

Josef Miller

München – Lindau unter Strom



Langes Ringen um
Mobilität und Klimaschutz

München – Lindau unter Strom

Langes Ringen um Mobilität und Klimaschutz

Impressum

München – Lindau unter Strom

© 2020

Herausgeber

Staatsminister a.D. Josef Miller

Layout und Gestaltung

Verlag Hans Högel KG

Druck

AZ Druck und Datentechnik GmbH, Kempten

Verlag

Verlag Hans Högel KG

Maximilianstraße 14, 87719 Mindelheim

ISBN 978-3-947423-29-3



Inhalt

Vorworte	4
Ausbau und Elektrifizierung der Bahnlinie München – Memmingen – Lindau	10
Neue Triebzüge im Allgäu	96
Städte und Gemeinden an der Ausbaustrecke	110
Die Bahnstrecke und ihre wechselvolle Geschichte	120
Historische wertvolle Brücken restauriert	146
Eisenbahn-Museen	148
Dankesworte	150
Bildnachweise	152
Personenverzeichnis	154
Zahlen und Fakten	156



Josef Miller

Abgeordneter des Bayerischen Landtags und Bayerischer Staatsminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten a.D.

Ein Plädoyer für die Bahn

Dieses Buch beinhaltet meine persönlichen Erzählungen, die Infrastruktur mit der Eisenbahn zu erneuern und einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke München – Memmingen – Lindau haben mich zeitlich wie kaum eine andere Maßnahme während meiner langjährigen Tätigkeit im Bayerischen Landtag beschäftigt. Noch vor meiner ersten Wahl im Oktober 1986 begann mein Einsatz für die umfassende Modernisierung dieser wichtigen Eisenbahnstrecke. 27 Jahre später, kurz vor meinem Ausscheiden aus dem Parlament, konnte nach jahrzehntelangen intensiven Bemühungen die Finanzierung im Jahr 2013 gesichert, die Ampel für den Ausbau auf Grün gestellt und 2018 mit dem Bau begonnen werden.

Dieses Buch zeigt den schwierigen Weg von der Idee über die Sicherstellung der notwendigen Mittel und die politische Beschlussfassung bis zur Realisierung auf. Dabei wird auch deutlich, wie viele Beteiligte bei einem solchen Großprojekt gewonnen werden und schließlich an einem Strang ziehen müssen.

Die im Dezember 2020 fertiggestellte Elektrifizierung der Bahnstrecke, inklusive der begleitenden

Ausbaumaßnahmen, kommt der Wirtschaft und der Bevölkerung unseres Raumes gleichermaßen zu Gute. Das vermehrte Zugangebot und die höhere Fahrgeschwindigkeit der Züge steigern die Standortqualität im Allgäu. Das Tor der Elektrifizierung der Bahn im Allgäu ist damit aufgestoßen. Sie muss weitergeführt werden.

Eine wichtige mitteleuropäische Verkehrsverbindung in die Schweiz und weiterer Nachbarländer sowie in die Landeshauptstadt München wird im Vergleich mit dem Straßenverkehr nicht nur konkurrenzfähig, sondern überlegen. Die Elektrifizierung des Bahnverkehrs leistet einen wichtigen Beitrag zu den großen Herausforderungen unserer Zeit, die zunehmende Mobilität von der damit ansteigenden Klimabeeinträchtigung zu entkoppeln.

Den neuen Zügen wünsche ich viele zufriedene Fahrgäste und allzeit gute Fahrt.

Ein exzellentes Werk ist vollendet

Staatsminister a. D. Josef Miller hat mit viel Arbeit eine ebenso umfangreiche wie hochinteressante Publikation zum Thema der Elektrifizierung der Strecke München-Lindau über Memmingen erstellt. Ihm ist ein exzellentes Werk von beeindruckender Qualität mit viel Liebe zum Detail gelungen.

Die Ausarbeitung beschreibt sehr gut, dass es nicht nur ein paar Beschlüsse auf politischer Ebene braucht, um so ein Projekt in Gang zu setzen und zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen. Es waren über ein paar Jahrzehnte viele Gespräche, Verhandlungen und Interventionen bei dem für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlichen Bund ebenso erforderlich wie die Diskussionen mit den staatlichen Repräsentanten der Schweiz, die von Anfang an eine konstruktive Einstellung zu diesem Projekt hatten.

Zudem ging es bei diesem Thema nicht nur um die Elektrifizierung der Strecke, sondern auch um eine Menge anderer Baumaßnahmen, z. B. bei Brücken und beim notwendigen Lärmschutz für die Bevölkerung.

Beeindruckend und überzeugend ist allerdings, mit welcher Nachhaltigkeit und Umsicht StM a. D. Miller in seiner aktiven poli-

tischen Zeit als Abgeordneter und als Staatsminister das Projekt vorangetrieben hat, letztlich bis zu seiner Realisierung.

Es war ja in keiner Weise ein „Selbstläufer“ und öfter vor dem Scheitern gestanden als das ein Außenstehender vermuten würde.

Für mich zeigt das auch, was Nachhaltigkeit, d. h. im besten Sinne des Wortes „das Bohren dicker Bretter“, über lange Jahre praktiziert im politischen Handeln zu bewirken vermag, insbesondere wenn das Thema auf den verschiedenen politischen Ebenen und über die Parteigrenzen hinweg mit einer klaren gemeinsamen Zielsetzung verfolgt wird.

Das Buch sollte eine interessante Lektüre sein für all diejenigen, die oft kein oder ein falsches Bild vom Handeln der politisch Verantwortlichen haben.

Ich gratuliere dem Verfasser, Herrn StM Josef Miller, meinem früheren langjährigen Kollegen im Landtag und im Bayerischen Kabinett zu diesem hervorragenden Werk!



Dr. Otto Wiesheu

Abgeordneter des Bayerischen Landtags und Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr und Technologie a.D.



Dr. Ivo Holzinger

*Altoberbürgermeister der
Stadt Memmingen*

Nachhaltig und wirkungsvoll

Mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke München-Memmingen-Lindau im Jahr 2020 ist ein verkehrshistorischer Quantensprung im Eisenbahnverkehr des Allgäus und Memmingens gelungen. Er ist nur vergleichbar mit dem Bau der Eisenbahn nach Memmingen im 19. Jahrhundert: 1862 von Ulm nach Kempten, 1874 von Buchloe nach Memmingen und 1889/1890 der Lückenschluss von Memmingen über Leutkirch und Wangen nach Lindau am Bodensee.

Mit der Elektrifizierung wird die mittlere Fernstrecke zwischen den Metropolen München und Zürich, zwischen Bayern und der Schweiz, an das internationale Niveau des Bahnfernverkehrs in Europa angeglichen. Unsere hervorragende Verkehrsinfrastruktur durch die Autobahnen A96 und A7 und durch den Allgäu-Airport Memmingen wird durch die Elektrifizierung der Bahn optimiert.

Durch die jetzt möglichen, beeindruckend schnellen Verbindungen gewinnt das Bahnfahren in unserer Region nochmals mehr an Attraktivität. Gleichzeitig ist es ein nachhaltiger und wirkungsvoller Beitrag zum Schutze unserer Umwelt.

Die schnellste und kürzeste Strecke von München an den Bodensee führt über Memmingen. Mit der Autobahn A 96, die diesen Weg nahm, war die Bahn zur Straße aber auch zum Flugverkehr nicht mehr konkurrenzfähig. Eine Lösung stellte die Neigetechnik und die Elektrifizierung dar. Sie musste aber viele Hürden nehmen.

Dass es letztlich gelungen ist, liegt an einem guten Zusammenwirken sämtlicher Kräfte in der Region. Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Medien, haben an einem Strang für die Verbesserung des Bahnverkehrs in der Region gezogen. Ein besonderer Dank sei Staatsminister a.D. Josef Mil-

ler ausgesprochen, nicht nur für die vorliegende, mit großem Aufwand recherchierte Dokumentation, sondern vor allem für seinen politischen Einsatz als langjähriges Mitglied im bayerischen Kabinett. Dieser Dank gebührt in gleicher Weise meinem Vorgänger im Amt, Altoberbürgermeister Dr. Ivo Holzinger, dem Landtagsabgeordneten a.D. Herbert Müller und dem leider bereits 2007 verstorbenen Journalisten Karl Gäble der Memminger Zeitung. Auch dem engagierten Team der Deutschen Bahn, besonders DB-Netz, und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft sei gedankt. Ein besonderer Dank geht an die Schweiz und deren Vertreter für ihre mutige Unterstützung.

Von vielen anfangs belächelt wegen angeblich utopischer Forderungen - Zweigleisigkeit, Neubau von Strecken im Allgäu, Neigeotechnik, Elektrifizierung - wurde endlich doch Wirklichkeit, was ein

Blick auf die Landkarte schon lange gezeigt hatte: Zwischen München und der Schweiz fehlte eine schnelle und leistungsfähige Eisenbahn. Das alles ist jetzt Geschichte. Nun gilt es, die Bahn im ganzen Allgäu weiter zu entwickeln und zu stärken.

Wir wünschen stets eine gute und sichere Fahrt durch unsere schöne Stadt und das malerische Allgäu.

Dr. Ivo Holzinger

M. Schilder



Manfred Schilder

*Oberbürgermeister der Stadt
Memmingen*

Nachhaltige Entwicklung kennt keine Grenzen



Hans-Jörg Henle

*Oberbürgermeister der
Großen Kreisstadt Leutkirch
im Allgäu*



Dieter Krattenmacher

*Bürgermeister der
Gemeinde Kißlegg im Allgäu*

Das vorliegende Buch erzählt die Erfolgsgeschichte eines besonderen Eisenbahnprojekts. Mit der Elektrifizierung der Allgäubahn geht ein Wunsch vieler Städte und Gemeinden an der Bahnstrecke von München nach Zürich in Erfüllung – Bahnreisende profitieren von dieser Investition in die Infrastruktur. Ein hervorragendes Miteinander über die Landesgrenzen hinweg und das Engagement der politisch Verantwortlichen haben es möglich gemacht, dass die Allgäu- und die Südbahn gleichzeitig elektrifiziert werden konnten.

Auf der Allgäubahn ist es seit 2018 nicht beim Bau der Oberleitungen geblieben – die Elektrifizierung löste einen beachtlichen Investitionsschub für sämtliche Bahnanlagen aus. Alle Bahnhöfe an der Strecke wurden modernisiert und größtenteils barrierefrei ausgebaut, viele Gleisanlagen erneuert. Bahnübergänge wurden sicherer gemacht oder durch Über- oder Unterführungen ersetzt.

Alle Haltepunkte konnten erhalten werden. Die Fahrzeiten werden kürzer, der Stundentakt ist auch auf württembergischer Seite vom Verkehrsministerium zugesagt. Damit beginnt eine neue Epoche der schienegebundenen Mobilität. Der umweltfreundliche Bahnverkehr wird zu einer konkurrenzfähigen Alternative zum Auto. Das Land Baden-Württemberg tut alles, um zum bay-

erischen Angebot aufzuschließen – ein positiver Effekt der Elektrifizierung.

Unser Dank gilt dem früheren baden-württembergischen Verkehrsstaatssekretär Rudi Köberle. Er hat das Bahnhofsmodernisierungsprogramm angeschoben. Die baden-württembergischen Landtagsabgeordneten Paul Locherer und Raimund Haser haben sich engagiert und erfolgreich für bessere Landeshilfen für die Kommunen eingesetzt. Die Zusammenarbeit der beiden Bundesländer war im gesamten Projektzeitraum eng und vertrauensvoll.

Unser besonderer Dank gebührt Staatsminister a.D. Josef Miller. Er hat das Projekt über Jahrzehnte politisch vorangetrieben und zu seinem Herzensanliegen gemacht. Das vorliegende Buch dokumentiert auf beeindruckende Weise eines der wichtigsten regionalen Infrastrukturprojekte unserer Zeit. Zugleich stellt es die Elektrifizierung der Allgäubahn in einen größeren eisenbahn- und heimatgeschichtlichen Zusammenhang. Dafür herzlichen Dank.

Erfolg für Umwelt und Verkehr

Wer mit dem Zug durch das Allgäu fährt, schaut gerne aus dem Fenster und sieht eine der schönsten Landschaften Deutschlands an sich vorbeiziehen. Die sanften Hügel und die grünen Wiesen werden nun schneller an den Bahnreisenden vorbeirauschen, denn mit der abgeschlossenen Elektrifizierung der Strecke von München über Memmingen nach Lindau fahren die Züge ein gutes Stück schneller. Und sie fahren emissionsfrei und klimafreundlich. Damit passen sie umso besser in die Landschaft.

Die modernen Schweizer Eurocity-Züge werden bald in nur dreieinhalb Stunden die beiden Metropolen München und Zürich miteinander verbinden und auch die Menschen aus dem Allgäu schneller ans Ziel bringen. Im Sommer konnten wir den Schalter umlegen und erstmals den Strom in die neue Oberleitung schicken. In zweieinhalb Jahren Bauzeit entstand eine vielfach komplett neue Bahninfrastruktur. Auf über 150 Kilometern stehen nun Masten und halten den Kupferdraht über der Strecke. Darunter errichteten die Bahn-Bautrupps neue Bahnübergänge, Stellwerke, Signale, Weichen und Brücken, manche davon besonders groß und spektakulär wie in Wangen, wo ein völlig neues Bauwerk die Obere Argen auf weit über einhundert Metern Länge überspannt. Ganz

neu im Allgäu ist auch der Lärmschutz an den Gleisen. In den Ortsdurchfahrten stehen nun Schutzwände und reduzieren die Fahrgeräusche der Züge.

Die verhältnismäßig kurze Bauzeit, war für uns Anspruch und Herausforderung zugleich. Zeitweise sprachen wir von Bayerns längster Baustelle, weil in vielen Abschnitten gleichzeitig Hand angelegt wurde.

Auch wenn der Anfang schwer war und es einige Zeit gedauert hatte, bis die Finanzierung in trockenen Tüchern war, so ist diese Elektrifizierung im Allgäu ein schöner Erfolg. Sie zeigt, dass Bund und Bahn auf eine starke Schiene in Deutschland setzen und sie auch umsetzen. Große Elektrifizierungsprojekte entlang bestehender Strecken waren in den vergangenen Jahrzehnten in Bayern nicht auf der Tagesordnung. Mit dem Bahnstrom im Allgäu haben wir nun eine Trendwende geschafft. Und es war erst der Anfang, weitere Strecken werden schon bald folgen - in anderen Teilen des Freistaates genauso wie im Allgäu.



Klaus-Dieter Josel

*Konzernbevollmächtigter
der DB AG für den Freistaat
Bayern*



Groß war die Freude beim ersten Spatenstich am 23. März 2018 in Memmingen



Ein Beitrag für Mobilität und Klimaschutz

Ausbau und Elektrifizierung der Bahnlinie München – Memmingen – Lindau

Von Staatsminister a. D. Josef Miller

In diesem Buch habe ich meine Erinnerungen als Wegbegleiter des Bahnprojektes wiedergegeben. Es enthält subjektive Erfahrungen und Hintergrundinformationen, die bislang der Öffentlichkeit nicht bekannt waren und anders auch nie den Weg dorthin gefunden hätten. Da ich selbst 36 Jahre lang häufig mit dem Zug zwischen Memmingen und München gependelt bin, kannte ich den Bahnbetrieb auch nur zu gut aus eigener Erfahrung.

Die Elektrifizierung und Modernisierung der Bahnlinie zwischen München und Lindau über Memmingen war mir, neben dem Bau der A 96 von München nach Lindau und der Umwandlung des Militärflughafens Memmingerberg zu einem Verkehrsflughafen, ein großes politisches Anliegen. Von allen wichtigen Infrastrukturmaßnahmen war die Bahnelektrifizierung die längste, aufwändigste, aber auch spannendste Aufgabe.

Auf meine Frage bei meinem Einstieg in die Politik, welche Aufgaben auf mich zukommen könnten, wurde die weitgehende agrarische Struktur in unserer Region und der damit verbundene Strukturwandel mit hoher Arbeitslosigkeit genannt. Mein Ziel war es, mitzuhelfen, einen modernen Industriestandort zu entwickeln

und zugleich einen leistungsfähigen Agrarstandort zu erhalten. Dies ist am besten durch eine starke Infrastruktur zu erreichen. Aus der Menschheitsgeschichte ist bekannt, dass prosperierende Siedlungen an den Handelsstraßen entstanden sind. Später entwickelten sich Orte entlang von Eisenbahnen stärker als andere.

Heute entstehen Wohnsiedlungen entlang von ausgebauten Bahnstrecken und Gewerbeansiedlungen vorrangig an Autobahnen.

Der lateinische Spruch „Via est Vita – Straße ist Leben“ bringt das zum Ausdruck.

Ich hatte das große Glück als Abgeordneter und Staatssekretär, als stellvertretender Fraktionsvorsitzender der CSU im Bayerischen Landtag, als Staatsminister und zuletzt als Mitglied des Haushaltsausschusses sowie als Sprecher der schwäbischen CSU-Abgeordneten, am Bau der Autobahn, an der Elektrifizierung der Eisenbahn und an dem Umbau eines Militärflughafens



36 Jahre lang pendelte Josef Miller überwiegend mit der Bahn zwischen Memmingen und München, hier 2008 im Bahnhof Memmingen. Die Fahrzeiten hatten sich in dieser Zeit kaum geändert.

fens zu einem privaten Verkehrsflughafen in meiner Heimat an vorderster Front und in herausgehobenen Funktionen mithelfen zu dürfen.

Die Geschichte der Ausbaustrecke 48 (ABS 48) ist eine Geschichte von viel Überzeugungsarbeit durch lokale und regionale Politiker und viele Mithelfer, die mit Weitblick und Verve eine Region voranbringen wollten. Hier zeigt sich einmal mehr, dass Politik viel Ausdauer erfordert und sprichwörtlich das Bohren dicker Bretter ist.

Die Ausführungen machen deutlich, wie schwierig es heute ist, Eisenbahninfrastruktur auszubauen und warum die Politik sich derzeit schwertut, das selbstgesteckte Elektrifizierungsziel von 70 Prozent der Strecken in Deutschland zu erreichen. Es ist die Darstellung einer Gemengelage von verschiedenen Akteuren, Zuständigkeiten und Finanzierungsgebern, die Prozesse enorm verlangsamt und manchmal ganz ausbremst.

Zugleich ist es auch die Geschichte einer Vision, die weit zurückreicht und ebenfalls in Zeiten einer großen Debatte um den Brenner-Nordzulauf in ganz neuem Licht erscheint: der Vision einer dritten Eisenbahnsüdtransversale zwischen Gotthard und Brenner unterhalb des Splügen-Passes. Deutlich wird, dass die Politik gut daran tut, tief in eine Materie einzusteigen, mit Erkenntnis, Leidenschaft und Weltblick, anstatt an der Oberfläche zu bleiben.



Erste Bahnfahrt mit Hindernissen

Zur Eisenbahn fühlte ich mich schon früh hingezogen. Im Alter von fünf Jahren traf ich im heimischen Oberschöneberg Mitglieder der Fußballmannschaft, die mich dazu überredeten, spontan mit ihnen im Zug nach dem drei Kilometer entfernten Dinkelscherben zu fahren. Am Bahnhof angekommen, wollte ich zum Spiel nicht mitgehen, und mit Fremden zurückfahren wollte ich auch nicht. Was tun? Also am Bahnhof warten bis nach dem Spiel die Fußballer wieder zurückkommen. Inzwischen suchten mich meine tief beunruhigten Eltern im ganzen Dorf. Von meinen Spielkameraden erfuhren sie, dass ich mit dem Zug fortgefahren bin. Sie fuhren mit dem Fahrrad, denn ein Auto gab es auf unserem Bauernhof noch nicht, zum Bahnhof nach Dinkelscherben. Als sie mich am Bahnhof fanden, waren sie erleichtert und erzürnt zugleich. Schließlich ging es auf der Lenkstange nach Hause. Die verdiente Standpauke blieb nicht aus.

Ich fand die Bahnfahrt schön, aber die Angst, die ich meinen Eltern angetan hatte, plagte mein Gewissen, sodass ich genug hatte von Bahnfahrten. Später fuhr ich gerne mit der Bahn, weil ich im Zug im Gegensatz zum Auto die Reisezeit zum Arbeiten nutzen konnte.

Altes bayerisches Formsignal

Gründung des Splügen-Komitees

Mein erster Bezug zur Bahnpolitik kam auf Wunsch des Leiters der Lokalredaktion der Memminger Zeitung, Karl Gäble, zustande. Er empfahl mir, an einer Zusammenkunft von Verkehrspolitikern aus der Schweiz, Österreich und Baden-Württemberg teilzunehmen. Es ging um die Schaffung eines dritten Alpenübergangs für die Eisenbahn am Splügen in der Schweiz, neben der bestehenden Gotthard- und Brennermagistrale. Zusammen mit dem Memminger Oberbürgermeister Dr. Ivo Holzinger und Karl Gäble fuhr ich am 5. Juli 1986 nach Weingarten, um an der Gründungsveranstaltung eines eingetragenen Vereins zur Fortsetzung der Arbeit des Splügen-Komitees mitzuwirken. Mit Hilfe der neuen Vereinsform sollte die Arbeit des Komitees straffer und damit effizienter gestaltet werden.

Im Gebäude der Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben waren neben den Politikern vor allem Wirtschaftsvertreter aus den Industrie- und Handelskammern (IHK) versammelt. Es waren u. a. anwesend: Fabio Semenza, der Präsident des italienischen Splügen-Komitees und Präsident des Regionalparlaments der Lombardei, Prof. Dr. Hans Schmid, Präsident des Schweizer Splügen-Komitees, Regierungsrat Dr. Bernard Lardi, Vorsteher des Justiz- und Polizeidepartements des Kantons Graubünden und Vor-

sitzender des Verkehrsausschusses der Ostschweizer Kantone. Otto Julius Maier, Präsident der IHK Bodensee-Oberschwaben, eröffnete die Sitzung.

Wir aus Bayern wurden freudig begrüßt und gebeten, als weitere Vertreter Bayerns im Deutschen Splügen-Komitee mitzuwirken und dieses zu verstärken. Bisher war nämlich von politischer Seite nur der Landrat aus Lindau, Klaus Henninger, vertreten. Oberbürgermeister Dr. Holzinger und ich wurden Mitglieder des Vereins und ersterer wurde sofort in das Präsidium gewählt. Als Sohn eines früheren Bahnhofsvorstandes von Aalen hat er Eisenbahnerblut in seinen Adern. Der Verein hat sich erst vor wenigen Jahren wegen der Entscheidung für den Gotthard-Tunnel aufgelöst.

Alfons Maurer, Staatssekretär

im Innenministerium von Baden-Württemberg, wurde zum Vorsitzenden und damit als Nachfolger des im Frühjahr 1987 überraschend verstorbenen Präsidenten des Deutschen Splügen-Komitees Otto P. W. Hüni gewählt. Geschäftsführer des Deutschen Splügen-Komitees und Herausgeber der Informationsschrift „Splügenbahn für eine vernünftige Lösung der Alpenbahnfrage“ blieb Helmut Schnell, stellvertretender Geschäftsführer der IHK Oberschwaben.

Der Vereinszweck gemäß der neuen Satzung war die Werbung und Unterstützung für eine neue Eisenbahnalpentransversale zwischen der Lombardei, Norditalien und Süddeutschland, die durch einen Tunnel im Bereich des Splügenrepasses geführt werden sollte. Hüni, der erste Präsident des Deutschen Splügen-Komitees, hatte die



Der 1457 Meter über Meeresboden gelegene Ort Splügen (Graubünden)



Der Splügen-Pass

Aufgabe des Deutschen Splügen-Komitees einmal wie folgt zusammengefasst:

„Das Deutsche Splügen-Komitee sieht seine Aufgabe darin, in der Bundesrepublik Deutschland das Bewusstsein zu schaffen, dass eine vernünftige Lösung der Alpenbahnfrage nur im Bereich des Splügen gefunden werden kann. Wir wollen erreichen, dass das Splügen-Projekt nicht als lästige Konkurrenz für ein Brenner-, oder Gotthard-Basis-Tunnel-Projekt verstanden wird, sondern als eine Ergänzung der bestehenden Bahnstrecken, die dem Einzugsbereich in dieser Linie die nötige Entlastung und dem natürlichen Einzugsgebiet einer Splügenbahn die gleichen Vorteile bringt, wie sie im Osten und im Westen des Landes bereits bestehen.“¹

Der neugewählte Präsident des Komitees, Staatssekretär Alfons

Maurer, betonte in seiner Antrittsansprache, das Splügen-Projekt sei nicht geeignet für regionale Kämpfe um die eine oder andere Zulaufstrecke. Es bringe zusätzliche Vorteile für die Oberrheinstrecke und für den Raum München und selbstverständlich auch für den Raum zwischen den beiden bestehenden Haupttransversalen, der bisher im Nord-Süd-Verkehr Wettbewerbsnachteile habe. Er sei überzeugt, dass die Realisierung des Splügen-Projektes als einzige der zurzeit diskutierten Alpenbahnprojekte keiner Region etwas wegnehme, sondern allen Regionen zusätzlich Verkehrskapazitäten verschaffe.

Früher ging der Blick von München bei der Alpenüberquerung in erster Linie nach Süden und nach Südosten. Der direkte Weg vom Bodensee nach Mailand rangierte bei der Alpenüberquerung für bayerische Verkehrsteilnehmer

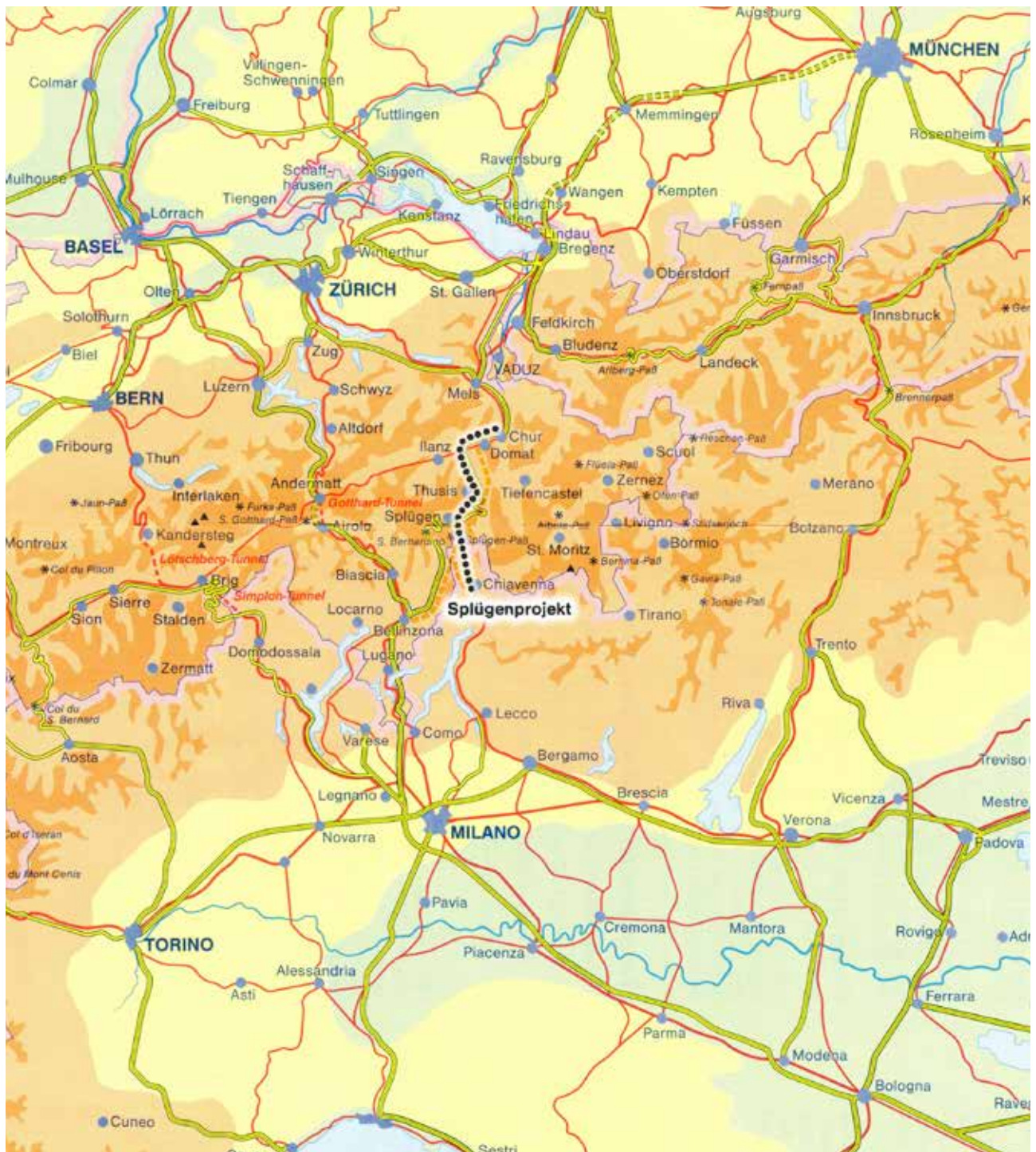
erst weit nach dem Brenner, der als präferierter Alpenübergang angesehen wurde.

Die Bedeutung des Splügen-Projekts

Im Jahr 1989 habe ich selbst eine 18-seitige Denkschrift über eine Splügenbahn mit dem Titel „Splügentransversale. Eine vernünftige Lösung der Alpenfrage“ verfasst und als Werbemittel eingesetzt. Mein Vorwort dazu lautet:

„Der Splügen ist ein traditionsreicher Alpenübergang. Seine Bedeutung für den Handel im süddeutschen Raum und in der Lombardei geht zurück in die Zeit des „Lindauer Boten“, der ersten regelmäßigen Postverbindung im Alpenraum. Die deutschen Kaiser des Mittelalters wählten die Splügen-Route auf ihren Reisen von Deutschland nach Italien, ebenso in der Gegenrichtung. Karl der Große hat den „Splügen“ benutzt, als er sich im Jahre 800 nach Rom zur Kaiserkrönung begab. Heinrich IV. ging seinen „Canossa“-Gang über den Splügen. Als der Augustinermönch Martin Luther seine Pilgerreise nach Rom zum Papst unternahm, um sich von seinen menschenzerstörenden Zweifeln zu befreien, startete er in Erfurt in Thüringen; sein Weg führte aber nicht über den Brenner; er wallfahrtete über Ulm-Memmingen-Lindau-Chur und Splügen nach Rom.“

Auf der Splügenroute reichen die Ausläufer der Rhein- und Po-



Planung des 46,7 km langen Splügen-Basistunnels, Stand 1988

Ebene bis an den Alpenhauptkamm heran. Sie ist die kürzeste Route ohne Gegensteigungen aus weiten Teilen Deutschlands nach Italien. Ihr Ausbau zu einer weiteren Eisenbahnalpentransversale ist ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz. Bei der Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes, in dem es in EG-Europa keine inneren Zoll- und Passgrenzen mehr gibt, wird der grenzüberschreitende Verkehr zwischen den bedeutendsten Industrieregionen mit anhaltend hohen Wachstumsraten stark zunehmen. Die bestehenden Eisenbahnverbindungen sind aber nur noch begrenzt wettbewerbsfähig. Von den Straßenverbindungen geht eine starke Umweltbelastung aus. Die Überwindung der Alpenbarrieren durch leistungsfähige und umweltschonende Verkehrswege – besonders durch den Bau neuer Alpentransversalen des Eisenbahnverkehrs – ist eine wichtige Frage für den Wirtschaftsverkehr europäischer Länder. Europa sollte sich wieder seiner kürzesten Nord-Süd-Verbindung von Dänemark bis nach Sizilien erinnern. Regionale Wirtschaftlichkeitsberechnungen und innerstaatliche Horizonte dürfen nicht mehr maßgebend sein darüber, ob der Splüngenbasis-Tunnel gebaut wird oder nicht. Ich meine, er ist für den europäischen Nord-Süd-Verkehr dringend notwendig.“²

Wir arbeiteten im Splüngen-Komitee gut zusammen. Oberbürgermeister Dr. Ivo Holzinger warb auf einer Verkehrstagung in Stutt-

gart für die Splügentransversale. Ich lud den Vorsitzenden des Deutschen Splüngen-Komitees, Staatssekretär Alfons Maurer, und den Bayerischen Staatssekretär Peter Gauweiler zu einem gemeinsamen Gespräch über die A 96 und andere Verkehrsfragen nach Memmingen ein. Dabei entstand eine Wette über die frühere Fertigstellung der A 96 zwischen Bayern und Baden-Württemberg über 100 Liter Bier bzw. Wein, auf die ich noch zu sprechen komme. Auch der damalige Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses

im Bayerischen Landtag und Vorsitzende des Wirtschaftsbeirates der Union, Dr. Herbert Huber, kam auf meine Einladung hin ebenfalls nach Memmingen und informierte sich über die Thematik, wie auch der damalige Bayerische Wirtschafts- und Eisenbahnminister August R. Lang.

Danach lud ich den Präsidenten des Italienischen Splüngen-Komitees, Fabio Semenza, nach Memmingen ein, führte Gespräche in Bregenz mit dem Landeshauptmann Dr. Josef Purtscher aus Vor-



Im Gespräch über die Elektrifizierung der Bahn: der Landeshauptmann von Vorarlberg Dr. Josef Purtscher und der stellvertretende Vorsitzende der CSU-Fraktion im Bayerischen Landtag Josef Miller im August 1996

arlberg und warb vor allem bei den Mitgliedern der Bayerischen Staatsregierung für das ambitionierte Splügen-Projekt.

Das Splügen-Projekt erhielt im Laufe der Zeit einen großen Auftrieb. Die Verkehrsminister Deutschlands, Italiens, der Schweiz und Österreichs bekräftigten am 2. Februar 1986 in Zürich und am 5. März bei Innsbruck, dass eine Lösung der Verkehrsprobleme im Alpenbereich nur auf der Schiene zu finden sei. Diese Erklärung ist für Europa einmalig. Eine solche Festlegung auf ein Verkehrsmittel gab es bis zu diesem Zeitpunkt für keine andere Verkehrsrelation.³

Die Teilnehmer der 8. Internationalen Bodenseekonferenz am 17. November 1987 in Rorschach im Kanton St. Gallen stellten fest, dass zur Entlastung des Alpentransits der Bau des Splügen-Tunnels

als neue Alpen-Eisenbahn-Transversale zwingend notwendig sei. Die Bodenseekonferenz bezeichnete eine Entscheidung als dringend erforderlich. Zugleich setzte sich die Konferenz für den Ausbau des Gotthard-Tunnels ein. Der Bayerische Staatsminister Alfred Dick wies bei dieser Veranstaltung darauf hin, dass die Aussage der Bodenseekonferenz nicht die Haltung der Bayerischen Staatsregierung und der Arbeitsgemeinschaft Alpen (ARGE Alp) tangiere, die sich auch für den Ausbau der Brenner-Verbindung einsetzen.⁴

In einer Rede vor der Handelskammer Deutschland-Schweiz am 23. September 1987 in Zürich sprach sich Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Anton Jaumann für den Bau einer leistungsfähigen europäischen Nord-Süd-Eisenbahnmagistrale

über die Ostschweiz mit Untertunnelung des Splügen aus. Der Splügen könne aufgrund seiner zentralen Lage die große Lücke im alpenländischen Bahnverkehr zwischen dem Gotthard und Brenner schließen und beide wesentlich entlasten. Für Süddeutschland, die Ostschweiz und Norditalien ergäbe sich eine gute Basis für eine neue Nord-Süd-Entwicklung Achse zwischen Lindau, Ulm und Würzburg. Endziel könnte, so Jaumann, eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsbahn zwischen Hamburg und Mailand sein. Der Splügen sei zudem nach Aussage der Fachleute, für den Bau einer Alpenquerung zu Flachbahn-Bedingungen besonders geeignet. Die negativen Folgen der Schweizer Politik beträfen nämlich Frankreich, Bayern und andere Länder. Denn infolge der Schweizer Beschränkungsmaßnahmen im Straßenverkehr müssten die Lastkraftwagen im Nord-Süd-Verkehr nun bis zu 300 Kilometer Umweg in Kauf nehmen. Inzwischen trügen Österreich und Bayern etwa 58 Prozent des alpenquerenden Straßengüterverkehrs, Frankreich etwa 39 Prozent, die Schweiz aber nur 3 Prozent. Er hoffe jedenfalls, dass die ausstehenden Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU-Kommission zu einvernehmlichen Lösungen führen würden. „Die Schweiz“, so Jaumann, „kann sich vor dem Hintergrund der großen Verkehrsprobleme im Alpenraum nicht als eine Insel der Seligen ausnehmen.“⁵



Hans Ferk (CSU-Kreisvorsitzender und später Zweiter Bürgermeister von Memmingen), Landrat Dr. Hermann Haisch, Stadtrat Fritz Such, dem Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Anton Jaumann, dem Landtagsabgeordneten Georg Fickler, dem Kreishandwerksmeister Erwin Zettler und dem Landtagsabgeordneten Josef Miller, 1986 in Memmingen (von links)

Am 3. März 1989 fand eine große Europäische Verkehrskonferenz in Frankfurt statt, bei der auch der Schweizer Verkehrsminister Adolf Ogi zugegen war. Der italienische Verkehrsminister Giorgio Santos sprach sich dort eindeutig für das Splügen-Projekt aus. Er erklärte wörtlich: „Wir haben gemeinsam erkannt, dass das Eisenbahnsystem unzureichend ist und dass aus Gründen der – kurz gesagt Ökologie – ein Wachstum auf der Straße nicht mehr möglich ist“.⁶

In der Folgezeit gab es auch immer wieder Stimmen aus den Zulaufländern, die sich über die Problematik des alpenquerenden Verkehrs äußerten. In einem Schreiben des Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministers August R. Lang an das Bundesministerium für Verkehr in Bonn geht hervor, dass im Jahr 1987 ca. 13 Prozent des bayerischen Außenhandels auf den Güteraus-tausch mit Italien entfielen.

Zudem wird daraus deutlich, dass im Jahr 1983 Bayerns gesamtes Exportvolumen in den Raum Mailand, Turin, Genua nur zu gerade einmal 1,3 Prozent auf der Schiene abgewickelt wurde. Dies sei auf die schlechte Eisenbahnverbindung nach Norditalien zurückzuführen. Viele Eisenbahntransporte würden über den Brenner erfolgen und von Verona aus über die Autobahn in das norditalienische Industriegebiet weiterbefördert werden. „Auf der Brennerstrecke betrug der Schienenanteil am Export nach Itali-



Der Bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister August Lang bei der Freiwilligen Feuerwehr in Memmingen (von links): Staatssekretär Josef Miller, Staatsminister August Lang und Feuerwehrmann Gerhard Sollich.

en zu dieser Zeit etwa 22 %. Das Ziel, diesen Anteil beträchtlich zu heben, ist nur durch eine konsequente Steigerung der Leistungsfähigkeit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Brenner-Bahn zu erreichen“, so Lang. Und er schrieb weiter: „Unter diesen Umständen und in Anbetracht der zunehmenden Erschwerung der transalpinen Straßengüterverkehre durch die Alpenländer ist die Modernisierung der Strecke München-Verona für Bayern das wichtigste Projekt.“

Vieles sprach also – auch aus bayerischer Sicht – für eine Splügen-Bahn. Wirtschafts- und Verkehrsminister Lang meinte: „Der Bau des neuen Brenner-Überganges darf aber wegen der NEAT-Vorhaben der Schweiz nicht infrage gestellt oder aufgeschoben werden. Die Splügen-Bahn wäre kein Ersatz dafür.“⁷ NEAT ist die

Kurzbezeichnung für „Neue Eisenbahn-Alpentransversale“ (NEAT).

So war auch immer wieder sowohl aus den Anrainerländern als auch aus den Transitländern zu vernehmen, dass die Probleme dort gelöst werden müssten, wo derzeit wegen des ungenügenden Ausbaus die größten Probleme bestehen, nämlich am Brenner und am Gotthard. Soviel stand allerdings schon fest: Der Splügen-Tunnel würde unter Flachbahnbedingungen als Basistunnel gebaut – ohne große Steigungen oder Gefälle und nicht wie die bisherigen Tunnels als Scheiteltunnel, bei dem es lange Zulaufstrecken mit hohen Anstiegen und steilen Abfahrten zu bewältigen gilt.

Bei so viel Werbung und Zuspruch durch höchste politische Repräsentanten konnte die Entscheidung eigentlich nur für die Splügentransversale fallen. Die

Entscheidung müssen letztlich die am Bau beteiligten Transitländer als Bauherren treffen.

Entscheidung für den Gotthard-Basistunnel

Die Schweizer Regierung entschied sich freilich nicht für den Splügen-Tunnel, sondern für den Gotthard-Basistunnel (ergänzend wurde außerdem ein Lötschberg-Basistunnel gebaut). Trotz vieler positiver Stellungnahmen aus dem Ausland für das Splügen-Vorhaben gab es in der Schweiz mehrere Gründe für die Gotthard-Lösung:

- Die Kosten waren gegenüber dem Splügen-Tunnel niedriger
- Die Strecke vom Gotthard-Tunnel bis Basel führt länger durch Schweizer Gebiet
- Sie verbindet sehr starke Wirtschaftszentren wie Basel, Zürich und Bern
- Damit erreicht sie ein viel stärkeres Wirtschaftspotential in der Schweiz als beim Verlauf durch die wirtschaftsschwächere Ost-Schweiz mit dem Zentrum St. Gallen
- Die meist frequentierte Zulaufstrecke aus Deutschland für den Gotthard-Tunnel ist die Rheinschiene.
- Die Schweiz kann diesen Tunnel allein errichten, braucht also keinen Partnerstaat
- Zudem liegen Tunnelein- und -ausgang auf Schweizer Boden.

Mit der Entscheidung für die Gotthardstrecke wurde der Traum der

völlig neuen großen Transversalstrecken begraben und die kurzzeitige, ansatzweise Überlegung für den Bau einer Autobahn von Ulm über Kempten nach Mailand schnell wieder verworfen. Mit dem neuen Gotthard-Tunnel hat man ebenfalls weitgehend auf bewährte Trassen gesetzt.

Die Schweizer Regierung führte über diese Entscheidung eine Volksabstimmung durch. Am 27. September 1992 nahm das „Schweizer Stimmvolk“ den Bundesbeschluss über den Bau der Schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alptransit) mit 64 Prozent Ja-Stimmen an. Dieser Beschluss umfasste den Bau des Lötschberg-Basistunnels, des Gotthard-Basistunnels und des Ceneri-Basistunnels.

Zwischen 1992 und 1996 veränderten sich verschiedene Rahmenbedingungen für den Tunnelbau, sodass der Schweizer Bundesrat beschloss, dem Volk eine weitere Vorlage „Neue Eisenbahn-Alpentransversale“ (NEAT) zur Abstimmung vorzulegen. Die Gründe dafür waren:

- Erhöhung der Sicherheitsstandards und Anpassung an den Stand der Technik (z.B. Ceneri-Basistunnel mit zwei separaten Röhren anstatt einer Doppelspurrohre).
 - Verbesserungen für Bevölkerung und Umwelt (z.B. Umfahrung Bahnhof Frutigen) sowie
 - absehbare Kostensteigerungen
- Die Beratungen im Ständerat (22) und im Nationalrat (17) waren mit



Der 2107 Meter über Meeresebene hohe Gotthard-Pass. Die maximale Steigung beträgt 11,4 Prozent.

39 Sitzungen einschließlich Besichtigungen sehr umfangreich, sodass die Abstimmung durch das Stimmvolk erst am 29. November 1998 erfolgen konnte und dabei eine Zustimmung von 63,5 Prozent erhielt. Jetzt war der Weg frei für eine große, in die Zukunft gerichtete Großbaumaßnahme im Alpen transit mit der Eisenbahn. Eine wichtige europäische Lösung begann Wirklichkeit zu werden. An dieser hatten wir uns gemäß dem alten Ausspruch, dass Politik mit dem Betrachten der Wirklichkeit beginne, auszurichten.

Der Gotthard-Tunnel ist ein Neubau von zwei parallel verlau-

fenden Tunnelröhren mit einer Länge von je 57 Kilometern. Hinzu kommt der 15,4 Kilometer lange Ceneri-Basistunnel als südlicher Zubringer. Der Gotthard-Tunnel ist sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr ausgelegt und dient dem internationalen, nationalen und regionalen Bahnverkehr. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt für Reisezüge 250 km/h. Wegen der dazu fehlenden Genehmigung wird aber derzeit nur mit 200 km/h gefahren. Alle 325 Meter sind die Tunnelröhren durch Quergänge miteinander verbunden, damit im Notfall die Passagiere in die sichere Gegenröhre gelangen können.

Der Gotthard-Basistunnel hat eine maximale Kapazität von 260 Trassen pro Tag. Das sind zusammen 260 Fahrten von Personen- und Güterzügen pro Richtung und Tag. Ein Güterzug kann eine Länge von bis zu 750 Metern erreichen. Im Schnitt sind heute pro Tag 130 Trassen belegt. Etwa zwei Drittel entfallen auf den Güterverkehr und ein Drittel auf den Personenverkehr. Bei der Volksabstimmung von 1998 wurden die Kosten mit 13,6 Milliarden Franken veranschlagt, 2008 auf 19,1 Mrd. Franken geschätzt. Die derzeitige Endprognose liegt bei rund 22,8 Mrd. Franken.



Die alte Gotthard-Bergstrecke bei Gurtellen mit einer Re 6/6, einer Re 4/4 II und einer weitere Re 4/4 II als Schublok vor einem 1500 Tonnen schweren Ölgüterzug, August 2012



„München – Lindau unter Strom“: Das sind die persönlichen Erinnerungen von Josef Miller. Er erzählt eine Geschichte voller Emotionen, von viel Überzeugungsarbeit, Hartnäckigkeit, Weitblick und Glauben in ein Projekt, das eine ganze Region voranbringt. Der frühere Staatsminister hat gemeinsam über vier Jahrzehnte lang für die Elektrifizierung der Bahnstrecke München – Memmingen – Lindau gekämpft und das Vorhaben mit vielen Mithelfern schließlich zum Erfolg geführt. Hier zeigt sich einmal mehr, dass Politik viel Ausdauer erfordert und sprichwörtlich das Bohren dicker Bretter ist. Festgehalten hat Josef Miller seine spannenden Aufzeichnungen um das zähe Ringen für das Gelingen der Maßnahme in spannenden Texten und interessanten Fotos.

Der Co-Autor Dr. Martin Pabst geht in einem reich bebilderten Beitrag auf die Historie der Strecke ein und beschreibt die künftigen Fahrzeuge. „Das lange Ringen um Mobilität und Klimaschutz“ hat mit der Fertigstellung der Elektrifizierung der wichtigen Bahnverbindung von München an den Bodensee ein gutes Ende gefunden.

