



Dr. Peter Ramsauer, MdB
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Die Zukunft der Mobilität auf Schienen in Bayern hatte längst begonnen, als König Ernst August von Hannover die Eisenbahn noch standesbewusst mit der Begründung ablehnte, da könne ja jeder Schuster und Schneider so schnell reisen wie er: Bereits 1835 fuhr zwischen Nürnberg und Fürth die erste dampfbetriebene Eisenbahn in Deutschland. Einige Jahre später startete am 4. Oktober 1840 der feierliche Eröffnungszug zwischen Augsburg und München.

Mit zunehmendem Personen- und Güterverkehr entwickelte sich die rund 61 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Augsburg und München zu einer der meist befahrenen Strecken in Deutschland: Heute sind es täglich über 350 Züge. Verkehrsprognosen zeigten Anfang der 1990er Jahre, dass die Strecke dem künftigen Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen sein würde. Bund und Deutsche Bahn beschlossen daraufhin den viergleisigen Ausbau der Strecke.

Mit der Inbetriebnahme der Ausbaustrecke sind erhebliche Verbesserungen verbunden: Die Trennung des Fernverkehrs vom Nah- und Güterverkehr steigert Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit bei den Verbindungen zwischen Lech und Isar, hat erhebliche Vorteile für den Regional- und Nahverkehr und setzt damit positive wirtschaftliche Impulse für die gesamte Region. Die Strecke ist jedoch nicht nur für die Region, sondern weit darüber hinaus von Bedeutung: Bundesweit trägt sie zu einer besseren Anbindung der Zentren in West- und Süddeutschland bei und auf europäischer Ebene ist sie ein wichtiges Verbindungsstück der transeuropäischen Schienenverbindung von Paris über Stuttgart, München und Wien nach Budapest, der so genannten „Magistrale für Europa“.

Der viergleisige Ausbau und die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 230 Kilometer pro Stunde zwischen Augsburg und München ist ein wichtiger Baustein zur Sicherung der hohen Qualität unseres Verkehrswegenetzes in Deutschland. Der Bund stellt dafür jährlich Mittel in Milliardenhöhe zur Verfügung, denn Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für die Teilhabe des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben und den wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes.

Während der Bauzeit bringen Infrastrukturmaßnahmen immer auch Beeinträchtigungen für Anwohner und Nutzer mit sich. Mein Dank gilt daher allen Bürgerinnen und Bürgern, die mit viel Geduld diese Beeinträchtigungen mitgetragen haben. Maßgebend für den Erfolg eines Projektes ist der professionelle Einsatz der an Planung und Bau Beteiligten. Deshalb möchte ich die Gelegenheit nutzen und allen Beteiligten für ihr Engagement bei diesem Projekt danken. Durch sie ist hier in Bayern ein wichtiger Beitrag für die Mobilität der Zukunft entstanden!



Horst Seehofer
Bayerischer Ministerpräsident

Der Ausbau der Verbindung zwischen Augsburg und München ist in mehrfacher Hinsicht ein Erfolg: Seine Vorzüge für die Fahrgäste liegen auf der Hand. Aber er ist auch ein Signal für die Politik: Großprojekte sind möglich, wenn sie umsichtig vorbereitet und überzeugend begründet werden!

Gewiss standen die 61 Kilometer zwischen München und Augsburg nie so im Zentrum der öffentlichen Debatte, wie es bei anderen Vorhaben der Fall war. Doch führen auch sie durch einen Raum, der dicht besiedelt ist und intensiv genutzt wird. Wie sollte es anders sein in Deutschland? Zudem hat der Bau an sich schon Belastungen mit sich gebracht, schließlich wurden rund 1,2 Millionen Kubikmeter Erde und Stein bewegt – eine halbe Cheops-Pyramide!

Aber gute Argumente zählen: Mehr Tempo, mehr Transport, mehr Sicherheit, dazu eine Reihe gründlich modernisierter und nunmehr barrierefreier Bahnhöfe – das sind Ergebnisse der gemeinsamen Arbeit. Eine der meist befahrenen Strecken Deutschlands blüht auf: Aus dem Nadelöhr wird eine Schlagader!

Jetzt kommt die Stunde des Dankes und der guten Wünsche. Danken möchte ich all jenen, die zu diesem Erfolg für Schwaben, Bayern und ganz Deutschland beigetragen haben. Da sind zum einen die Planer: die Strategen der Deutschen Bahn, die Konstrukteure und die Architekten. Da sind zum anderen die vielen, vielen Ausführenden, die dafür gesorgt haben, dass kunstvolle Zeichnungen und Kalkulationen sauber in die dritte Dimension umgesetzt wurden.

Meine guten Wünsche gelten vor allem dem Millionenheer der Nutzer, den Kunden der Bahn. Sie schließen aber auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Deutschen Bahn und ihrer Partner ein: Sie wollen täglich dafür sorgen, dass unsere Erwartungen wahr werden!



Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG

Der 10. Dezember 2011 bedeutet einen Quantensprung für den Schienenverkehr in Deutschland. Nach 13 Jahren Bauzeit können wir die Ausbaustrecke von Augsburg nach München einweihen und feierlich dem Betrieb übergeben.

Der Ausbau dieser wichtigen Verbindung, die mit 350 Zügen pro Tag zu den meist befahrenen Bahnstrecken Deutschlands zählt, hatte zwei Ziele: erstens die Erweiterung von zwei auf vier Gleise. Dadurch kann der ICE-Verkehr vom langsameren Nah- und Güterverkehr getrennt werden. Zweitens die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 Kilometer pro Stunde, die nun eine Reisezeit von weniger als 30 Minuten zwischen Augsburg und München möglich macht.

Schnelles Fahren hat auf der Strecke Augsburg – München Tradition. Schon 1907 fuhr hier die legendäre Dampflokomotive S 3/6 einen für damalige Verhältnisse atemberaubenden Weltrekord von 154 Kilometern pro Stunde. 1965 wurde die Verbindung dann zu einem Vorreiter der so genannten Linienzugbeeinflussung. Mit dieser Technik wurde eine Streckengeschwindigkeit von 200 Kilometern pro Stunde zum Alltag für unsere Intercity-Reisenden.

Der Verkehr auf dieser Rennstrecke, die als Teil der Achse Paris – München – Wien – Bratislava zum Transeuropäischen Kernnetz (TEN-T) gehört, nahm rasch zu. Schon Ende der 80er Jahre war klar: die Kapazität reicht nicht – die Anzahl der Gleise muss verdoppelt werden. Im Februar 1998 begannen

mit dem Bau des neuen Bahnhofs in Kissing die Bauarbeiten an dem Großprojekt.

Der vorliegende Bildband lässt die Geschichte des Streckenausbaus in eindrucksvollen Bildern Revue passieren – von den ersten Trassenvarianten am Reißbrett über die wegen der Moorverhältnisse anspruchsvolle Bauausführung bis hin zu den jüngsten Probe- und Abnahmefahrten.

Vier Gleise und 230 Kilometer pro Stunde Höchstgeschwindigkeit werden zwischen Augsburg und München schon in den nächsten Wochen zum Alltag geworden sein. Der vorliegende Band hält die Erinnerung an die harte Arbeit und die ingenieurtechnische Meisterleistung fest, die hinter diesem Bauprojekt steht.

Mein Dank gebührt allen am Streckenausbau beteiligten Eisenbahnern, Bauarbeitern und anderen Projektverantwortlichen – innerhalb und außerhalb der Deutschen Bahn AG. Den täglich 9.000 Pendlern auf dieser Strecke sowie den Anwohnern danke ich für ihre Geduld mit den Beeinträchtigungen, die im Zuge einer solchen Großbaustelle unvermeidbar sind.

Allen Reisenden auf der ausgebauten Strecke wünsche ich allezeit eine gute Fahrt!



Christoph Bretschneider
Vorsitzender der Geschäftsführung der DB ProjektBau GmbH

Vorwort des Herausgebers

Ein spannendes Projekt geht nun mit der Inbetriebnahme des viergleisigen Ausbaus der Strecke zwischen Augsburg und München in den Betrieb über. Vom Start der Planungen im Januar 1992, über den Spatenstich im Mai 1998, bis hin zur heutigen Inbetriebnahme, war bei den Projektmanagern, Planern und Bauüberwachern der DB ProjektBau voller Einsatz und großes Engagement gefragt.

Denn die Herausforderungen des Projektes waren außergewöhnlich:

Rund 350 Züge fahren pro Tag zwischen Augsburg und München – und dies wurde auch während des gesamten Baugeschehens uneingeschränkt sichergestellt. Auf zwei Gleisen rollte der normale Zugverkehr, während direkt daneben gebaut wurde.

Anspruchsvoll waren auch die Baumaßnahmen selbst – vor allem bei der Überquerung des

Haspelmoors. Das Moor unter den bestehenden Gleisen hat sich im Lauf der letzten 170 Jahre allmählich gesetzt. So viel Zeit hatte das Moor unter dem neuen Bahnkörper natürlich nicht. Nach nur einem Jahr Zeit musste der Boden tragfähig sein und durch ein aufwändiges technisches Verfahren trockengelegt werden.

Nach rund 20 Jahren Planungs- und Bauzeit schließt das Projektteam nun das Projekt erfolgreich ab. Projektleiter Karl Hamberger hat mit seinem Team Hand in Hand mit allen am Bau Beteiligten eng zusammengearbeitet. Der konstruktive Austausch, die offene Kommunikation zwischen Aufsichtsbehörde, Kommunen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und DB ProjektBau machen das Projekt zu einer Erfolgsgeschichte.

Herzlichen Glückwunsch zur erfolgreichen Inbetriebnahme!