

JOSEF MILLER

Staatsminister a. D.
Albert-Einstein-Straße 10 ½

87700 Memmingen

Josef Miller · Albert-Einstein-Str. 10 ½ · 87700 Memmingen

30. März 2018

Beginn der Bahnelektrifizierung im Allgäu

Es hat lange gedauert und viel politischen Einsatz gekostet, bis nun endlich die Bahnelektrifizierung auch im Allgäu beginnt. Mit dem Spatenstich am 23. März 2018 für die Elektrifizierung der Bahnstrecke München-Lindau wurde das größte Bauvorhaben seit dem Bau der Eisenbahn begonnen und damit auch die Tür zum weiteren Ausbau der Elektrifizierung im Allgäu aufgestoßen. Es muss die Elektrifizierung der Bahnverbindungen Augsburg-Kempten-Lindau und Ulm-Oberstdorf folgen.

Mit meiner Wahl in den Bayerischen Landtag im Oktober 1986 begann mein Einsatz als örtlicher Stimmkreisabgeordneter für die Elektrifizierung dieser Strecke. 27 Jahre als Mitglied des Landtages, davon 3 Jahre als Staatssekretär und 10 Jahre als Staatsminister und damit Mitglied der Bayerischen Staatsregierung hat mich dieses Vorhaben beschäftigt. Jetzt ist die Freude bei mir groß, dass endlich damit angefangen wird. In zahlreichen Kabinettsitzungen und Gesprächen mit den jeweiligen Bayerischen Verkehrsministern, im Landesvorstand als Mitglied der CSU mit den damaligen CSU-Verkehrsministern konnte ich an vorderster Stelle zur Elektrifizierung und damit zum Ausbau der Bahnstrecke München-Memmingen-Lindau als Zulaufstrecke zum St.-Gotthard-Tunnel beitragen.

Es handelt sich dabei um ein wichtiges Verbindungsstück vom inzwischen fertiggestellten St.-Gotthard-Tunnel über München zum bundesdeutschen Intercitynetz mit Anbindungen an das europäische Verkehrssystem, insbesondere zu den ost- und nordeuropäischen Mitgliedsstaaten.

Mit der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke durch das Allgäu wird die Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h erhöht und damit einhergehend die Fahrzeit zwischen Zürich und München von bisher 4:15 Stunden auf 3:30 Stunden verringert. Gleichzeitig wird die Bahn sauberer, leiser und sicherer, insgesamt also umweltfreundlicher. Durch den Ersatz der Diesellokomotiven mit elektrischen Antriebssystemen erfolgt damit ein Beitrag zur weiteren Verringerung eines der größten Dieselinseln in der Bundesrepublik Deutschland.

Die Elektrifizierung der 155 km langen Strecke zwischen Geltendorf und Lindau kostet ca. 440 Mio. Euro. Neben der Errichtung von Oberleitungen für die Elektrizität und die Ertüchtigung der Gleisanlagen werden 47 Bahnübergänge beseitigt, Stellwerke errichtet und einige Bahnhöfe modernisiert oder neu gebaut.

Wichtige Voraussetzungen für das Zustandekommen der Elektrifizierung war, dass die Schweiz eine Vorfinanzierung angeboten und immer wieder verlängert hat. Hinzu kommt die Vorfinanzierungszusage und Baukostenzuschüsse durch den Freistaat Bayern, an dem ich maßgeblich mitgewirkt habe. Dies war über Jahrzehnte nach der Ausbaumaßnahme in Neu-Ulm die einzige Bahnstrecke, an der sich Bayern beteiligt hat.

Es waren mit mir vier Personen aus Memmingen und eine Institution (IHK), die zur Elektrifizierung der Bahnstrecke beigetragen haben:

- Der Leiter der Lokalredaktion Karl Gäble mit zahlreichen Veröffentlichungen und Kommentaren in der Memminger Zeitung.
- Die Industrie- und Handelskammer Memmingen/Unterallgäu mit ihren Vörsitzenden Wolfgang E. Schultz und Gerhard Pfeifer sowie die IHK Schwaben mit ihren Präsidenten Herrn Hans Haibel, Frau Hannelore Leimer und Herr Dr. Andreas Kopton.
- Der Oppositionspolitiker Herbert Müller, Mitglied des Bayerischen Landtags, der zwei Veranstaltungen mit dem damaligen SPD-Bundesverkehrsminister ausgerichtet hat. Dabei hat sich Verkehrsminister Manfred Stolpe für die Elektrifizierung ausgesprochen, aber keine Finanzmittel bereitgestellt. Trotzdem war seine Aussage wichtig, damit der Ausbau im Gespräch blieb.
- Oberbürgermeister Dr. Ivo Holzinger, der keine Gelegenheit ausließ, für die Elektrifizierung zu werben und zwei förmliche Unterzeichnungen von Absichtserklärungen der Verkehrsminister der Bundesregierung, der Staatsregierung und der Schweizer Bundesregierung mit Vertretern der Bahn zum beabsichtigten Ausbau der Strecke München – Memmingen – Lindau im Memminger Rathaus ausgerichtet hat.

Der Splügenplan war eine Vorläufervariante für die Zulaufstrecke zum St.-Gotthard-Tunnel

Zusammen mit Oberbürgermeister Dr. Ivo Holzinger wurde ich bereits vor meiner Wahl in den Bayerischen Landtag am 09. Juli 1986, Mitbegründer des Deutschen Splügenkomitees e. V. Es wurde als Nachfolgeorganisation nach einer Besprechung mit den Präsidenten des italienischen und schweizerischen Splügenkomitees an diesem Tag in einen eingetragenen Verein umgewandelt. Das Vorhaben wurde später aufgegeben.

Aufgaben und Problemlösungen

1. Werben für eine dritte Zulaufstrecke zwischen der Rheintalstrecke im Westen und der Brennerstrecke im Osten zu errichten

In Baden-Württemberg hatte die Rheintalstrecke und in Bayern die Brennerstrecke höchste Priorität. Es galt, zwischen den beiden Hauptstrecken eine dritte Zulaufstrecke in die Diskussion zu bringen und dafür Unterstützung zu gewinnen.

- Mitbegründer des Splügenkomitees am 9. Juli 1986 in Weingarten
- Denkschrift: Splügen-Transversale – eine vernünftige Lösung der Alpenfrage von Dipl.-Ing. Josef Miller, Abgeordneter des Bayerischen Landtages (siehe Anlage)

2. Zustimmung der Bayerischen Staatsregierung zum Ausbau der Zulaufstrecke über den St. Gotthard über München-Memmingen-Lindau neben der bisherigen pionierarten Brennerstrecke

Auf dem Weg von Bayern zum italienischen Industriedreieck Mailand-Turin-Genua (Hafen) wurde allein der Ausbau der Brennerstrecke favorisiert, obwohl ein großer Umwegverkehr im Norden über Rosenheim und im Süden von Verona nach Mailand zu bewältigen ist.

Trotzdem gab es zum Ausbau der Zulaufstrecke über den St. Gotthard über München-Memmingen-Lindau wenige Mitstreiter. Ich musste erst die Bayerische Staatsregierung dafür gewinnen, die Zulaufstrecke über München-Memmingen-Lindau als zweite Zulaufstrecke für den alpenquerenden Verkehr aus Bayern gleichwertig anzuerkennen. So bedurfte es zahlreiche Gespräche mit dem Ministerpräsidenten und dem Verkehrsminister Dr. Otto Wiesheu.

3. Angebot der Schweiz zur Mitfinanzierung der Zulaufstrecke auf deutschem Gebiet

Dieses Angebot war entscheidend für die Konkretisierung des Ausbaus und Elektrifizierung der Strecke München-Memmingen-Lindau

- Gespräche mit dem Schweizer Verkehrsminister Moritz Leuenberger und MdL Josef Miller bei einem Treffen von 20 Landwirtschaftsministern aus verschiedenen Ländern auf Einladung des Französischen Landwirtschaftsministers Dominique Bussereau in Paris und bei einem Gesprächstermin in Bern. Leuenberger war Regierungsrat (Bundesminister) für Verkehr und Landwirtschaft. Spätere Gespräche mit seiner Nachfolgerin Frau Doris Leuthard bei der Eröffnung der Grünen Woche, bei der die Schweiz Gastland war, in Berlin und bei Gesprächen in Bern.
- Gespräch mit dem Landeshauptmann von Vorarlberg Prutscher
- Gespräche mit Abgeordneten und Bürgermeister aus Baden-Württemberg
- Einladung des Präsidenten der Industrie- und Handelskammerpräsidenten aus Mailand nach Memmingen

4. Einsatz für die Annahme des Schweizer Angebotes durch Bayern, nachdem die Bundesregierung das Angebot abgelehnt hat

- Die Bundesregierung hat das Angebot der Schweiz zur Mitfinanzierung zuerst abgelehnt.
- Wirtschafts- und Eisenbahnminister Dr. Otto Wiesheu war nach meiner Intervention bereit, das Angebot der Schweiz vorübergehend anzunehmen.
- Dr. Otto Wiesheu hat dann nach langem Zögern bei der Bundesregierung erreicht, dieses Angebot doch anzunehmen.

5. Zusage von Bundesverkehrsminister Stolpe zur Elektrifizierung ohne Finanzierungsvorschlag

- Zusage von Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe bei einem Verkehrsgespräch in Memmingen für die Elektrifizierung mit dem Zusatz „wenn Bayern die Maßnahme vorfinanziert“. Die Bayerische Staatsregierung lehnte dies mit der Begründung ab, dass es nicht Aufgabe der Länder sei, Eisenbahnstrecken zu finanzieren.

6. Ein großer Erfolg war die Mitfinanzierung Bayerns, die Elektrifizierung der Bahnlinie München-Memmingen-Lindau ebenfalls mitzufinanzieren

- Ein eigenes Gespräch zu diesem Zweck hat mir Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber anberaumt, der sich einen ganzen Abend dafür freigenommen hat.
- Zusage bei diesem Gespräch über eine Vorfinanzierung in Höhe von 55 Mio. Euro

- Die Förderung der Elektrifizierung der Bahnlinie München-Memmingen-Lindau war dann über mehr als ein Jahrzehnt die einzige Bahnstrecke in Bayern, für die der Freistaat eine Vorfinanzierung übernommen hat.
- Bahnminister Dr. Otto Wiesheu war darüber nicht begeistert, hat die Entscheidung aber mitgetragen.

7. Geplante Streichung der Elektrifizierung der Bahnlinie durch den Vorstandsvorsitzenden der DB Herrn Mehdorn

- Notruf aus einem Verkehrsministerium an mich, dass Mehdorn politisch motivierte Vorhaben auf den Prüfstand stellt und der Vorstand der Bahn eine Liste der Streichungen von Vorhaben beschließen wird. Die Strecke München-Memmingen-Lindau befand sich auf dieser Liste.
- Durch einen Brandbrief an Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber konnte die Streichung innerhalb kurzer Zeit verhindert werden, noch bevor die Strichliste veröffentlicht wurde.

8. Geplante anderweitige Verwendung der bayerischen Finanzmittel durch Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Zeil

- 2012/2013 wollte Minister Zeil die Finanzierungsmittel, die für München-Memmingen-Lindau vorgesehen waren, für den Bau der zweiten S-Bahn-Röhre in München verwenden, was ich durch heftigen Protest abwenden konnte.

9. Durchfinanzierung durch Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer bei einem von mir beantragten Gespräch im Bundesfinanzministerium

- Gemeinsames Gespräch der Bundestagsabgeordneten Stephan Stracke und Dr. Georg Nüßlein sowie dem MdB Josef Rief und mir im Verkehrsministerium in Berlin mit dem Ergebnis der endgültigen Finanzierungszusage durch Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer.

10. Endlich ist es soweit, offizieller Spatenstich am 23. März 2018 am Bahnhof Memmingen. Ziel muss die Elektrifizierung der gesamten Bahnstrecken im Allgäu sein