenden Planungen zu erstellen sowie die Ausschreibung und Baudurchführung für diese Leitungsumverlegung durchzuführen, so dass Am Knie unmittelbar nach der Projektgenehmigung die Rohbauarbeiten für die Verlängerung der U-Bahnlinie 5 beginnen können. Für die Umverlegungsmaßnahme liegen bereits Kostenangaben der Stadtwerke München GmbH (SWM) vor. Die Gesamtkosten für die Umlegung liegen bei ca. 4,3 Mio. Euro.

Es wird im Antrag der Referentin vorgeschlagen, die für die Verlegung der 110-kV-Trasse notwendigen Planungs- und Bauleistungen begleitend zum Planfeststellungsverfahren zu erbringen.

3.3 Umverlegung des Kanals in der Fritz-Berne-Straße (Am Knie) / Atterseeestraße

Die Straße Am Knie wird im Bestand auf Höhe der Fritz-Berne-Straße von einem Sammelkanal gequert. In der Vorplanung war aufgrund der Tiefenlage des Kanals vorgesehen, die Bauwerksdecke an der Kreuzungsstelle tiefer zu legen. Dies hätte jedoch die Rauchfreihaltung im Bahnsteigbereich erheblich beeinträchtigt. Darüber hinaus wäre auch mit erheblichen Aufwendungen durch die bauzeitliche Aufrechterhaltung dieser Kanalhaltung zu rechnen gewesen. Statt der Beibehaltung der Entwässerungssituation wie im Bestand konnte im Benehmen mit der Münchner Stadtentwässerung eine Lösung gefunden werden, mit der die Auswirkungen auf das U-Bahnbauwerk vermieden werden können. Es wird die Gefällerichtung umgekehrt und der Kanal von der Fritz-Berne-Straße über die Atterseeestraße neu gebaut sowie an das Kanalnetz in der Landsberger Straße angeschlossen.

Im Hinblick auf einen möglichst frühen Beginn der Rohbauarbeiten für die U-Bahn-Verlängerung und unter Berücksichtigung der notwendigen Bauzeit für die Umverlegung von ca. 15 Monaten wird im Antrag der Referentin vorgeschlagen, die Bauleistungen der Kanalumlegung bereits vor der Projektgenehmigung der U-Bahn im Stadtrat zu beginnen.

4. Förderung und Nutzen-Kosten-Untersuchung

Der Bauausschuss hat mit seinem Beschluss vom 14.07.2015 das Baureferat auch beauftragt, „über eine Förderung der Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 West vom Laimer Platz nach Pasing durch Landesmittel und über die dafür vorzulegenden Nutzen-Kosten-Untersuchungen in Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern einzutreten und dem Stadtrat spätestens bis zur Entscheidung über die Stellung des Planfeststellungsantrages über den Stand der Verhandlungen zu berichten.“

In der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10259 (Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017) zum Planfeststellungsabschnitt 77 (Willibaldstraße) wurden die Entwicklungen hinsichtlich der aktuell geltenden Möglichkeiten der gemeinsamen Finanzierung durch Zuwendungen des Bundes und der Länder nach dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) dargestellt. Die dort getroffenen Darstellungen hinsichtlich einer verbindlichen Aussage über die Förderfähigkeit der Verlängerung der U 5 nach Pasing gelten sinngemäß auch für die gegenständliche Beschlussvorlage zu den Planfeststellungsabschnitten 78 und 79.

Belastbare Kostenaussagen können erst nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren getroffen werden. Kosten sowie das darauf basierende Ergebnis im Hinblick auf die Förderfähigkeit (Nutzen-Kosten-Untersuchung) werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt.

5. Personalbedarf

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.12.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10259) wurden den Hauptabteilungen Ingenieurbau und Verwaltung und Recht des Baureferates für die weitere Projektabwicklung des Planfeststellungsabschnittes 77 insgesamt 9 zusätzliche Stellen ab dem Jahr 2018 genehmigt. Aufgrund der vom Stadtrat verfügbaren Reduzierung der Stellen im Dezember 2017 stehen hiervon jedoch nur 6 Stellen zur Verfügung.

Ab dem Jahr 2019 sind für die weitere Projektabwicklung aller drei Planfeststellungsabschnitte weitere Stellen in den Hauptabteilungen Ingenieurbau, Tiefbau, Gartenbau sowie Verwaltung und Recht erforderlich. Dieser Stellenbedarf wurde für den Eckdatenbeschluss angemeldet und wird dem Stadtrat im zweiten Halbjahr 2018 in einer gesonderten Sitzungsvorlage zur Genehmigung vorgelegt.

6. Mehrjahresinvestitionsprogramm und Haushalt

Im Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2017 - 2021 sind unter der Maßnahme-Nr. 6050.3865 „U-Bahn-Linie 5-West, Laimer Platz – Pasing, Finanzrahmen“ (Rangfolge-Nr. 004) insgesamt 664,8 Mio. € veranschlagt.

Im Haushaltsplan 2018 – Bereich Investitionstätigkeit – sind für die Baumaßnahme Mittel in Höhe von 5,7 Mio. € veranschlagt.

Somit entsteht in 2018 keine unterjährige Budgetausweitung.

Die in den Jahren 2019 ff. im MIP und die im Haushalt 2018 eingeplanten Raten sind ausreichend, um die Durchführung der vorgezogenen Leistungen gemäß den Ziffern 3.2 und 3.3 zu finanzieren.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6050.950.3865.5 „U-Bahn-Linie 5-West, Pasing, Baukosten“ die ab dem Jahr 2020 erforderlichen Mittel sowie Verpflichtungsermächtigungen rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2020 ff. anmelden

Die Stadtkämmerei, das Kreisverwaltungsreferat sowie das Referat für Arbeit und Wirtschaft sind mit der Sachbehandlung einverstanden.

Außerdem hat das Referat für Arbeit und Wirtschaft darum gebeten, Folgendes im Vortrag zu ergänzen:

„Weiterhin haben die SWM darauf hingewiesen, dass sie als Folge der Fahrgastzuwächse durch die U5-Verlängerung eine bauliche Ertüchtigung der Innenstadtbahnhöfe Hauptbahnhof (HO), Odeonsplatz (OD/OU) und Theresienwiese (TW) als notwendig ansehen. Hierzu ist eventuell zu gegebener Zeit eine gesonderte Stadtratsbefassung erforderlich.“

Gemäß § 9 Abs. 2 und 3 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 25 Laim haben daher Abdrucke dieser Beschlussvorlage erhalten und werden weiterhin im Zuge der Projektgenehmigung 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. Das Baureferat wird beauftragt, für den Planfeststellungsabschnitt 78 (Am Knie) die Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern zu beantragen.
2. Das Baureferat wird beauftragt, für den Planfeststellungsabschnitt 79 (Pasing) die Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern zu beantragen.
3. Das Baureferat wird ermächtigt, gemäß Ziffer 3.2 des Vortrages im Rahmen der Baufeldfreimachung des Planfeststellungsabschnittes 78 (Am Knie) die Verlegung der 110-kV-Leitung in der Straße Am Knie in einen anderen Straßenzug vorzubereiten und durchzuführen.
4. Die Münchner Stadtentwässerung wird beauftragt, gemäß Ziffer 3.3 des Vortrages im Rahmen der Baufeldfreimachung des Planfeststellungsabschnittes 78 (Am Knie) die Umverlegung des Kanals in der Fritz-Berne-Straße über die Atterseestraße mit Anschluss an den Hauptsammelkanal in der Landsberger Straße vorzubereiten, die Projektgenehmigung für die Umlegung des Kanals herbeizuführen und die Maßnahme vorgezogen auszuführen.
5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6050.950.3865.5 „U-Bahn-Linie 5-West, Pasing, Baukosten“ ab dem Jahr 2020 erforderlichen Mittel sowie Verpflichtungsermächtigungen rechtzeitig zu den Haushaltsplan-aufstellungsverfahren 2020 ff. anzumelden.
6. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt und beauftragt, die Betrauung der Stadtwerke München GmbH für ihre Tätigkeiten im Rahmen der Planungen zur bauzeitlichen Anpassung und Wiederherstellung der Straßenbahnbetriebsanlagen im Bereich des Bahnhofs „Am Knie“ als Zusatzaufgabe Infrastruktur vorzunehmen.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Die Referentin

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 25 Laim
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.