

Staatsminister a. D. Josef Miller

anlässlich der Einweihung der neuen Bahnunterführung

am 31. Oktober 2018 in Sontheim

Sehr geehrter Herr Pfarrer Ralf Czech,
Bürgermeister Alfred Gänsdorfer und German Fries,
Mitglieder des Gemeinderates von Sontheim,
Bürgermeister Christian Seeberger,
Herr Bernhard Blaas als Vertreter der Deutschen Bahn,
Planer des Bauvorhabens,
Inhaber und Mitarbeiter von Baufirmen,
liebe Bürgerinnen und Bürger von Sontheim,
meine sehr geehrten Damen und Herren!

Harte Arbeit,
Mittwochs Gäste,
saure Jahre,
frohe Feste!

Dieser Spruch von Johann Wolfgang von Goethe in „Der Schatzgräber“ passt zur heutigen Einweihung der neuen Bahnunterführung in Sontheim.

Ich gratuliere Ihnen dazu persönlich, aber auch im Namen von Bundestagsabgeordnetem Stephan Stracke, der sich für die Sicherung des Bahnüberganges „Küfernstraße“ eingesetzt hat und meines Nachfolgers Klaus Holetschek, der sich bei den weiteren Bahnübergängen für Sie engagiert und eine hohe Förderung erreicht hat. Sie haben mich beauftragt, herzliche Grüße zu überbringen.

Was lange währt, wird endlich gut oder mit anderen Worten ausgedrückt: „Mühsam war der Weg, aber der Einsatz und die Zusammenarbeit in der Politik haben sich gelohnt.“

Bürgermeister Alfred Gänsdorfer hat mich gebeten, den Werdegang der Bahnhofserschließung vorzutragen, weil ich von Anfang an in das Vorhaben eingebunden war und er noch nicht Bürgermeister war - der damalige Bürgermeister German Fries ist heute Bürgermeister von Ottobeuren.

Auseinandersetzung mit der Deutschen Bahn

Ich erinnere mich noch gut daran an das Schreiben des Bürgermeisters Fries aus dem Jahre 2009, in dem er mir schrieb: „Von Seiten der Deutschen Bahn wird eine erhebliche Verschlechterung auf Seiten des Zugangs aufgrund von Rationalisierungsmaßnahmen angestoßen. Dabei wird auf die Belange der Fahrgäste wenig Rücksicht genommen und ein erhebliches Gefahrenpotential im Kreuzungsbereich geschaffen. Erschwerend kommt hinzu, dass den Belangen der Barrierefreiheit nur geringe Bedeutung beigemessen wird.“

Die Verärgerung des Bürgermeisters und des Gemeinderates über die Bahn war berechtigt. Die Bahn schrieb 2009: „Die Anbindung des nördlichen Außenbahnsteiges am Gleis 2 ist unsererseits über den bestehenden Bahnübergang an der Bahnhofstraße geplant. Die Wegstrecke ist hier für die Fahrgäste zumutbar und außerdem barrierefrei.“ Meine Meinung dazu stand sehr schnell fest: Das ist keine Lösung, sondern eine vertane Chance. Ein solcher Zugang zu den Zügen ist unzumutbar und unmöglich.

Der Bürgermeister und der Gemeinderat hat recht gehabt, dass ihr damit nicht zufrieden ward. Deshalb verdienten sie meine volle Unterstützung mit all den mir zur Verfügung stehenden Mitteln und mit meiner ganzen Erfahrung. Herzlichen Dank Bürgermeister German Fries und später Alfred Gänsdorfer sowie dem Gemeinderat für Euren unnachgiebigen und beharrlichen, und wie Ihr heute seht, erfolgreichen Einsatz.

Bahnunterführung

Als erstes galt es für mich, den Bau einer Personenunterführung, evtl. mit Fahrradnutzung durchzusetzen. Die Bahn lehnte die von der Gemeinde geforderte Unterführung für die Bahnkunden ab. Sie hat das tägliche Fahrgastaufkommen von mehr als etwa 400 Ein- und Aussteiger als dafür zu gering eingestuft.

Ich habe dem Konzernbeauftragten Herrn Josel in mehreren Gesprächen in München unmissverständlich deutlich gemacht, dass nicht für die Gegenwart, sondern für die Zukunft gebaut werden muss. Es wurde dann eingeräumt, dass ein späterer Einbau einer Unterführung für Fußgänger und Fahrradfahrer vorzusehen ist.

Ohne die Zusage des Baues dieser Unterführung braucht die Bahn gar nicht mehr mit der Gemeinde reden. Die Vorstellung, dass der Zugang von den Parkplätzen im Norden und Süden zu den jeweiligen Zügen über die Kreuzung mit häufiger oder kurz zuvor geschlossenen Schranken erfolgen sollte, war für mich unvorstellbar.

Ich sah mich in Gedanken im Zug von Memmingen nach München fahrend, wie links und rechts von der Bahnlinie die Autofahrer von den geschlossenen Schranken im Auto sitzen, schimpfen und womöglich fluchen, weil sie so lange warten müssen und der Zug wegen der geschlossenen Schranken nicht mehr erreichen. Oder die Menschen im Zug würden sich fragen, welcher Trottel war denn damals Abgeordneter.

Ich wusste damals noch nicht, dass ich nach dem Ausscheiden aus dem Bayerischen Landtag ein bis zweimal wöchentlich mit dem Zug nach München fahren würde, um meiner Aufgabe als Vorsitzender der Bayerischen Landesstiftung nachzugehen.

Ich erinnere mich noch sehr gut an die legendäre Sitzung des Gemeinderates mit Herrn Dr. Rauscher und seinen Leuten. Herr Blaas war immer dabei. Ich hatte vorher in Bahn- und Ministeriumskreisen darauf hingewiesen, dass dies die erste Sitzung von Vertretern der Bahn mit dem Gemeinderat ist, was die Elektrifizierung der Bahn anbelangt. Ich habe betont, dass die Bahnvertreter einen guten Eindruck hinterlassen müssen und bis an die Grenze des Möglichen gehen sollten, denn diese Sitzung würde das Verhandlungsklima mit der Bahn in unserer Region prägen. Die Bürgermeister sind untereinander sehr gut vernetzt.

Ich weiß noch ganz genau, wie wir eine Autounterführung ins Spiel brachten und darüber diskutiert haben. Ich habe dann den Vorschlag gemacht: „Dann machen wir doch gleich, wie der Schwabe sagt, eine gescheite Unterführung“ – und die ist uns dann zugestanden worden, weil der Bürgermeister und die Gemeinderäte gute Argumente vorgebracht haben und wir gemeinsam überzeugen konnten. Geklärt werden musste, ob die Steigung der Unterführung zur Einmündung in die Bahnhofstraße zu bewältigen ist. Dies sollte das Straßenbauamt noch klären.

In solcher Situation macht es richtig Freude, wenn man Landtagsabgeordneter sein darf und mithelfen kann für vernünftige Zukunftslösungen.

Grundwasser machte Strich durch die Rechnung
Wir alle wähten uns am Ziel unseres Einsatzes. Es dauerte aber nicht lange. Dann machte das Grundwasser einen Strich durch die Rechnung. Als ich am 13. Mai 2013 in der Zeitung las: „Bahnüberführung: Gemeinde steigt aus Projekt aus“ – Der Grund dafür ist: „Viel Geld muss für wasserdichte Wannen aufgewendet werden, da der Grundwasserspiegel lt. Untersuchung sehr hoch ist. Die Kosten für die Unterführung betragen am Ende 11,5 Mio. Euro.“

Daraufhin habe ich den Bürgermeister angerufen und gesagt: Komm bitte mit einigen Gemeinderäten diese Woche nach München, wir müssen schnell eine Lösung finden. Ich selbst hatte auch keine und ging das Risiko ein, dass über mich gesagt wird, bei dem waren wir auch noch im Landtag, aber das hat nichts gebracht. In solch einer Situation kann man darauf keine Rücksicht nehmen.

Den Beamten in der Obersten Baubehörde sagte ich, wir brauchen eine Lösung. Die Gemeinde hat vier Bahnübergänge zu bezahlen. Lasst Euch etwas einfallen!

Ich war der Berichterstatter und für den Haushalt der Obersten Baubehörde zuständig. „Lasst mich nicht im Regen stehen. Euch muss eine Lösung einfallen. Wir haben in Bayern die besten Beamten und jetzt müsst Ihr beweisen, was Ihr könnt“.

Lösung im Landtag

Es kam dann bei diesem entscheidenden Gespräch am 4. Juni 2013 mit Herrn Bürgermeister Fries, Gemeindeamtsleiter Ernst, Gemeinderat Müller, Bauoberrätin Manhart und Baudirektor Götzfried von der Obersten Baubehörde, sowie Herrn Blaas von der DB-Netz-AG. Der Beamte teilte mit:

„Die Beseitigung der Bahnüberführung an der Bahnhofstraße Sontheim kann mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten, die auf die Gemeinde entfallen, gefördert werden.“ Bund, Bahn und Gemeinde müssen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz je ein Drittel der Kosten übernehmen. Für das Drittel der Gemeinde gewährte der Freistaat der Gemeinde Sontheim einen Zuschuss von 75 %.

Bisher waren nur 50 % vorgesehen. Das war der erlösende Satz. Der höhere Fördersatz deckt die höheren Kosten für die Grundwasserwanne. Damit konnte die Finanzierungslücke, die durch den Einbau einer erforderlichen Grundwasser-Schutzwanne entstanden ist, ausgeglichen werden.

Somit konnte das Bauwerk entsprechend den Vorstellungen des Gemeinderates bis auf einen zweiten Gehweg errichtet werden. Ich kann frohgemut jede Woche mit dem Zug nach München fahren ohne die Augen schließen zu müssen.

Dieses Bauwerk ist für die Zukunft errichtet. Durch die Verlagerung des Betriebes von Herrn Müller auf die Nordseite und der dortige zusätzliche Parkplatz können weitere Bahnkunden gewonnen werden. Ihr habt das vorzüglich gemacht. Ein Lob allen Beteiligten.

Der Bau der Unterführung bringt eine gute Anbindung an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz. Mit der bereits vorher errichteten Ortsumfahrung im Westen Sontheims von Ottobeuren nach Erkheim zur Autobahn hat die Gemeinde den Straßenverkehr in vorbildlicher Weise geregelt und zukunftsfähig gemacht.

Auch die Bauern, die mich bereits bei der westlichen Bahnüberführung angesprochen haben, sind damit zufrieden, weil sie schnell zu ihren Feldern kommen. Lange Schließzeiten von vier Minuten bei Zugkreuzungen entfallen ebenso wie die Gefahr des Überschreitens der Gleise, zumal hier ein Umsteigen auf die Bahn für Schüler erfolgt.

Sontheim gewinnt durch diese Maßnahme enorm an Attraktivität. Bahnfahren wird zunehmen. Eine Gemeinde, die einen Bahnhof anbieten kann, hat große Vorteile, die bis dahin gehen, dass man auf ein Zweitauto verzichten und damit viel Geld sparen kann. Sontheim hat mit dem neuen Bahnhof einen Standortvorteil gegenüber anderen Gemeinden.

Elektrifizierung der Bahn

Mit der Fertigstellung der Anlagen in Sontheim wird ein wichtiges Bauwerk im Zuge der vollständigen Elektrifizierung der Bahnlinie München-Lindau fertig gestellt. Es ist heute eine kleine Feier für einen großen Schritt. Auf weiten Teilen des Streckenabschnittes stehen schon die Masten für die Elektrifizierung. Die Bahn wird damit schneller, leiser und damit umweltfreundlicher.

Für den Bahnhof in Zürich besteht schon seit einigen Jahren ein Fahrverbot für Dieselloks.

Die Bahn ist das Verkehrsmittel der Zukunft. Mit der Elektrifizierung des Streckenabschnittes Geltendorf-Lindau beginnt das Elektrifizierungszeitalter der Bahn im Allgäu. Ein historischer Schritt. Das Ziel muss die Elektrifizierung der Bahn im gesamten Allgäu sein.

Ich freue mich deshalb so sehr, weil die Elektrifizierung der Bahn in den 27 Jahren meiner Tätigkeit im Bayerischen Landtag neben dem Ausbau der A 96 und des Verkehrsflughafens in Memmingerberg die wichtigste Infrastrukturmaßnahme war. Durch meine 13-jährige Zugehörigkeit als Kabinettsmitglied der Bayerischen Staatsregierung konnte ich an vorderster Stelle ganz wesentlich mit anderen dazu beitragen, dass die Bahnlinie als damals einzige Maßnahme nach dem Ausbau des Bahnhofes in Neu-Ulm vom Freistaat Bayern vorfinanziert wird.

In einem Gespräch mit Ministerpräsident Dr. Stoiber habe ich diese Vorfinanzierung erreicht.

Ich stand im ständigen Kontakt mit dem Schweizer Verkehrsminister, der auch Landwirtschaftsminister ist und dort Regierungsrat heißt, bei der Mitfinanzierung durch die Schweiz. Ohne diese beiden Entscheidungen wären wir bei weitem noch nicht soweit.

Heute bedanke ich mich abschließend ganz besonders bei den Mitarbeitern der Deutschen Bahn, heute bei Herrn Blaas, mit dem ich schon vorgefeiert habe und Herrn Dr. Rauscher für die Zugeständnisse, die Sie gemacht, erreicht und mitgetragen haben. Ich danke den Planern für die gute Arbeit sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Firmen, ohne die die Bahnunterführung und die gesamte Modernisierung der Bahnstrecke nicht gäbe. Das wird häufig bei Einweihungen vergessen. Ihr seid die wichtigsten von allen. Ihr habt einen besonderen Dank verdient, denn ihr habt die Unterführung gebaut.

Ganz besonders danke ich den beiden Bürgermeistern Alfred Gänsdorfer und German Fries mit den Gemeinderäten für ihren jahrelangen zähen und letztlich erfolgreichen Einsatz. Herr Bürgermeister Alfred Gänsdorfer hat sich bei der Gestaltung der Planung und Ausführung große Verdienste erworben. Herr Bürgermeister Fries hat Sontheim verlassen. Er ist heute Bürgermeister von Ottobeuren. Für ihn und seine Mitbürgerinnen und Mitbürger ist Sontheim mit seinem Bahnhof und der Umgehungsstraße nach Erkheim zur Autobahn das Tor zur Welt.

Schon der frühere Bayerische Ministerpräsident Franz Josef Strauß kannte den Bahnhof von Sontheim, aber noch besser den von Ungerhausen. Wenn er mich sah, sprach er auf schwäbisch zu mir: „Ungerhausa, aussteiga lassa!“. Dort war er beim Arbeitsdienst tätig und ist am Sonntagabend mit der Bahn von München nach Ungerhausen gefahren.

Ich hoffe, dass künftig noch mehr Bahnfahrer als bisher in Sontheim ein- und aussteigen.

Ihnen alles Gute, eine unfallfreie Benutzung der Bahnunterführung und des Zugangs zum Bahnhof. Alles Gute. Herzlichen Dank.