

**Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG):**

**Verlängerung der U5 West vom Bahnhof Am Knie bis zum Bahnhof Pasing (Planfeststellungsabschnitt 79) durch die Landeshauptstadt München**

**Planfeststellungsverfahren nach § 28 PBefG**

**Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur UVP-Pflicht gemäß §§ 7, 5 Abs. 2 UVPG**

**Bekanntmachung vom 01.03.2021**

**Geschäftszeichen 23.2-3623.2-3-18**

Die Landeshauptstadt München hat für das oben genannte Vorhaben, die Verlängerung der U5 West vom Bahnhof Am Knie bis zum Bahnhof Pasing, den Streckenabschnitt zwischen der östlichen Josef-Felder-Straße und dem Kreuzungsbereich mit der Pippinger Straße einschließlich U-Bahnhof Pasing, Planfeststellungsabschnitt (PA) 79, die Planfeststellung beantragt.

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 West beginnend nordwestlich der Einmündung der Josef-Felder-Straße in die Landsberger Straße und des bereits mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 28.07.2020 für den PA 78 genehmigten, aber noch nicht gebauten U-Bahnhofs Am Knie unter der Josef-Felder-Straße westlich des Anwesens Josef-Felder-Straße 23 in Richtung Westen in zwei eingleisigen Streckentunneln und im Anschluss den U-Bahnhof Pasing auf Höhe des Pasinger Bahnhofplatzes südlich des S-Bahnhofs Pasing mit einem 120 Meter langen Mittelbahnsteig, an dessen Enden Betriebsräume untergebracht sind und von dem insgesamt drei Fahrtreppenanlagen, hiervon eine kombiniert mit einer Festtreppe, sowie eine weitere Festtreppeanlage und ein Aufzug die U-Bahn-Anlage mit dem unterirdischen Zugangsbauwerk des Pasinger Bahnhofs und den beiden quer unter den Bahngleisen verlaufenden Fußgänger- und Radfahrerunterführungen verbinden. Zwischen dem U-Bahnsteig und dem Zugangsbauwerk des Pasinger S-Bahnhofs werden zwei Sperrengeschoße übereinander angeordnet, in denen neben den Treppenanlagen weitere Betriebsräume sowie ein Gleichrichterwerk untergebracht sind. Das westliche Ende des Vorhabens bilden zwei weitere eingleisige Streckentunnel, die den Pasing-Nymphenburger Kanal und die Würm unterqueren und auf Höhe der Kreuzung der Josef-Felder-Straße mit der Pippinger Straße westlich der Pippinger Straße enden.

Am östlichen und westlichen Ende des Planfeststellungsabschnitts sollen zwei Notausgangsbauwerke mit eingehausten Treppenaufgängen zwischen den Streckentunneln auf die Nordseite der Josef-Felder-Straße und auf die Westseite der Pippinger Straße führen. Zusätzlich sind an den Bahnhofsköpfen des U-Bahnhofs hinter den Betriebsräumen zwei Fluchttreppen an die Oberfläche in die Grünbereiche zwischen der Josef-Felder-Straße und der an diese nördlich angrenzenden Lärmschutzwand vorgesehen.

Insgesamt beträgt die Länge des beantragten Neubauabschnitts PA 79 etwa 1.110 Meter.

Die Streckentunnel fallen vom östlichen Beginn des Planfeststellungsabschnitts nach Westen zunächst mit 4 Prozent stark ab. Nach rund 350 Metern beginnen sie bis zur Höhe der Offenbachstraße hin um bis zu 1,3 Prozent anzusteigen. Im Bereich des U-Bahnhofs Pasing geht die Gleislage in eine Horizontale über, die bis zum westlichen Bahnsteigende beibehalten wird. Ab dem westlichen Ende des Bahnsteigs fallen die Tunnel dann wiederum mit rund

0,17 Prozent bis zum Ende der Strecke minimal ab. Die Schienenoberkante liegt im östlichen Tunnelbereich am Tiefpunkt bei etwa 25 Metern unter Gelände, im Bereich des Bahnsteigs des U-Bahnhofs Pasing bei etwa 24 Metern unter Gelände. Da weiter westlich die Geländeoberkante in Richtung zur Würm hin abfällt, liegt die Schienenoberkante an der westlichen Planfeststellungsgrenze nur noch 18 Meter unter der Geländeoberkante. Die eingeleisigen Streckentunnel weisen einen kreisförmigen Querschnitt mit Außendurchmesser von etwa 7,90 Metern auf.

Zur Vermeidung eines schädlichen Grundwasseraufstaus werden entlang des U-Bahnhofs Pasing in Abständen von etwa 85 Metern insgesamt fünf Dükeranlagen errichtet, die aus Schächten innerhalb des Hauptbauwerks bestehen. Ausgehend von den Schächten werden in mindestens 13 Metern Tiefe Horizontaldrains von bis zu 30 Metern Länge gebohrt. Zusätzlich werden im Bereich des U-Bahnhofs Pasing Entrauchungsöffnungen hergestellt, welche in die Lärmschutzwand zwischen Josef-Felder-Straße und DB-Gleis integriert werden.

Mitbeantragt ist die Errichtung einer kleinen Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des geplanten Notausgangsbauwerks am östlichen Ende des Planfeststellungsabschnitts. Eine etwas größere Baustelleneinrichtungsfläche ist nordwestlich der Kreuzung zwischen Josef-Felder-Straße, Pippinger Straße, Haberlandstraße und Lortzingstraße vorgesehen, von der aus der Notausgang Pippinger Straße und die Einfahrt von Tunnelvortriebsmaschinen hergestellt wird. Westlich des Stationsbauwerks des U-Bahnhofs Pasing wird begrenzt durch Josef-Felder-Straße, Pippinger Straße und die Anlagen der Deutschen Bahn eine weitere Baustelleneinrichtungsfläche errichtet zur Versorgung der Baustelle zur Errichtung des Stationsbauwerks. Pasing-Nymphenburger Kanal und Würm werden an dieser Stelle durch Hilfsbrücken temporär überbaut. An den beiden Bahnhofsköpfen des U-Bahnhofs Pasing werden zwei weitere Baustelleneinrichtungsflächen angelegt, die dem Ausbringen der Aushubmassen und dem Einbringen von Materialien für den Ausbau der Bauwerke dienen sollen. Östlich des U-Bahnhofs Pasing werden die beiden Streckentunnel ausgehend vom PA 78 in bergmännischer Bauweise mit Tunnelvortriebsmaschinen erstellt. Von der westlichen Planfeststellungsgrenze aus werden die Tunnelvortriebsmaschinen durch einen Startschacht aus überschnittenen Bohrfahlwänden eingefahren. Der U-Bahnhof selbst wird jeweils halbseitig in offener Schlitzwand-Deckelbauweise errichtet. Im ersten Schritt werden alle Ver- und Entsorgungsleitungen, auch die der Deutschen Bahn AG, aus dem Bereich des Bauwerks verlegt oder gesichert. Die Lärmschutzwand entlang der Josef-Felder-Straße muss bauzeitlich zurückgebaut werden. Im zweiten Schritt wird die Südseite und im dritten Schritt die Nordseite des Bauwerks erstellt. In der Folge werden unter dem Deckel der weitere Aushub, der Ausbau des Stationsbauwerks und der Innenausbau vorgenommen, wobei an beiden Bahnhofsköpfen Logistiköffnungen erhalten bleiben. Während der beiden jeweils etwa 18 Monate andauernden Phasen des Baus der Schlitzwände auf der Süd- und Nordseite des Bahnhofsbauwerks ist eine provisorische Verkehrsführung des Straßenverkehrs in der Josef-Felder-Straße, die auf einen Fahrstreifen je Richtung beschränkt wird, zunächst auf der Nordseite und dann auf der Südseite vorgesehen; Aus- und Einfahrtsbeziehungen zur Tiefgarage des Einkaufszentrums Pasing Arcaden sind in dieser Zeit nur in eine Richtung möglich. In der weiteren, ebenfalls etwa 18 Monate andauernden Bauphase nach Schließung des Deckels bleibt wegen der Logistiköffnungen und der Herstellung des östlichen Notausgangsbauwerks die Verkehrsführung der Josef-Felder-Straße weiterhin auf einen Fahrstreifen je Richtung beschränkt. Auch im Umfeld des U-Bahnhofs ist örtlich eine gesonderte Verkehrsführung erforderlich.

Für das Bauvorhaben war nach § 7 Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG - Bau von Bahnstrecken für Straßenbahnen, worunter gem. § 4 Abs. 2 PBefG auch U-Bahnen fallen - eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls anzustellen. Die Planfeststellungsbehörde stützte sich hierbei auf sämtliche umweltrelevanten Aussagen im Antrag der Antragstellerin, auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie auf eigene Erkenntnisse und Ermittlungen.

Die Vorprüfung hat ergeben, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zur Folge haben wird und somit keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Diese Einschätzung beruht im Wesentlichen auf folgenden Gründen:

#### 1. Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Beim Betrieb und Bau der U-Bahn können Emissionen auftreten, die sich auf die menschliche Gesundheit auswirken, insbesondere in Form von

- Körperschall und Erschütterungen
- Luftschall und
- elektromagnetischen Feldern.

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der neuen U-Bahn als Bestandteil der Antragsunterlagen ein Gutachten vom 12.03.2018 vorgelegt.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass es aus dem Betrieb der U-Bahn, dessen Geräusche durch die Entlüftungs- und Entrauchungsöffnungen im Bereich des Bahnhofs Pasing an die Oberfläche getragen werden können, mit den bereits laut Antragsunterlagen vorgesehenen technischen Schallschutzvorkehrungen zu keinen Überschreitungen der gesetzlichen Immissionsrichtwerte für die in der Nachbarschaft befindliche Bebauung kommt.

Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen der Schallschutzgutachten.

Die lärmbezogenen Einwirkungen auf die Umgebung durch den U-Bahn-Betrieb sind als gering zu bewerten.

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen sowie der Immissionen des sekundären Luftschalls werden die Anhaltswerte gemäß der DIN 4150 - Erschütterungen im Bauwesen – sowie der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) herangezogen. Bei Einhaltung der darin angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen auf Menschen darstellen und Bauwerksschäden ausgeschlossen sind.

In den Antragsunterlagen ist der Einbau von schweren elastischen Tragplatten - sogenannten Masse-Feder-Systemen – vorgesehen. Damit können die von der U-Bahn im System Rad-Schiene erzeugten Schwingungen wirkungsvoll entkoppelt werden.

Es ist somit nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an den unmittelbar benachbarten Anwesen eine Verschlechterung der Erschütterungssituation dahingehend ergeben könnte, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 überschritten sein könnten oder eine Erhöhung der Erschütterungsbelastung im Bereich des Fühlbaren eintreten könnte. Auch eine Änderung der

Sekundärluftschallbelastung ist nicht zu erwarten. Auf die entfernter liegende Bebauung wirkt nach allgemeiner Erfahrung eine abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterung ein.

Die Auswirkungen des elektrischen Fahrbetriebs und des geplanten Gleichrichterwerks hinsichtlich elektromagnetischer Felder und Streuströme liegen, wie Vergleichsuntersuchungen ergeben haben, deutlich unter den Richtwerten der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV), die bei den hier zu beurteilenden Gleichstromfeldern als Orientierungshilfe herangezogen werden können.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit gelten hinsichtlich des Schalls die Vorschriften der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sowie in Bezug auf die Erschütterungen die DIN 4150.

Diese Vorschriften sind zu beachten und enthalten eine Vielzahl von Regelungen über Emissionswerte und zeitliche Einsatzbeschränkungen einer Reihe von Baumaschinen.

Die Antragstellerin hat zu den voraussichtlichen Lärmauswirkungen aus dem Bau des beantragten Vorhabens eine schallschutztechnische gutachterliche Äußerung vom 25.09.2018 vorgelegt. Aus dieser ergibt sich eine voraussichtliche Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an den Gebäuden in der Nachbarschaft des zu errichtenden U-Bahnhofs Pasing, soweit die in den Antragsunterlagen vorgesehenen lärmindernden Maßnahmen wie Verwendung lärmarrer Baumaschinen und Bauverfahren und Baubetriebszeitenanpassungen eingehalten werden. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Tatsache, dass die Bauarbeiten für die Schlitzwand in Form einer sich über Wochen und Monate immer wieder verlagernden Wanderbaustelle und somit nur über einen begrenzten Zeitraum in der Nähe einzelner Gebäude stattfinden, ist auch hier keine Erheblichkeit der Immissionsbelastung zu erwarten.

Erhebliche Erschütterungen an benachbarten Gebäuden sind in Anbetracht der gewählten Bauweise und der Entfernung der Gebäude von der Baufläche ebenfalls nicht zu erwarten. Auch nennenswerte Staub- und Geruchsbelastungen während der Bauphase können durch geeignete Bauverfahren und zusätzliche Vorkehrungen ausgeschlossen werden.

## 2. Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die geplante Fläche umfasst keine Natura-2000-Gebiete oder Schutzgebiete nach den §§ 23 bis 28 oder 30 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Die Würm und ihre begleitenden Strukturen sind als Landschaftsschutzgebiet „Würmniederung mit Erweiterungen bis zur Stadtgrenze“ nach § 26 BNatSchG ausgewiesen; der Abschnitt zwischen Kaflerstraße bis zum nördlichen Rand des Bahngeländes, in dem das planfestgestellte Vorhaben liegt, ist jedoch von der Schutzgebietsverordnung ausgenommen. Das nächstgelegene Natura-2000-Gebiet ist in etwa 1,3 Kilometern Entfernung das FFH-Gebiet 7834-301 Teilfläche 03 Nymphenburger Park mit Allee und Kapuzinerhölzl und wird von der Maßnahme nicht betroffen. Das nächstgelegene Biotop der bayerischen Biotopkartierung ist kartiert unter M-0022-002, Würm mit Gehölzsaum von Pasing bis Allach; dieses wird von der Maßnahme teilweise durch Fällung von zwei Bäumen und Anlegung von Hilfsbrücken während der Bauphase geringfügig betroffen.

Auf sämtliche geschützten Tier- und Pflanzenarten, von denen im näheren Umfeld der Maßnahme insbesondere Zauneidechsen, Nachtfalter sowie Fledermausarten und gebüschbrü-

tende Vogelarten vorkommen, sind die projektspezifischen Auswirkungen unter Berücksichtigung der bereits in den Antragsunterlagen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität, insbesondere einer vorgezogenen Aufwertung eines Ersatzhabitats für Zauneidechsen, so gering, dass relevante Auswirkungen auf den lokalen Bestand und die lokale Population nicht zu erwarten sind.

Im Rahmen der Maßnahme müssen voraussichtlich 174 Bäume, größtenteils junge Straßenbäume entlang der Josef-Felder-Straße und Pippinger Straße, gefällt werden, von denen keiner dem Schutz der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München (BaumschutzV) unterliegt. Im Plan ist vorgesehen, nach Abschluss der Maßnahme mindestens 144 Bäume im selben Bereich neu zu pflanzen. Zusätzlich wird als Ersatzmaßnahme des Naturschutzes auf einer externen, im Kreuzlinger Forst etwa 9 Kilometer südwestlich des Vorhabengebiets gelegenen und rund 0,23 Hektar großen Fläche ein standortgemäßer naturnaher Eichen-Hainbuchenwald neu angelegt.

Die Antragstellerin hat den Antragsunterlagen einen durch ein Fachbüro aufgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan vom Oktober 2018 beigefügt. In ihm werden schlüssig und nachvollziehbar die vorhandenen Biotop- und Nutzungstypen und die durch das Vorhaben hervorgerufenen Eingriffe ermittelt. Dafür werden entsprechende Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen festgelegt. Es liegt ein detailliertes Pflege- und Entwicklungskonzept vor. Die Regierung von Oberbayern hat nach Beteiligung der Naturschutzbehörden keine Zweifel an der Plausibilität und Richtigkeit der naturschutzfachlichen Überlegungen der Antragstellerin.

Mit der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans können die Beeinträchtigungen durch den Eingriff des Vorhabens in die Natur ausgeglichen werden.

Unter Beachtung der in den Planunterlagen enthaltenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen wird somit der Eingriff auch für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt als nicht erheblich eingestuft.

### 3. Auswirkungen auf Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft

Die Böden im Bereich der im Planungsumgriff liegenden Flächen bestehen an der Oberfläche zum Großteil aus teils tiefgreifenden künstlichen Auffüllungen über den wasserführenden quartären Kiesen. Ein natürlicher Bodenaufbau ist meist nicht mehr gegeben. Seltene Böden sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Mit der Baumaßnahme kommt es zu einer kleinflächigen, dauerhaften Neuversiegelung von etwa 964 Quadratmetern bisher unversiegelter Böden durch oberirdische Bauteile. Außerhalb dieser oberirdischen Bauteile liegt das Bauwerk der U-Bahn künftig mindestens 1,0 Meter, in der Regel mehrere Meter unter der Oberfläche, so dass nach der Rekultivierung oder Renaturierung die meisten Bodenfunktionen wieder erfüllt werden können. Es ist vorgesehen, auf bauzeitlich in Anspruch genommenen Grünflächen, die nicht dauerhaft neu versiegelt werden, den im Ausgangszustand vorhandenen Bestand nach Ende der Inanspruchnahme durch den U-Bahn-Bau wiederherzustellen.

Zudem liegen im Umgriff des U-Bahnhofs Pasing zahlreiche Altlastenverdachtsflächen. Es ist vorgesehen, im Zuge der Bauausführung angetroffene Altlasten baubegleitend gemäß den geltenden Vorschriften zu beproben, zu analysieren und zu entsorgen. Dadurch ergeben sich Verbesserungen für das Schutzgut Boden.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden sind somit nicht zu erwarten.

Innerhalb des Planungsbereichs befinden sich im westlichen Teil die Oberflächengewässer Pasing-Nymphenburger Kanal sowie die Würm, die jeweils in Süd-Nord-Richtung fließen und von den beiden geplanten Tunnelröhren in einer Tiefe von rund 10 Metern unterquert werden. Aufgrund der bergmännischen Bauweise sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten; solche können sich jedoch aufgrund von Stoffeinträgen aus dem Baufeld und dem Baubetrieb ergeben. Jedoch können insoweit relevante Einwirkungen durch die in den Antragsunterlagen vorgesehenen Schutzmaßnahmen und die Berücksichtigung landschaftspflegerischer Empfehlungen vermeiden werden. Durch die mit der Baumaßnahme verbundene zusätzliche, nur kleinflächige Neuversiegelung kommt es auch zu einem geringfügigen Verlust an versickerungsfähigen Böden. Damit kann auch eine geringfügig höhere Ableitung von Niederschlagswasser durch die Kanalisation verbunden sein, falls diese zusätzlichen Flächen nicht über angrenzende Grünflächen entwässert werden.

Im Planfeststellungsabschnitt lag der höchste bekannte Grundwasserstand aus dem Jahr 1940 zwischen 7 Metern unter Gelände und im Bereich der Würm auf Geländehöhe, das Hochwasser 2000 zwischen 2 und 9 Metern und das Niedrigwasser 1984 zwischen 5,5 und 13 Metern unter Gelände. Das Grundwasser in den quartären Kiesen des obersten Grundwasserstockwerks ist im Falle eines Hochwasserereignisses wie 2000 zwischen 35 Metern im westlichen Bahnhofs- und Streckenbereich bis zu etwa 14 Metern im östlichen Bahnhofs- und Streckenbereich mächtig. Die Grundwasserströmungsrichtung verläuft im Projektgebiet etwa von Südsüdwest nach Nordnordost und senkrecht zu den geplanten U-Bahn-Bauwerken. Das nächste Trinkwasserschutzgebiet liegt in rund 8 Kilometern Entfernung. Die Streckentunnel werden im Schildvortrieb errichtet. Hierfür sind grundwasserabsenkende Maßnahmen nicht erforderlich.

Das Bahnhofsbauwerk wird in Deckelbauweise mit in den Grundwasserstauer einbindenden Schlitzwänden als sogenannter dichter Trog hergestellt. Die Grundwassermaßnahmen in der Hauptbaugrube sind somit auf eine Innenwasserhaltung beschränkt. In die Baugrube eintretendes Wasser wird über eine offene Wasserhaltung gefasst und abgeführt. Auch die Dichtzellen an den Ein- und Ausfahrten der Schildvortriebsmaschinen der Streckentunnel in den U-Bahnhof Pasing und die Notausgänge an der Josef-Felder-Straße und der Pippinger Straße werden als dichte Tröge mit in den Stauer einbindenden Bohrpfahlwänden hergestellt. Die Kanalumbaumaßnahmen im Zuge des U-Bahn-Baus reichen nicht in das Grundwasser und liegen höher als die Höchststände des Hochwasserstands von 2000. Daher sind hierfür keine Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich.

Das im Zuge der bauzeitlichen Wasserhaltungsmaßnahmen geförderte Grundwasser wird in geeigneten Absetzanlagen mechanisch gereinigt und über geschlossene Rohrleitungen wiederversickert.

Bedingt durch die Ausbildung des U-Bahnhofs Pasing als dichter Trog und seiner Orientierung quer zur Grundwasserströmungsrichtung wird in diesem Bereich durch die in den Grundwasserstauer einbindenden Schlitzwände der Durchflussquerschnitt für das Grundwasser im oberen Grundwasserstockwerk gesperrt. Zur Vermeidung eines schädlichen Grundwasseraufstaus werden entlang des Bauwerks in regelmäßigen Abständen von etwa 85 Metern insgesamt fünf Dükeranlagen errichtet. Diese fassen das Grundwasser auf der Anströmseite südlich des Bauwerks und leiten es auf der Abströmseite nördlich wieder in die

quartären Schichten ein. Im Bereich der Streckentunnel wird die natürliche Grundwasserströmung im oberen Grundwasserstockwerk nicht beeinflusst.

Es ist somit insgesamt keine Beeinträchtigung des Grundwassers zu befürchten.

Im Bereich der Kaflerstraße südlich des U-Bahnhofs Pasing sind anströmig zwei private Grundwassernutzungen bekannt. Um die anströmende Wassermenge an die den Grundwasserstrom sperrende Schlitzwand nicht zu erhöhen, soll das in diesen Entnahmebrunnen geförderte Wasser bauzeitlich nicht in die dafür vorgesehenen Versickerungsbrunnen eingeleitet werden. Das Wasser wird stattdessen gefasst und einer bauzeitlich errichteten abströmigen Versickerung zugeführt, um die bauzeitliche Beeinträchtigung des natürlichen Grundwasserstroms auf ein Minimum zu reduzieren. Bauzeitlich soll es zusätzliche Grundwasserentnahmen durch Brunnenanlagen südlich des Bahnhofsbauwerks Pasing geben, die anströmig einen schädlichen Grundwasseraufstau verhindern. Diese werden so dimensioniert, dass in der Zeit vom Beginn der Errichtung der das Grundwasser stauenden Baukörper bis zur betriebsfertigen Herstellung der vorgesehenen Grundwasserkommunikationsanlagen keine Beeinträchtigungen für die privaten Grundwassernutzungen entstehen.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind somit ebenfalls nicht zu erwarten.

Durch das Vorhaben ergeben sich auch keine negativen Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene. Zwar ergeben sich bauzeitlich vorübergehende Belastungen durch geringfügige bau- und baustellenverkehrsbedingte Emissionen sowie den Wegfall der für das Lokalklima relevanten Gehölzstrukturen – die vorteilhafte Wirkung der Neupflanzungen auf den rekultivierten Flächen im Baustellenbereich wird sich erst nach mehreren Jahren, wenn die Bäume eine gewisse Größe haben, ergeben - die aber nur von untergeordneter Bedeutung sind. Demgegenüber wird durch den Bau der U-Bahn-Verbindung eine klima- und ressourcenschonende und damit umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen, durch die sich eine Verringerung der Luftbelastungen durch Schadstoffe aus dem Straßenverkehr im innerstädtischen Bereich ergeben kann.

Änderungen für das Stadtbild ergeben sich nur vorübergehend während der Bauzeit. Sie sind als unerheblich anzusehen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden die öffentlichen und privaten Grünflächen sowie der ursprüngliche Gehölzbestand so weit wie möglich wiederhergestellt. Der vorhandene Gehölzbestand ist überwiegend jungen bis mittleren Alters. Die wiederhergestellten Grünstrukturen können daher relativ zeitnah die Charakteristik des gegenwärtigen Bestandes wieder erreichen.

#### 4. Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Ein Teilabschnitt des Pasing-Nymphenburger Kanals ist als Kanal der frühen Neuzeit als Bodendenkmal kartiert. Im Umfeld des U-Bahnhofs Pasing liegen zudem drei denkmalgeschützte Gebäude, das Bahnhofsgebäude und das alte Bahnhofsgebäude Pasing sowie das Gebäude der Wasserstation an der Kaflerstraße auf Grundstücken, die nicht dauerhaft oder vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden müssen. Durch die gewählte Bauweise im unterirdischen Schildvortrieb sowie den großen Abstand sind Schäden an diesen Boden- und Baudenkmalern nicht zu erwarten. Auch ansonsten ist eine Beeinträchtigung von Kultur- oder sonstigen Sachgütern nicht ersichtlich.

## 5. Zusammenfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen

Die Einwirkungen auf die umweltrelevanten Gesichtspunkte sind – auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen der untersuchten Schutzgüter - als gering zu bewerten. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind nach überschlägiger Prüfung nicht zu erwarten. Zusammenfassend betrachtet sind daher nach den Kriterien der Anlage 3 zum UVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären, auszuschließen.

Diese Feststellung wird hiermit gemäß § 5 Abs. 2 UVPG öffentlich bekannt gegeben.

München, 1. März 2021  
Regierung von Oberbayern

gez.  
Possart  
Oberregierungsrat