



Die Eisenbahnüberführung Mitterteich soll abgebrochen und ein Ersatzbauwerk etwas weiter westlich errichtet werden.



Die Eisenbahnüberführung Hausmoning soll neu gebaut werden.



Die Stadt Titmoning möchte beantragen, dass die drei Gleise am Bahnhof Wiesmühl dauerhaft erhalten bleiben sollen.

– Fotos: privat

# Das Kreuz mit den Kreuzungsbauwerken

ABS 38: Stadt Titmoning erhebt Einwendungen – Stadtrat macht seinem Ärger über Gesetzeslage Luft

Von Ralf Einzensberger

**Titmoning.** Nächste Episode in einer schier unendlichen Geschichte: Der zweigleisige Bahnausbau ABS 38 hat den Stadtrat Titmoning in der vergangenen Woche ein weiteres Mal beschäftigt. Nun galt es, im Gremium mehrfach besprochene und formulierte Einwände abzugeben, damit diese fristgerecht auf dem Tisch der Deutschen Bahn liegen. Die Einwände beziehen sich vorwiegend auf sogenannte Kreuzungsbauwerke im Gemeindegebiet – also Brücken, Unter- und Überführungen. Hauptproblemen ist wie so oft das liebe Geld: Wenn es aus Sicht der Stadt schlecht läuft, muss sie mit Kostenbeteiligungen in Höhe von mehreren Millionen Euro rechnen. Letztlich stimmte der Stadtrat mit großer Mehrheit den Einwendungen zu. Das Ende vom Lied ist jedoch noch nicht, was den Wortbeiträgen seitens Gremiumsmitglieder, Bürgermeister Andreas Bratzdram und berater der Jurist Dr. Wolfgang Leitner deutlich zu entnehmen war.

■ **Darum geht's:** Damit es „schlecht läuft“, müsste eigentlich nur das aus den 1960er Jahren stammende Eisenbahnkreuzungsgesetz voll zur Anwendung kommen. Dieses sieht eine Kostenbeteiligung der Kommunen unter bestimmten Umständen vor. Im Fall von Titmoning würde das für mindestens zwei Bauwerke gelten. Bisher haben weder eine eingereichte Resolution noch Vor-Ort-Termine von Bundestagsabgeordneten sämtlicher Parteien daran etwas geändert. Aber von vorne: Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat das Anhörungsverfahren zum geplanten Ausbau der Bahnstrecke München–Mühl-



Die Straßenüberführung in Mühllham könnte für Titmoning teuer werden: Derzeit rechnet die Deutsche Bahn mit einem Eigenanteil der Stadt von über einer Million Euro.

dorf-Freilassing eröffnet. Grundlage ist der Planfeststellungsantrag der bundeseigenen DB InfraGO AG. Bis spätestens 2. Januar des vor der Tür stehenden Jahres muss die Stadt Titmoning ihre Stellungnahme vorlegen – ein Datum, das im Rathaus bereits fest im Kalender markiert ist.

Das Vorhaben zählt zu den zentralen Projekten des Bundesverkehrswegeplans 2030. Die Strecke ist dort mit der Priorität „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft und inzwischen in das Bundeschienenwegeausbaugesetz überführt worden. Der Bund verfolgt damit das Ziel, eine bislang nicht elektrifizierte und größtenteils eingleisige Verbindung zu modernisieren, in sei Jahrzehnten als Engpass im südostbayerischen Bahnnetz gilt.

Gepplant ist ein durchgehender

zweigleisiger Ausbau sowie die Elektrifizierung der gesamten Linie. Damit soll die Kapazität erhöht, der Zugverkehr stabiler und die Strecke perspektivisch für schnellere und häufigere Verbindungen tauglich gemacht werden.

Muss sich die Stadt wegen der Bahn verschulden?

Für die Stadt Titmoning jedoch bringt das Projekt ernste finanzielle Herausforderungen. Mehrere Straßen- und Eisenbahnüberführungen innerhalb des Stadtgebiets müssten im Zuge des Ausbaus neu gebaut oder angepasst werden. Nach den Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes können dafür erhebliche Kostenanteile auf die Kommune zukommen.

Im Rathaus wächst daher die Sorge vor einer finanziellen Belastung, die den städtischen Haushalt über Jahre prägen und die Stadt im schlechtesten Fall zur Schuldenaufnahme zwingen könnte. Die Stadtverwaltung kündigt an, die anstehende Stellungnahme sorgfältig zu nutzen, um Kostenrisiken abzuwehren oder zumindest zu begrenzen.

Wie schon zu einer Infoveranstaltung in der Ledern bei Kay (*unberichtet*) war Rechtsanwalt Dr. Wolfgang Leitner nun auch im Stadtrat zu Gast. Der Jurist ist Experte auf dem Gebiet, seit über 30 Jahren vertritt er die Interessen von Firmen, Kommunen oder Privatpersonen, die sich durch das Eisenbahnkreuzungsgesetz oder Baumaßnahmen der Deutschen Bahn generell benachteiligt sehen. Leitner beantwortete dem Gremium offene Fragen und er-

Lanzing so vom Verkehr entlastet werden.

■ **Feld- und Waldweg Mühllham, Straßenüberführung:** Die

Überführung von 1908 trägt einen geschotterten und teils asphaltierten Weg mit einer Breite von rund 2,83 Metern. Auch hier gilt eine Gewichtsgrenze von sechs Tonnen. Die Bahn will das Bauwerk im Zuge des Ausbaus zur Bau- und Verwaltungslast der DB InfraGO AG. Die Bahn plant den Rückbau und einen Neubau am selben Ort: einen Stahlbetonvollrahmen mit bahnp parallelen Flügeln. Er entsteht seitlich unter einer Hilfsbrücke und wird während einer Totalsperre in Endlage eingeschoben. Die neue lichte Höhe soll 3,80 Meter betragen, die lichte Weite fünf Meter.

Der Stadtrat stimmte dem Einwand der Gemeindeverwaltung einhellig zu. Dieser regte an, die Brücke um rund 300 Meter in Richtung Süden zu verschieben, sofern hiernit keine finanziellen Belastungen auf die Stadt zukommen. Zum einen bestünden hier wesentlich bessere Untergrund- und Geländeverhältnisse, zum anderen könne der Ortsteil

einer weitere Prüfung eine andere Kostenverteilung ergeben, so würde der Stadtrat ein weiteres Mal darüber abstimmen.

■ **Feld- und Waldweg Hausmoning, Eisenbahnüberführung:** Die

Gewölbebrücke von 1907 überspannt den öffentlichen Feld- und Waldweg von Hausmoning nach Bergham. Die lichte Höhe beträgt rund 7,65 Meter, die Wegbreite etwa vier Meter. Zuständig ist die DB InfraGO AG. Gepplant ist ein teilweiser Rückbau und eine Verfüllung des alten Bauwerks. Der Neubau – ein überschütteter Stahlbetonvollrahmen mit Schrägflügeln auf der bestehenden Überführung – soll innerhalb der bestehenden Überführung entstehen. Die neue lichte Höhe soll 4,77 Meter betragen, die lichte Weite 6,5 Meter. Der Stadtrat beschloss einstimmig, die Planungen ohne Änderungsverlangen zu akzeptieren.

■ **Gemeindeverbindungsstraße Mitterteich, Eisenbahnüberführung:** Das Bauwerk von 1908 führt das Gleis über die Herrenreicher Straße. Die lichte Höhe beträgt laut Vermessung 2,88 Meter, die geringste lichte Weite 5,06

## DIESE KREUZUNGSBAUWERKE SIND IN TITMONING BETROFFEN – SO STIMMT DER STADTRAT AB

■ **Feld- und Waldweg Walldorf, Straßenüberführung:** Die

Überführung stammt aus dem Jahr 1907. Der geschotterte und teils asphaltierte Weg misst auf der Brücke rund 3,35 Meter Breite; für Fahrzeuge gilt eine Gewichtsgrenze von sechs Tonnen. Nach Plänen der Deutschen Bahn soll das Bauwerk im Zuge des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung abgerissen und an gleicher Stelle ein Stahlbetonvollrahmen mit zwei Fertigteilelementen: als Stahlbetonhalbrahmen mit zwei Fertigteilelementen, ergänzt durch Ort beton und beidseitige Schrägflügel. Der Kostenanteil der Stadt Titmoning wird nach vorläufiger Schätzung auf 1,7 Millionen Euro veranschlagt, darin 200 000 Euro für den Abriss. Am 25. November dieses Jahres ging bei der Stadt eine Petition zum Erhalt des bestehenden Bauwerks ein. Im Einwand der Stadt heißt es hingegen, das Bauwerk soll aufgrund der hohen Kostenbeteiligung für die Stadt und der geringen Bedeutung des Wegs „ersatzlos zurückgebaut werden. Stattdessen sollte künftig die Zufahrt zu den Waldgrundstücken über Wege von Murschall, Wiesent und Hainbuche hier erfolgen. Der Stadtrat schloss sich bei zwei

Meter. Das Bauwerk liegt in der Verantwortung der DB InfraGO AG. Die Bahn plant den Abriss und einen Ersatzneubau westlich der bestehenden Brücke: ein Stahlbetonhalbrahmen auf Tiefgründung mit bahnp parallelen Flügeln in Ort betonweise. Die lichte Höhe soll wieder 2,88 Meter betragen, die lichte Weite 5,05 Meter. Mit einer Gegenstimme von Martin Gramsamer (CSU) entschied sich der Stadtrat mehrheitlich, auf ein Änderungsverlangen zu verzichten.

■ **Fußweg Moosen, Eisenbahnüberführung:** Die Überführung stammt aus dem Jahr 1971 und führt das Gleis über den beschränkt öffentlichen Weg Törning-Fähling-Prach. Der Rahmen misst zwei Meter lichte Weite und mindestens 2,15 Meter lichte Höhe. Das Bauwerk liegt bei der DB InfraGO AG. Die Bahn plant den Rückbau und einen Neubau in gleicher Lage: einen Stahlbetonhalbrahmen auf Tiefgründung mit bahnp parallelen Flügeln in Ort beton. Die vorgesehenen Maße entsprechen dem Bestand: zwei Meter lichte Weite, 2,15 Meter lichte Höhe. Der Stadtrat beschloss einhellig den Plan ohne Änderungsverlangen zu akzeptieren.

– einz