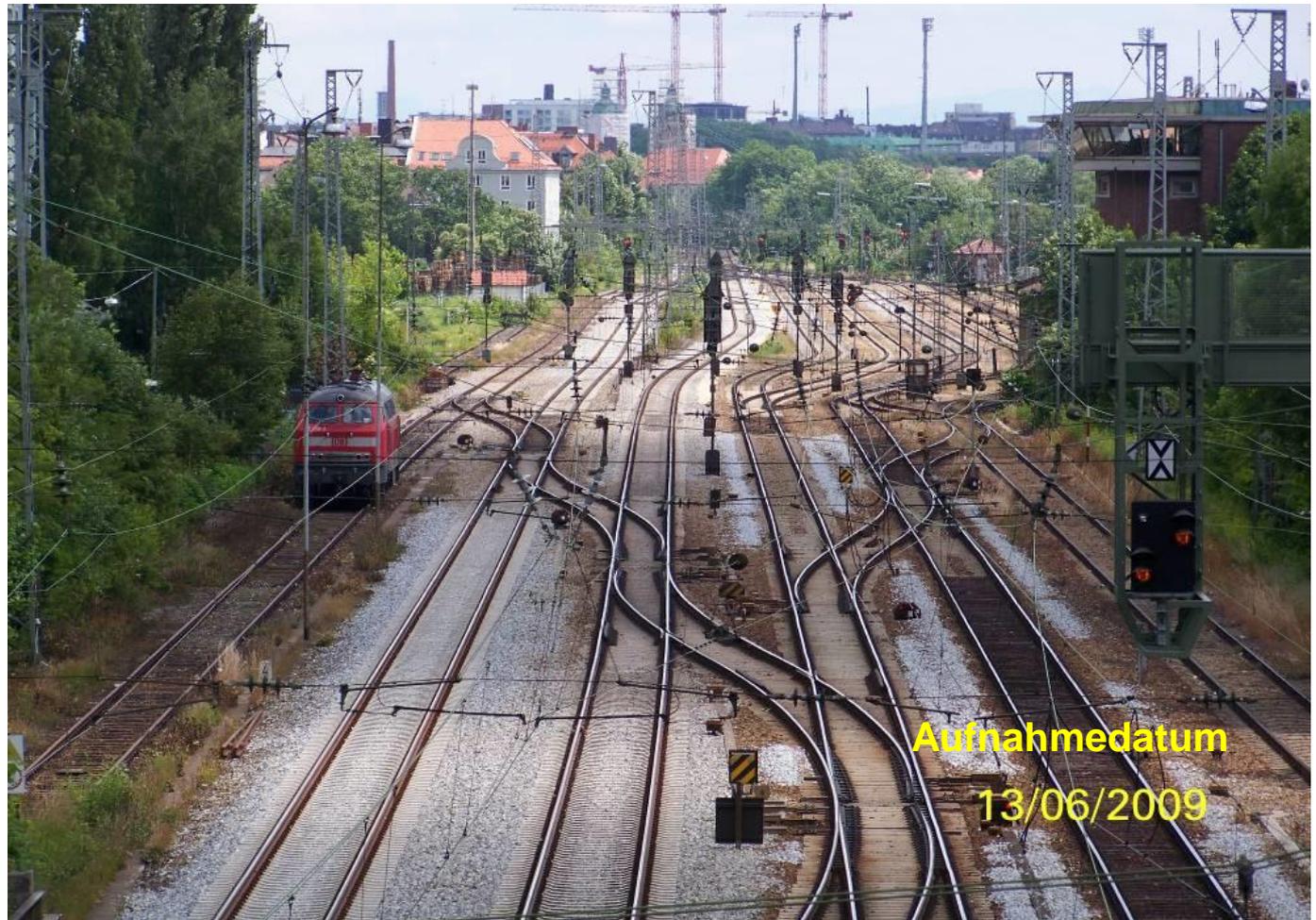


# Regionalzughalt Poccistraße

Voruntersuchung



Auftraggeber:

Bayerisches Staatsministerium für  
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie



Münchner Verkehrs- und  
Tarifverbund GmbH



August 2013

1. **Veranlassung**
2. **Aufgabenstellung**
3. **Nachfrageprognose / Verkehrszahlen**
4. **Situierung des Regionalbahnsteiges**
5. **Bahnsteigzugänge**
6. **Zugang zur U-Bahn**
7. **Kosten**
8. **Grobbewertung**
9. **Zusammenfassung**

**Die aus Richtung Mühldorf und Rosenheim kommenden Regionalzüge befahren den Südring zwischen München Ost und München Hauptbahnhof ohne Zwischenhalt. Ein möglicher Zwischenhalt westlich des ehemaligen Südbahnhofs würde eine Verknüpfung mit den U-Bahnlinien U3 und U6 am U-Bahnhof Poccistraße ermöglichen.**

**Die Bayerische Staatsregierung hat im Mai 2012 beschlossen, einen Regionalzughalt als Ergänzung des Entwicklungskonzeptes für den Bahnknoten München untersuchen zu lassen.**

**Auch der Stadtrat der LH München hat im Oktober 2011 einen Beschluss zur Untersuchung eines Regionalzughaltes Poccistraße gefasst.**

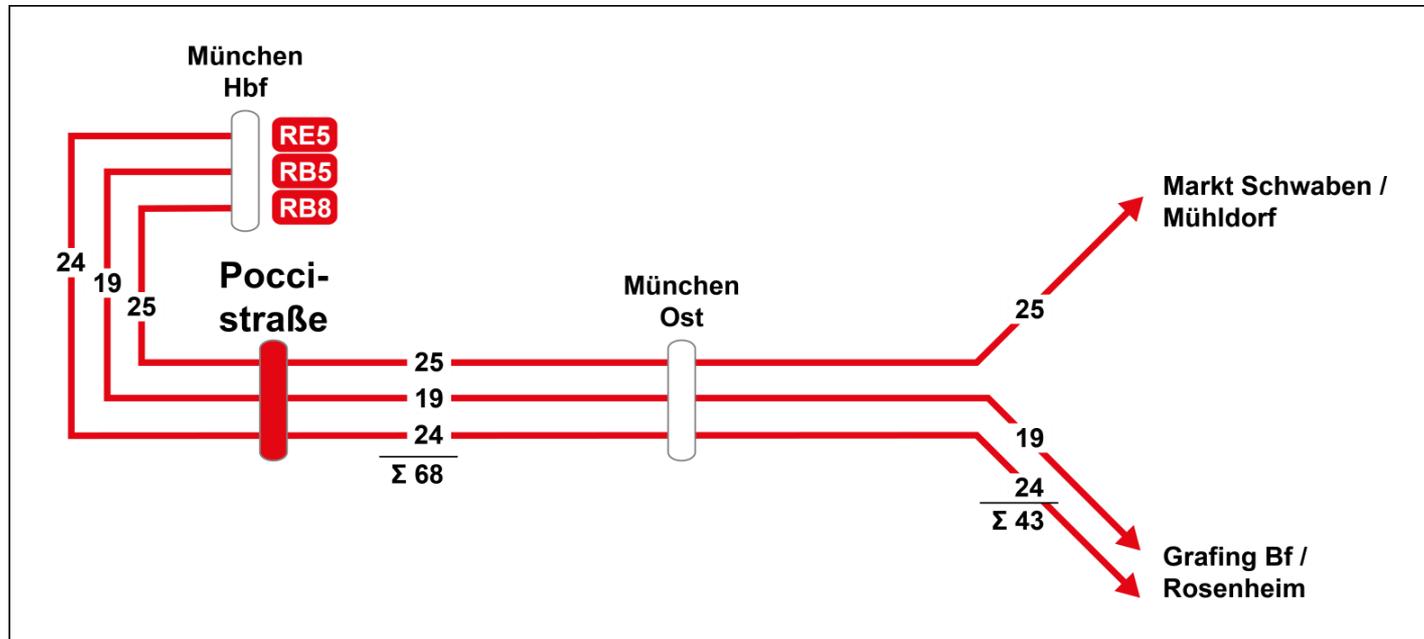
**Der Regionalzughalt wird unter Berücksichtigung der folgenden Randbedingungen untersucht:**

- **Bahnsteig an der Strecke 5510 zwischen Gleis 2 und 3**
- **Bahnsteiglänge 320 m**
- **Bahnsteighöhe 76 cm, barrierefrei für Regionalbahn**
- **Beibehaltung Gleis 3 in der Lage**
- **Aufrechterhaltung Gleis 1 als Puffergleis für Regionalzüge**
- **Entwurfsgeschwindigkeit 120 km/h wie im Bestand**
- **Berücksichtigung der zu erneuernden Eisenbahnüberführung (EÜ) Lindwurmstraße**
- **Zugang zum östlichen Gehweg der Lindwurmstraße**

**Die erforderlichen Infrastrukturplanungen, Verkehrsprognosen und eine Grobbewertung zum Regionalzughalt Poccistraße wurden auf Grundlage des im Jahr 2011 erstellten Verkehrsmengengerüsts zur aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung der 2. Stammstrecke mit der Einrichtung von Express-S-Bahnlinien ermittelt.**

## Verkehrsangebot, Nachfrageprognose

- Zukünftiges Zugangebot



- Nachfrageprognose

- ÖPNV- Mehrverkehr mit Regionalzughalt Poccistraße: ca. 890 Personenfahrten je Werktag, davon Verkehrsmittelwechsler vom MIV zum ÖPNV: 760 Personenfahrten je Werktag
- Reisezeitgewinne durch Regionalzughalt Poccistraße: 69.000 h je Jahr
- In einer Sensitivitätsrechnung wurden gemäß den weiteren Ausbaustufen des Bahnknoten-Konzeptes direkte Zugverbindungen aus Richtung Dorfen/Mühldorf und Rosenheim zu den an der 2. Stammstrecke liegenden zentralen Stationen Ostbahnhof, Marienhof und Hauptbahnhof betrachtet

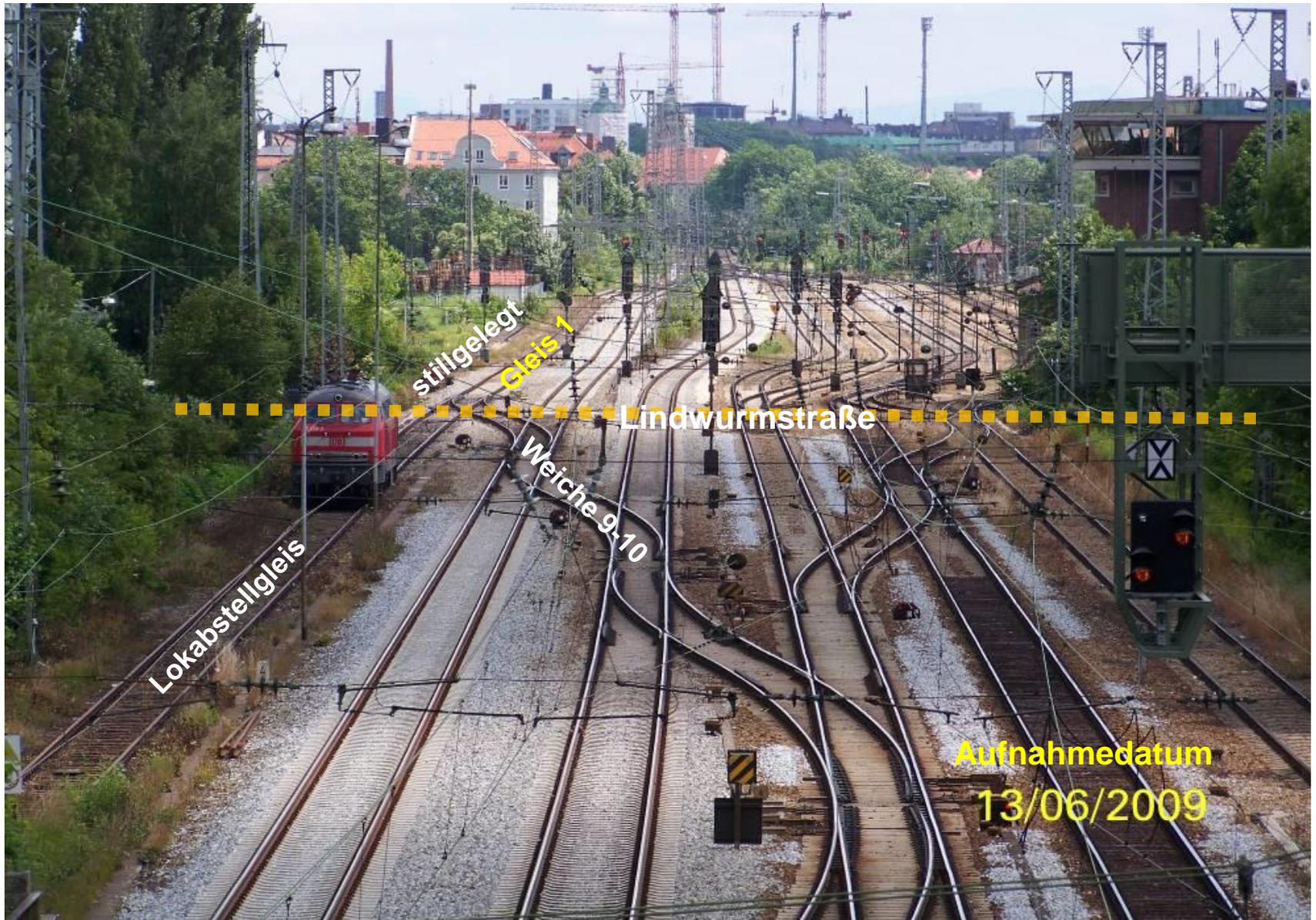
### Relevante werktägliche Stationsbelastung mit Regionalzughalt Poccistraße gemäß Verkehrsprognose

- maximal 7 Züge je Richtung und Spitzenstunde
- 7.700 Fahrgäste / Werktag (Ein-, Aus- und Umsteiger)

Für die Dimensionierung der Station ist die Aufteilung der 7.700 Fahrgäste auf folgende Fahrgastströme relevant:

- 3.700 Umsteiger U-Bahn
- 500 Umsteiger Bus
- 3.500 Aus- und Einsteiger mit Quelle / Ziel im fußläufigen Einzugsbereich der Station

## Vorhandene Infrastruktur



## Infrastrukturnutzung nach Angaben DB Netz

### Systemplan Bestand

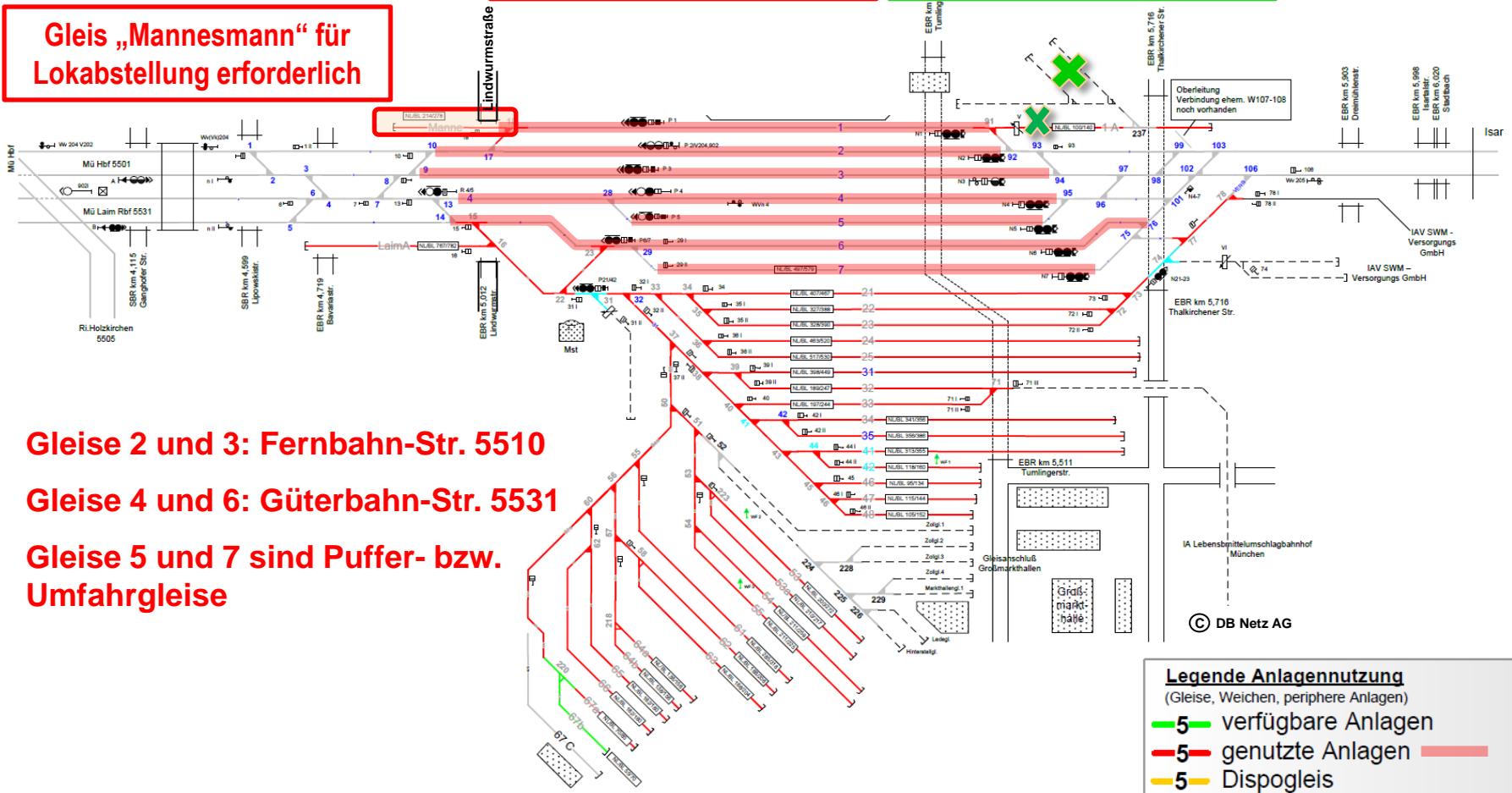
**Gleis „Mannesmann“ für Lokabstellung erforderlich**

**Gleis 1 als Puffergleis erforderlich**

**Gleis 1A und Anschluss an Schlachthof entbehrlich**

**Bf München Süd**

5510 km 5,43



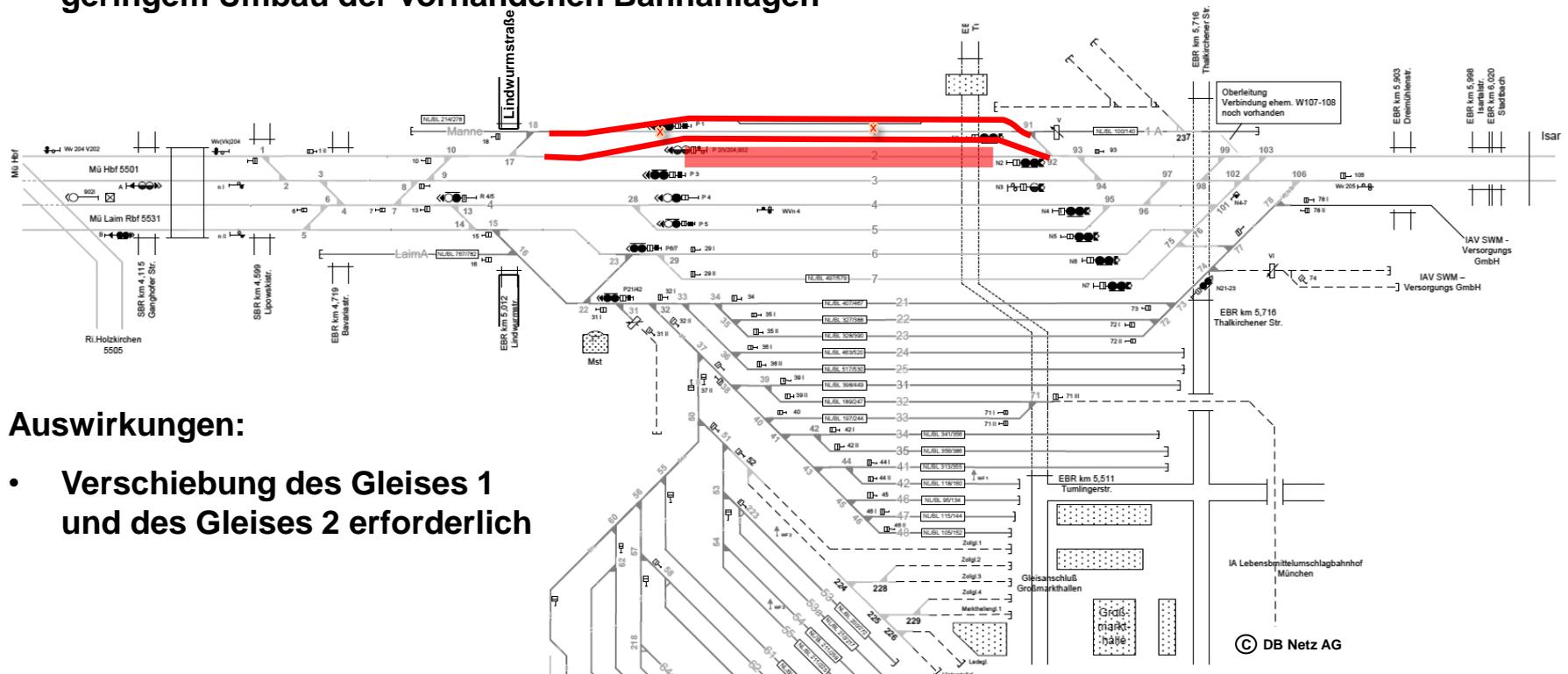
- Gleise 2 und 3: Fernbahn-Str. 5510
- Gleise 4 und 6: Güterbahn-Str. 5531
- Gleise 5 und 7 sind Puffer- bzw. Umfahrgleise

**Legende Anlagennutzung**  
(Gleise, Weichen, periphere Anlagen)

- 5 verfügbare Anlagen
- 5 genutzte Anlagen
- 5 Dispogleis
- 5 keine Serviceeinrichtung

Vergleichsweise geringer Umbau der Bahnanlagen ergibt lange Umsteigewege

- Neuer Bahnsteig zw. Gleis 2 und 3
- Bahnsteig im Bereich des ehemaligen Bahnsteigs mit möglichst geringem Umbau der vorhandenen Bahnanlagen

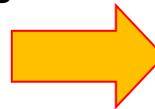


**Auswirkungen:**

- Verschiebung des Gleises 1 und des Gleises 2 erforderlich

Bei Berücksichtigung der bisherigen Signalstandorte liegt der Kopfzugang ca. 150 m östlich der Lindwurmstraße.

Bei alleiniger Beibehaltung der Weiche 10 mit neuen Signalstandorten liegt der Zugang im Abstand von 110 m

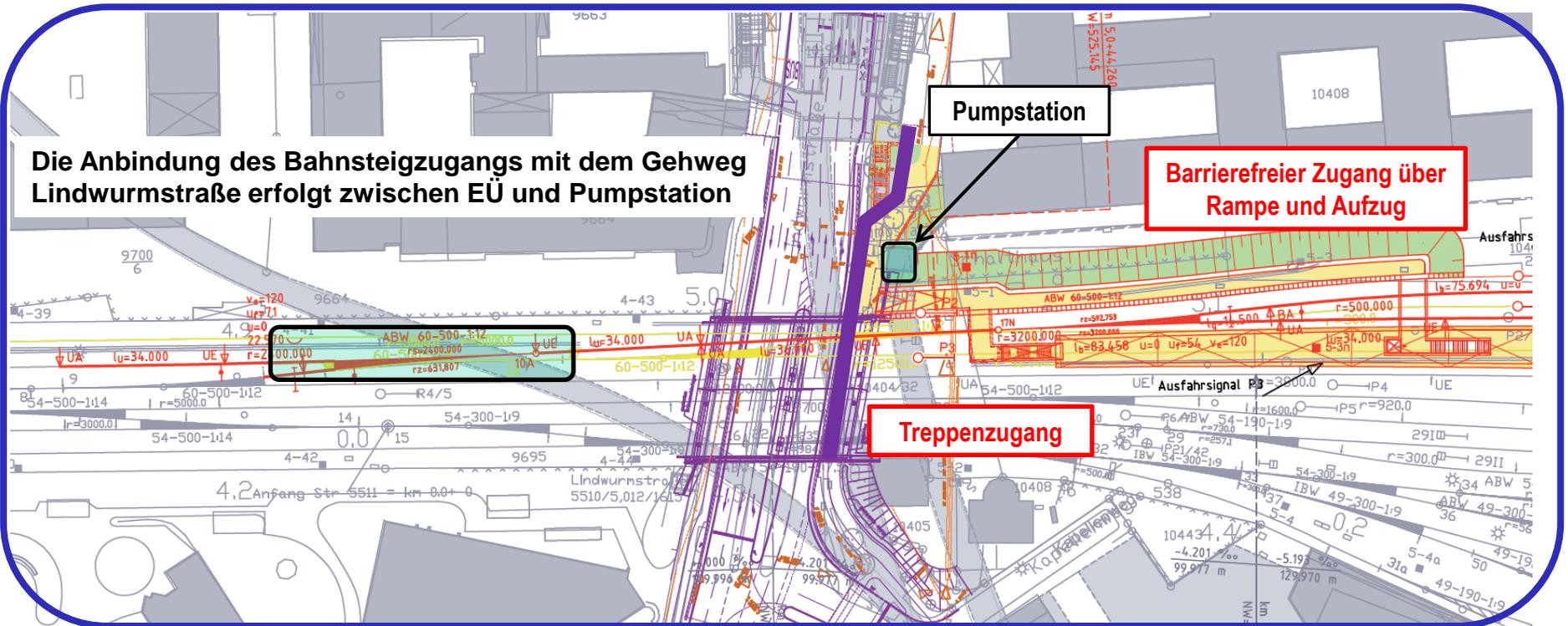
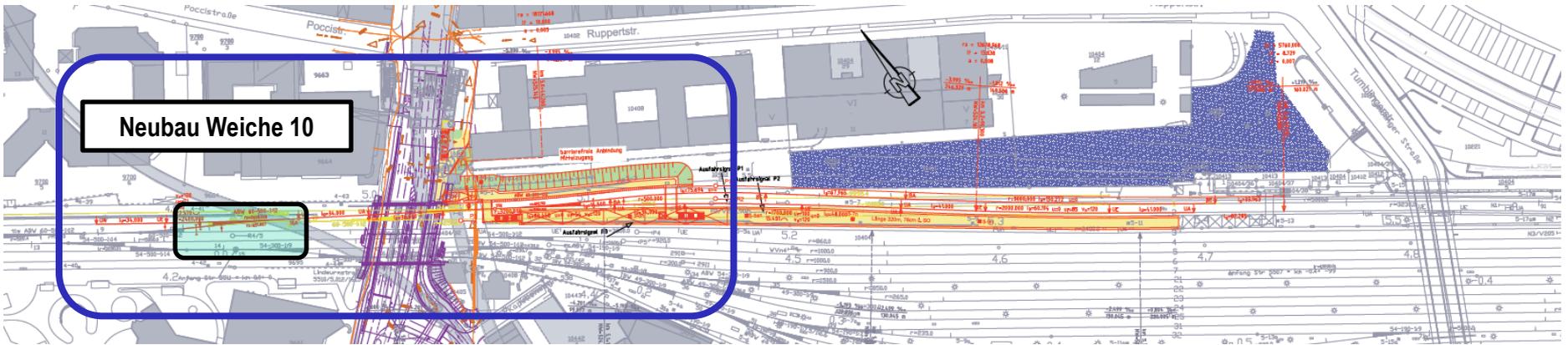


**Der Haltepunkt wird aufgrund der langen Umsteigewege unattraktiv**

**Lösung mit kürzerem Umsteigeweg anstreben.**

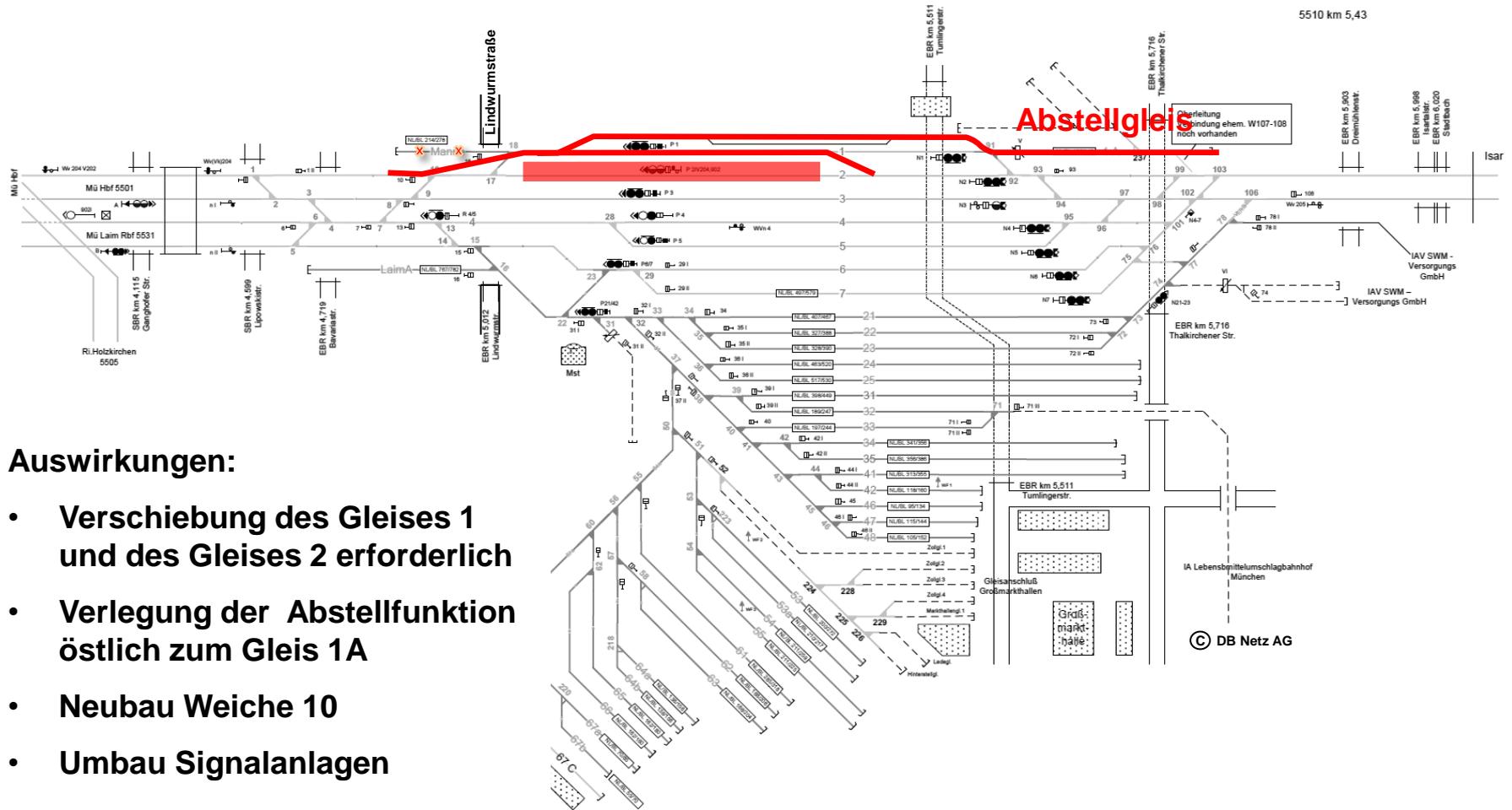


## Bahnsteiglage mit kurzen Wegen



## Bahnsteiglage mit kurzen Wegen, Ergebnis

- **Neuer Bahnsteig zw. Gleis 2 und 3**

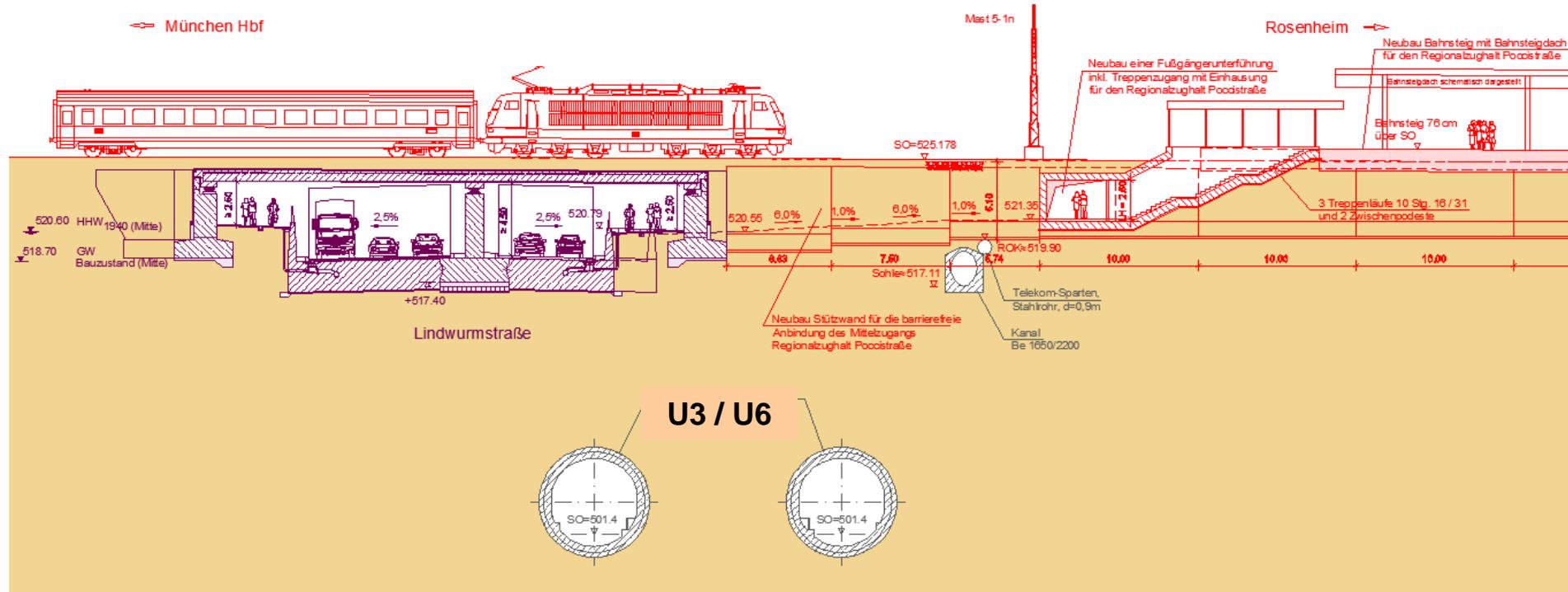


### Auswirkungen:

- **Verschiebung des Gleises 1 und des Gleises 2 erforderlich**
- **Verlegung der Abstellfunktion östlich zum Gleis 1A**
- **Neubau Weiche 10**
- **Umbau Signalanlagen**

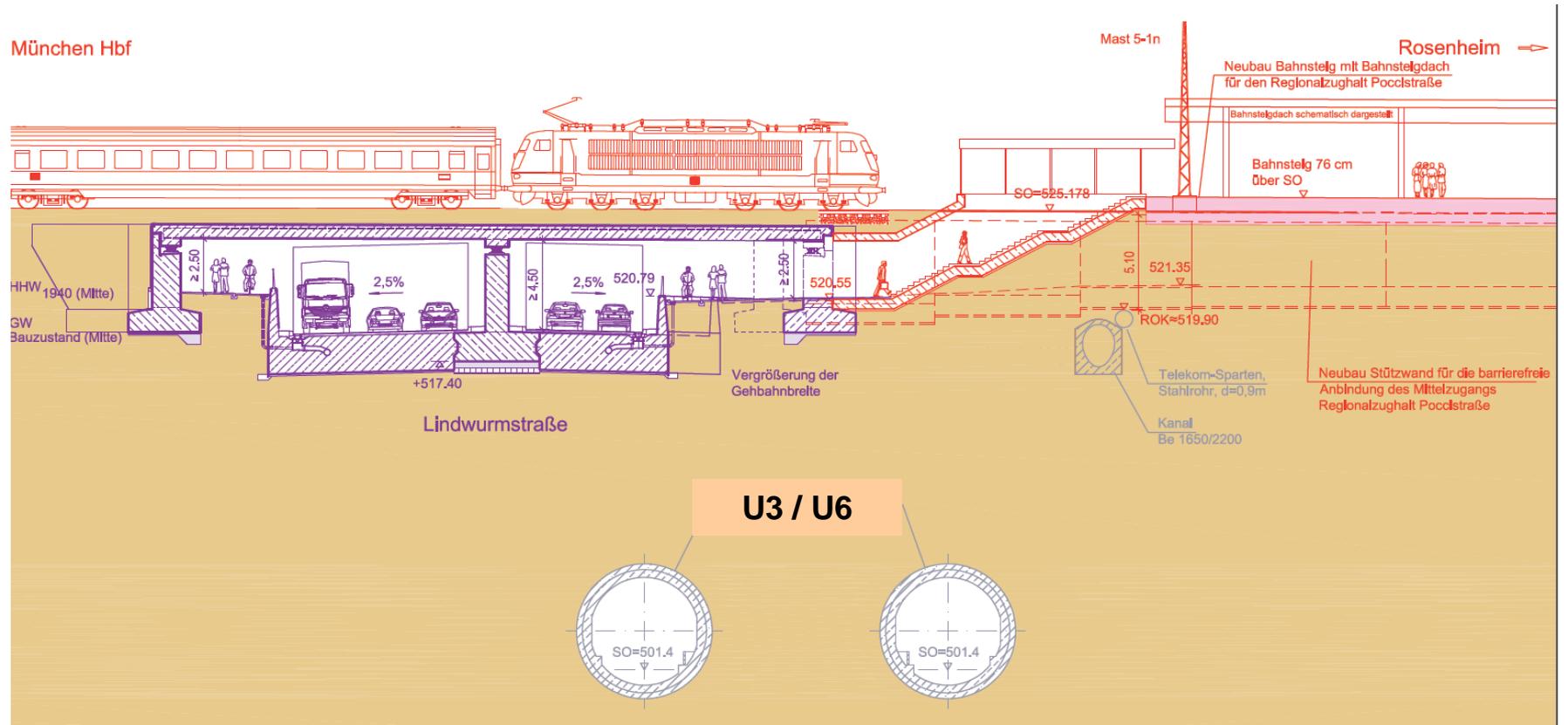
## Bahnsteiglage mit kurzen Wegen

Zugang unabhängig von Planung und Realisierung EÜ Lindwurmstraße

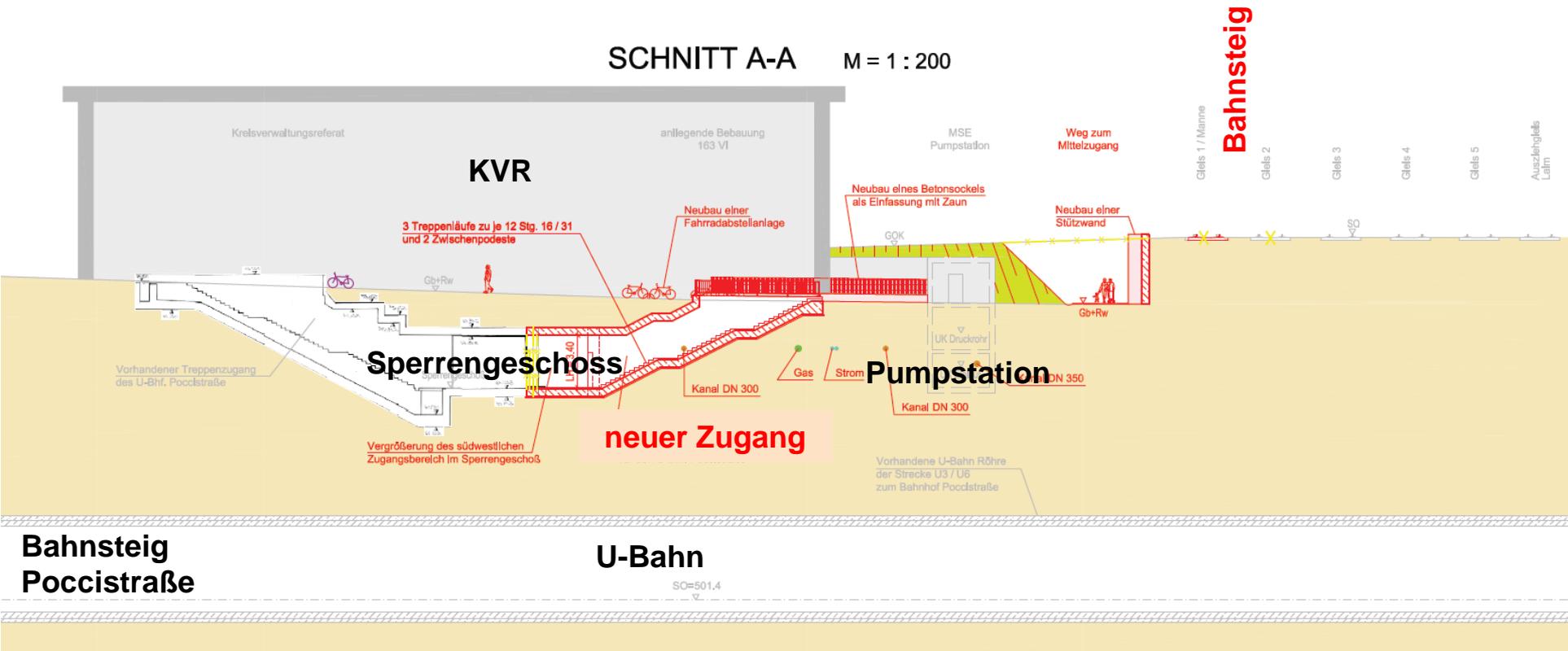


## Bahnsteiglage mit kurzen Wegen

Alternative: Zugang durch Widerlager EÜ Poccistraße mit Verbreiterung EÜ im Bereich Gehweg



## Bahnsteiglage mit kurzen Wegen, Querschnitt Poccistraße



- Anbindung des Bahnsteigzugangs an den Gehweg erfolgt zwischen Pumpstation und EÜ
- Zur Verkürzung der Umsteigewege wird ein zusätzlicher neuer Zugang auf das Sperrengeschoss empfohlen
- Prinzipiell wäre der Zugang zur U-Bahn über die bestehende Treppenanlage auf das Sperrengeschoss möglich

## Kostenrahmen

	Kosten [Mio.€]
<b>Baukosten netto</b>	<b>21,6</b>
Planungskosten 18,5 %	4,0
Gesamtkosten gerundet netto	26
Risikopuffer 10 %	2,6
Kostensteigerung Jahr 2006 bis 2022	11,4
<b>Gesamtkosten gerundet netto</b>	<b>40</b>

Randbedingungen und Annahmen:

Preisstand: Basisjahr 2006 (\*1)

Preissteigerung 2 % pro Jahr

Planung und Realisierung in 8 Jahren ab 2014, Inbetriebnahme 2022

\*1 Das Basisjahr 2006 ist bundesweit die derzeitige Grundlage für die standardisierten Bewertungen

## Zusammenstellung der Nutzen und Kosten

- **Regionalzughalt Poccistraße ist gesamtwirtschaftlich sinnvoll**

Nutzenbeitrag in T€ je Jahr	
Reisezeiteinsparungen im ÖPNV	+446
vermiedene Pkw-Betriebskosten	+1.974
vermiedene Unfallschäden	+290
vermiedene Emissionskosten	+152
erhöhte ÖPNV-Gesamtkosten	-597
Kapitaldienst für die ÖPNV-Infrastruktur im Mitfall	-862
Nutzen-Kosten-Verhältnis	positiv

- **Regionalzughalt Poccistraße ist auch bei weiteren Ausbaustufen des Bahnknoten-Konzeptes (Sensitivitätsrechnung, siehe Seite 6) gesamtwirtschaftlich sinnvoll**

**Am 23. Juli 2013 hat die Bayerische Staatsregierung unter Berücksichtigung der Untersuchungsergebnisse beschlossen, den Regionalzughalt Poccistraße als ergänzende Maßnahme in das Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München aufzunehmen.**