

# Noch eine schwere Geburt: Umsteigen an der Poccistraße

Nein, auch wenn der namensspende Franz Graf von Pocci (1807-1876) seinerzeit als „Kasperlgraf“ in die bayerische Kulturgeschichte einging: ein Kasperltheater ist das Ringen um den richtigen Bahnhof Poccistraße nicht, eher ein weiterer Beleg für die kaum verständlichen Schwierigkeiten, die Freistaat und Landeshauptstadt bei der Realisierung vergleichsweise überschaubarer Projekte zur Verbesserung des Bahnknotens München haben. Als weitere Projekte wären hier die „Sendlinger Spange“ oder der „Feldmochinger Lückenschluss“ zu nennen. Ein besonderer Fall wäre dann noch die „Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge“ auf dem Stadtgebiet der S1-Trasse.

**A**ber bleiben wir bei Pocci: Münchnern ist dieser Name vor allem geläufig als Adresse des Kreisverwaltungsreferats. Diesem Standort verdankt die U-Bahn auch den gleichnamigen U-Bahn-Halt, der erst 1978 nachträglich aus der U6-Trasse „geschnitzt“ wurde, was man ihm in seiner Beengtheit auch heute noch durchaus ansehen kann. Beim ursprünglichen U-Bahnbau war er nicht vorgesehen worden, weil hier eigentlich eine Stadtautobahntrasse kreuzen sollte.

Die U-Bahnstation konnte aber nicht verhindern, dass 1985 der verkehrlich darbenende Münchner Südbahnhof aufgelassen wurde. Allerdings war dies nicht für die Ewigkeit gedacht, denn in der von der Stadt München beauftragten Südringstudie von 1995 ging man selbstverständlich von einem U-S-Bahn-Verknüpfungspunkt an dieser Stelle aus, wie Pospischil und Rudolph (1997, S. 191 ff) schreiben.

Bekanntlich setzte sich aber 2001 der damalige bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu mit seinem Vorschlag durch, eine zweite S-Bahnstammstrecke als weiteren Tunnel durch die Stadt zu bauen. Der Stadt war das seither mit mehr oder weniger ausgeprägten Stadtratsmehrheiten so recht, dass die seit 2006 zunehmend vom BA 2 (Bezirksausschuss) Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt auf Initiative der GRÜNEN-Fraktion geforderte Errichtung eines Regionalzughalts Poccistraße immer wieder mit dem stereotypen Argument abgelehnt wurde, diese neue Verknüpfung könnte so attraktiv werden, dass sie dem 2. Tunnel zu viele Fahrgäste wegnehmen würde. Kommentar? Überflüssig!

Diese Abwehrhaltung der Stadt änderte sich erst, als die Stadtrats-CSU 2011 die für Ende 2013 vorgesehene erhebliche Steigerung des Regionalverkehrs auf dem Südring zum Anlass nahm, ihrerseits die Verknüpfung zur U3/U6 an der Poccistraße zu fordern und damit eine einstimmige Unterstützung im Stadtrat erhielt.

## Ja, aber

2013 sprach sich dann auch die Staatsregierung auf der Basis einer Voruntersuchung (pocci 2013) für einen Regionalzughalt Poccistraße aus. Empfohlen wird hier ein behutsamer Eingriff ins vorhandene Gleisnetz, um einen möglichst nah zur U-Bahn situierten neuen Bahnsteig zu bekommen.

Vorschläge der Stadtrats-CSU, zur Wiesen-Zeit diese Station auch mit S-Bahnen zu bedienen, um die chronisch überlastete Station Hackerbrücke zu entlasten, wurden aber vom Freistaat Anfang 2014 mit Hinweis auf die dann erforderlichen unterschiedlichen Bahnsteighöhen zurückgewiesen. Mit anderen Worten: ein barrierefreier S-Bahn-Halt würde einen weiteren Bahnsteig erfordern.

In der Stadt München gewinnt aber der Gedanke, dass eine Station Poccistraße zumindest aufwärtskompatibel sein sollte für einen zukünftigen S-Bahn-Halt, immer mehr Unterstützung. Dabei liefert die S-Bahn-München regelmäßig praktisches Anschauungsmaterial dafür: bei längeren oder geplanten Stammstreckensperrungen ist es mittlerweile üblich, zumindest die Flughafenlinie S8 ungebrochen über den Südring laufen zu lassen, wobei sie zwischen Ostbahnhof und Pasing keinen Halt aufweist. Wie sinnvoll wäre hier an der Poccistraße eine Verknüpfung mit der U-Bahn!

Pikant ist derzeit, ob und wie weit OB Reiter dem bayerischen Verkehrsminister Herrmann in puncto Verzicht auf die S-Bahnkompatibilität bei der Poccistraße entgegengekommen ist. Aus den Reihen der Ratsopposition gibt es hierzu schon viele Anfragen.

Klar muss allen Akteuren sein, dass eine S-Bahnfähigkeit an der Poccistraße nicht zum Nulltarif zu bekommen ist, sondern mindestens mit einer Verdoppelung der Kosten zu rechnen ist. Aber angesichts der Kosten, die bei anderen Großprojekten achselzuckend akzeptiert werden, kann das Kostenargument hier kein Killerargument sein. Und die Landeshauptstadt München sollte über ihren Schatten springen

und sich an diesem neuen wichtigen innerstädtischen Verknüpfungspunkt auch aktiv und finanziell zu beteiligen. Und damit auch eine Voraussetzung für eine bessere ÖV-Erschließung für ein künftiges Wohnareal schaffen.

g e o r g k r o n a w i t t e r

Dr. Georg Kronawitter war Stadtrat von 2008 bis 2014 und ist Mitglied im Münchner Forum

**Zum Weiterlesen:**

Pospischil, Reinhard; Rudolph, Ernst: S-Bahn München: Von den Anfängen des Vorortverkehrs zum modernen Hochleistungssystem. Alba Publikation 1997

wiki01: [https://de.wikipedia.org/wiki/U-Bahnhof Pocistrasse](https://de.wikipedia.org/wiki/U-Bahnhof_Pocistrasse) 

pocci 2013: [https://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/regionalzughalt\\_pocistrasse.pdf](https://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/regionalzughalt_pocistrasse.pdf) 