Staatsminister a. D. Josef Miller
anlässlich der Jahreshauptversammlung „Pro Bahn“
am 24. Oktober 2026 in Memmingen

Herr Landesvorsitzender Marco Kragulji,
Führungskräfte und Mitglieder des Fahrgastverbandes Pro Bahn,
Herren Arno Beugel und Winfried Karg von Arverio Bayern,
hochgeschätzte Ehrengäste,
meine Damen und Herren!

„Um die Welt zu ruinieren genügt es, wenn jeder nur seine Pflicht tut!“, so Winston Churchill. Ein anderer Spruch lautet: „Unsere Gesellschaft lebt von denen, die mehr tun als ihre Pflicht!“

Was der ADAC für den Straßenverkehr ist, ist Pro Bahn für den Schienenverkehr. Der größte Unterschied ist, Sie arbeiten ehrenamtlich, der ADAC zahlt hohe Gehälter. Ihre Arbeit war und ist wichtig. Kennedy hat einmal gesagt: „Frag nicht, was die Gemeinschaft für Dich tun kann, frag was Du für die Gemeinschaft tun kannst. Danke dafür für das, was Sie für die Bahn und ihre Kunden leisten. Deshalb rede ich nicht nur über Pro Bahn, sondern bin selbst Mitglied seit vielen Jahren und möchte Pro Bahn nicht mehr missen.

Memmingen – gute Wahl für die Landesversammlung
Sie haben mit Memmingen für Ihre Jahresversammlung einen guten Standort gewählt. Vor 2 Wochen veröffentlichte das Berliner Institut für Bevölkerung und Entwicklung, dass Memmingen vor allen kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2045 den höchsten Bevölkerungszuwachs haben wird, also Platz 1, das Unterallgäu Platz 23

Als ich vor 40 Jahren als Seiteneinsteiger gebeten wurde, in den Landtag zu kandidieren, sagte man mir: „Sie übernehmen einen Problemlandkreis mit weitgehend agrarischer Struktur. Dieser wird durch den Strukturwandel von einer hohen Arbeitslosigkeit geprägt sein.“ Im ersten Quartal dieses Jahres stand der Landkreis Unterallgäu bei der Beschäftigungsrate an der Spitze in der Bundesrepublik. „Via est Vita“, Straße ist Leben, die Eisenbahntrasse auch. Sie stärkt die Infrastruktur.

Ich hatte das große Glück, nach vier Jahren Landtagstätigkeit 3 Jahre als Staatssekretär, 4 Jahre als stellv. Fraktionsvorsitzender, 10 Jahre als Landwirtschaftsminister sowie als Sprecher der schwäbischen CSU-Abgeordneten bei der Elektrifizierung an vorderster Front und in herausgehobenen Funktionen mithelfen zu dürfen. Mir war immer bewusst, dass man in der Demokratie allein nichts erreicht.

Von mir wurde erwartet und ich durfte und sollte die Verbesserung der Infrastruktur, die A 96, den Flughafen und die Elektrifizierung voranbringen. Von allen Infrastrukturmaßnahmen war die Bahnelektrifizierung die längste, aufwendigste und spannendste Aufgabe.

Ich soll auf Wunsch ihres Vorsitzenden kurz auf die Entstehungsgeschichte der Elektrifizierung eingehen.

Meine Mitstreiter für die Elektrifizierung waren im Landkreis Unterallgäu Landrat Dr. Hermann Haisch und Klaus Holetschek von der CSU und über Parteigrenzen hinweg, von der Stadt, der SPD-Oberbürgermeister Dr. Ivo Holzinger sowie Herbert Müller von der SPD. Die anderen Abgeordneten hatten alle ihre Wähler in den Städten Kaufbeuren und Kempten. Sie waren lange Zeit – verständlicherweise – für die Strecke über Kaufbeuren und Kempten. Dort gibt es eine zweigleisige Bahntrasse, weil der bayerische König nicht durch württembergisches Land nach Lindau fahren wollte.

Unterstützung für die heimische Wirtschaft
Große Unterstützung erfolgte durch die Vertreter der heimischen Wirtschaft. Sie hat außergewöhnliches geleistet. Als ihre Vorgänger aus München für den Bau der Eisenbahn von Memmingen nach Ulm eine Absage erhielten, haben sie den Bau der Bahn kurzerhand selbst finanziert und 1862 fertig gebaut. Ähnliches gibt es in Memmingen mit dem Flughafen wieder. Vor wenigen Jahren wurde der Verkehrsflughafen in Memmingen von Unternehmern der heimischen Wirtschaft in Eigenverantwortung errichtet, ohne bisher eine Verzinsung ihres eingesetzten Kapitals zu entnehmen, sondern stecken diese in den Ausbau. Davon profitiert die ganze Region, was sich in den Beschäftigungs- und Wachstumszahlen der Bevölkerung zeigt.

Aus Baden-Württemberg
In Baden-Württemberg bekam ich von den Abgeordneten des Landes- und Bundestages und von den Bürgermeistern entlang der Bahnlinie große Unterstützung. Dort wurde zur gleichen Zeit die Bahnlinie von Ulm nach Friedrichshafen elektrifiziert und vom Land mitbezahlt. Die anliegenden Gemeinden zahlten zusammen 1,2 Mio. Euro für die Elektrifizierung. Eine Mitbeteiligung von Baden-Württemberg war unsicher und hätte nur zu einer weiteren Verzögerung geführt. Deshalb wurde bewusst auf eine Mitfinanzierung verzichtet.

Eine große Unterstützung für das Vorhaben kam aus der Schweiz.
Ich hatte engsten Kontakt mit den Mitgliedern der Schweizer Bundesregierung, dem Schweizer Vorsteher des Eidgenössischen Departement für Landwirtschaft und Verkehr und war öfters in Bern zu Gesprächen. Die Schweiz bot für die geplante Strecke von sich aus unter der Bedingung, dass die kürzere Trasse dieses Streckenabschnittes über Memmingen ausgewählt wird, 50 Mio. Euro an. Damit war die Trassenfrage entschieden. Dazu gibt es ein Beispiel: Das Deutsche Reich hatte sich 1870 mit 30 Mio. Schweizer Franken und Italien mit 55 Mio. beim Bau des St. Gotthard-Tunnels auf Aktienbasis beteiligt.

Wieder im Verkehrswegeplan
Wie kommt dieses Vorhaben wieder in den vordringlichen Verkehrswegeplan? Ich habe Dr. Otto Wiesheu gebeten, vor der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplanes bei Bun-

desminister Dr. Stolpe in Berlin persönlich vorzusprechen. Aber damit nicht genug. Die Bundesverkehrsminister kamen damals aus den neuen Bundesländern und beschäftigten sich vornehmlich mit der Verbesserung der Situationen in den neuen Bundesländern. So bat ich Dr. Wiesheu eindringend, zusätzlich vorher auch noch mit dem beamteten Staatssekretär Achim Großmann am 6. Juni 2003 ein informelles Vorgespräch zu führen. Das Ergebnis des Gespräches am 11. Juni 2003 zwischen Dr. Wiesheu und Dr. Stolpe war: Die Bahnstrecke führt von München über Memmingen nach Lindau und wird in den Bundesverkehrswegeplan mit 100 Mio. Euro aufgenommen und das Mitfinanzierungsangebot in Höhe von 50 Mio. Euro von der Bundesregierung angenmmen. Die Elektrifizierung, was niemand mehr so recht geglaubt hat, war damit in greifbarer Nähe.

Wieder von der Streichliste genommen
Im November 2009 wollte Dr. Rüdiger Grube, der neue Vorstandsvorsitzende der DGB-AG, das Vorhaben der Elektrifizierung streichen. Auf einer Streichliste für eine Nichtberücksichtigung von Vorhaben, die sich zum jetzigen Zeitpunkt als nicht notwendig erwiesen, stand auch die Elektrifizierung der Bahnstreck München-Zürich über Memmingen. Ich wurde darüber telefonisch und vertraulich informiert. Daraufhin habe ich den Bayerischen Horst Seehofer, meinen früheren Kollegen als Bundeslandwirtschaftsminister, mit dem ich eng und vertrauensvoll zusammengearbeitet habe, um 6.30 Uhr in der Frühe angerufen und um seinen Einsatz gebeten. Das Vorhaben wurde daraufhin von der Streichliste genommen.

Lassen Sie mich zum Abschluss Bitte- und Dankesworte aussprechen:

Übergriffe auf das Zugpersonal
Was mich schmerzt, sind die Übergriffe auf unser Zugpersonal. Das sind keine Kavaliersdelikte, sondern ein No go, das kann und darf man nicht durchgehen lassen. Ich schlage vor, dass unser Zugpersonal sehr schnell mit Body Cams ausgerüstet werden.

Eine weitere Bitte ist die Elektrifizierung Ulm-Oberstdorf
Die Planungen für die Elektrifizierung der Bahnlinie Ulm-Oberstdorf sollen zügig durchgeführt und abgeschlossen werden, damit möglichst bald mit dem Bau begonnen werden kann.

Dank an Fuchs, Beugel und Karg
Frau Fuchs von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, sowie den Herren Beugel und Karg will ich persönlich und im Namen aller Bahnbenutzer dafür danken, dass Sie mit den Stadler-Zügen meinen Traum wahrgemacht haben: zu jeder Stunde von Memmingen in einer Stunde mit dem Zug nach München fahren zu können. Ihr Angebot kommt nicht nur an, sondern übertrifft die Erwartungen. Auch Mindelheim, Türkheim und die Nachbarorte profitieren von der guten Verbindung. Die Zahl der Ein- und Ausstiege an einem durchschnittlichen Schultag am Haltepunkt Memmingen hat sich in der Zeit von 2019 bis 2025 von 3.950 auf 8.770 mehr als verdoppelt. Bayernweit ist sie gleichgeblieben.

Verlässlichkeit der Bahn

Dieses großartige Ergebnis ist in Gefahr geraten. Es ist ein Ärgernis, wenn durch Dauerverspätungen die Anschlusszüge und Termine nicht eingehalten werden können. Die gute Tat darf nicht zum Fluch werden. Inzwischen fahren mit Arverio der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB), der Deutschen Bahn (DB) und der Schweizer Bahn (SBB) exakt drei Staatsbahnen auf dieser Bahntrasse. Zur Verbesserung der Zuverlässigkeit braucht die Bahnstrecke dringend zweigleisige Korridore für einen Kreuzungs- und Überholungsverkehr.

Botschaft von Pro Bahn gegen Verspätungen

Deshalb freue ich mich riesig, dass sich auch Pro Bahn heute in Memmingen auf ihrer Landesversammlung dieser Streckenproblematik annimmt. Damit leisten Sie einen Beitrag zum Ziel: Die Mobilität von der damit verbundenen Umweltbeeinträchtigung zu entkoppeln, gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Infrastruktur durch die Bahn zu leisten und die Pünktlichkeit auf der Strecke Lindau-München zu verbessern. Dafür gilt Ihnen von Pro Bahn mit Herrn Kragulji an der Spitze mein herzlichster Dank.

Diesem Ziel, wie auch dem Ausbau der Strecke Ulm-Oberstdorf widmet sich auch mein Nachfolger, Fraktionsvorsitzender der CSU im Bayerischen Landtag und Staatsminister a. D. Klaus Holetschek. Mit dem Erhalt des 8 Uhr Zuges am Morgen und der Aufrechterhaltung der Nahverkehrszüge gegenüber dem Fernverkehr Augsburg-München hat er wichtige Erfolge erzielt.

Alles Gute für Ihre Landesversammlung. Ich freue mich jetzt auf die Beiträge von Beugel und Herrn Karg, sowie Pro Bahn für die Botschaft, die von dieser Landesversammlung für die Strecke München-Lindau **a**usgeht.