

92. öffentliche Sitzung des Stadtrates am 01.12.2025

Vorsitzender: Erster Bürgermeister
Andreas Bratzdrum

Mitglieder:	20
Abwesend:	0

zu 1.: für: 20	gegen: 0	Enthaltung: 0
zu 2.: für: 19	gegen: 1	Enthaltung: 0
zu 3.: für: 20	gegen: 0	Enthaltung: 0
zu 4.: für: 20	gegen: 0	Enthaltung: 0
zu 5.: für: 20	gegen: 0	Enthaltung: 0
zu 6.: für: 18	gegen: 2	Enthaltung: 0
zu 7.: für: 20	gegen: 0	Enthaltung: 0



Walter Schöberl
(Niederschriftführer)



Andreas Bratzdrum
Erster Bürgermeister

Es wird festgestellt, dass sämtliche Mitglieder des Stadtrates zu der heutigen Sitzung ordnungsgemäß geladen worden sind und mehr als die Hälfte anwesend ist. Der Stadtrat ist somit beschlussfähig.

**Ausbau der Bahnlinie München-Mühldorf-Freilassing (ABS 38);
Planfeststellung für das Vorhaben "ABS/NBS München – Mühldorf – Freilassing –
Grenze D/A / – Simbach – Grenze D/A, Planungsabschnitt 3,
Planfeststellungsabschnitt 3.3, km 29,036 – km 39,776";
Anhörungs- und Beteiligungsverfahren**

Sachverhalt:

Das Eisenbahn-Bundesamt führt aufgrund des Planfeststellungsantrags der DB InfraGO AG das Anhörungsverfahren nach § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes in Verbindung mit § 18a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes das vorgeschriebene Anhörungsverfahren durch. Die Stellungnahme der Stadt muss dabei bis spätestens 02.01.2026 bei Eisenbahn-Bundesamt eingegangen sein.

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes 2030 mit der Dringlichkeitseinstufung „Vordringlicher Bedarf“ und wurde in das Bundesschienenwegeausbaugesetz überführt.

Die im Bestand nicht elektrifizierte und überwiegend eingleisige Strecke von München über Mühldorf/Tüßling nach Freilassing soll zur Steigerung der Streckenleistungsfähigkeit durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden.

Die Stadt Tittmoning ist dabei mit mehreren Straßen- und Eisenbahnüberführungen von dem geplanten Bahnausbau betroffen. Diese haben aufgrund der Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die Stadt. Diese finanziellen Lasten gilt es, von der Stadt soweit als möglich abzuwenden.

Straßenüberführung km 29,817, Feld- und Waldweg - Wallmoning

Die bestehende Straßenüberführung wurde im Jahr 1907 errichtet. Die Breite des mit Schotter und Asphalt befestigten Weges beträgt auf der Brücke ca. 3,35 m. Die Straßenbrücke ist auf ein tatsächliches Gewicht von 6 t beschränkt.

Nach den Planungen der DB soll das Bestandsbauwerk im Zuge des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung des Streckenabschnitts zurückgebaut werden. Ein Ersatzneubau soll in gleicher Lage als Stahlbetonhalbrahmen mit zwei Einhub-Fertigteileplattenbalken mit Ortbetonergänzung und beidseitigen Schrägflügeln neu errichtet werden.

Der Kostenanteil der Stadt Tittmoning für den bestandsorientierten Neubau beläuft sich dabei nach vorläufiger Kostenschätzung der DB auf ca. 1.700.000 € (einschließlich Abbruchkosten in Höhe von 200.000 €).

Am 25.11.2025 wurde der Stadt Tittmoning eine Petition zum Erhalt des Brückenbauwerks bei km 29,817 (SÜ Wallmoning) übergeben.

Eisenbahnüberführung km 31,966, über Gemeindeverbindungsstraße - Lanzing

Bei der vorhandenen Eisenbahnüberführung aus dem Jahre 1907, handelt es sich um eine Gewölbebrücke, die mit einem eingleisigen Überbau die öffentlich gewidmete Gemeindeverbindungsstraße quert (Lichte Höhe ca. 3,20 m, Breite der asphaltierten Fahrbahn ca. 3,80 m). Das Bauwerk befindet sich in der Bau- und Verwaltungslast der DB InfraGO AG.

Nach den Planungen der DB soll das Bestandsbauwerk im Zuge des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung des Streckenabschnitts zurückgebaut werden. Ein Ersatzneubau soll in gleicher Lage als Stahlbetonvollrahmen mit bahnparallelen Flügeln neu errichtet werden. Das neue Bauwerk wird unter einer Hilfsbrücke in seitlicher Lage hergestellt und während einer Totalsperrung der Bahn in Endlage verschoben. Geplante lichte Höhe des neuen Bauwerks 3,80 m, lichte Weite 5,00 m.

Straßenüberführung km 32,449, Feld- und Waldweg - Mühlham

Die bestehende Straßenüberführung wurde im Jahr 1908 errichtet. Die Breite des mit Schotter und Asphalt befestigten Weges beträgt auf der Brücke ca. 2,83 m. Die Straßenbrücke ist auf ein tatsächliches Gewicht von 6 t beschränkt.

Nach den Planungen der DB soll das Bestandsbauwerk im Zuge des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung des Streckenabschnitts zurückgebaut werden. Ein Ersatzneubau soll in gleicher Lage als Stahlverbundrahmen in Verbundfertigteilebauweise mit Ortbetonergänzung und mit straßenparallelen Flügeln neu errichtet werden.

Der Kostenanteil der Stadt Tittmoning für den bestandsorientierten Neubau beläuft sich dabei nach vorläufiger Kostenschätzung der DB auf ca. 1.040.000 € (einschließlich Abbruchkosten in Höhe von 180.000 €).

Eisenbahnüberführung km 32,907, über Feld- und Waldweg - Hausmoning

Bei der vorhandenen Eisenbahnüberführung aus dem Jahre 1907 handelt es sich um eine Gewölbebrücke mit einer lichten Höhe ca. 7,65 m, die mit einem eingleisigen Überbau den

öffentlichen Feld- und Waldweg von Hausmoning nach Bergham quert. Die Breite des mit Schotter befestigten Weges beträgt ca. 4,00 m. Das Bauwerk befindet sich in der Bau- und Verwaltungslast der DB InfraGO AG.

Nach den Planungen der DB soll das Bestandsbauwerk im Zuge des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung teiltrückgebaut und verdämmt werden. Der Neubau soll in der bestehenden Eisenbahnüberführung als überschütteter Stahlbetonvollrahmen auf einer Tiefgründung mit Schrägflügeln neu errichtet werden. Geplante lichte Höhe des neuen Bauwerks 4,77 m, lichte Weite 6,50 m.

Eisenbahnüberführung km 36,632, über Gemeindeverbindungsstraße - Mittereich

Die bestehende Eisenbahnüberführung wurde im Jahr 1908 errichtet. Das Bauwerk überführt die eingleisige Bahnlinie über die Gemeindeverbindungsstraße Herrenreicher Straße. Gemäß Bestandsvermessung beträgt die lichte Höhe 2,88 m und die kleinste lichte Weite 5,06 m. Das Bauwerk befindet sich in der Bau- und Verwaltungslast der DB InfraGO AG.

Nach den Planungen der DB soll das Bestandsbauwerk im Zuge des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung des Streckenabschnitts zurückgebaut werden. Ein Ersatzneubau soll in Parallellage (westlich zum Bestand) als Stahlbetonhalbrahmen auf einer Tiefgründung mit bahnparallelen Flügeln in Ort betonbauweise neu errichtet werden. Geplante lichte Höhe des neuen Bauwerks 2,88 m, lichte Weite 5,05 m.

Eisenbahnüberführung km 37,934, über Fußweg - Moosen

Die Eisenbahnüberführung wurde im Jahr 1971 errichtet. Das Bauwerk überführt die eingleisige Bahnlinie über den als beschränkt öffentlich gewidmeten Weg Törring - Falting - Pirach. Der Rahmen besitzt eine lichte Weite von 2,00 m und eine lichte Höhe von mindestens 2,15 m. Das Bauwerk befindet sich in der Bau- und Verwaltungslast der DB InfraGO AG.

Nach den Planungen der DB soll das Bestandsbauwerk im Zuge des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung des Streckenabschnitts zurückgebaut werden. Ein Ersatzneubau soll in gleicher Lage als Stahlbetonhalbrahmen auf einer Tiefgründung mit bahnparallelen Flügeln mit Ort betonbauweise neu errichtet werden. Geplante lichte Höhe des neuen Bauwerks 2,15 m, lichte Weite 2,00 m.

Beschluss:

Der Stadtrat beschließt im Rahmen des Anhörungsverfahrens folgende Einwendungen gegen die Planung vorzubringen:

1. Das Kreuzungsbauwerk bei Moosen (EÜ km 37,934) soll wie geplant, ohne Änderungsverlangen der Stadt, analog der eingereichten Unterlagen zur Planfeststellung, neu errichtet werden.
2. Das Kreuzungsbauwerk bei Mittereich (EÜ km 36,632) soll wie geplant, ohne Änderungsverlangen der Stadt, analog der eingereichten Unterlagen zur Planfeststellung, neu errichtet werden.
3. Das Kreuzungsbauwerk bei Hausmoning (EÜ km 32,907) soll wie geplant, ohne Änderungsverlangen der Stadt, analog der eingereichten Unterlagen zur Planfeststellung, neu errichtet werden.
4. Die Straßenüberführung bei km 32,449 (SÜ Mühlham) soll ersatzlos zurückgebaut werden. Ein Neubau wäre im Hinblick auf die hohe Kostenbelastung für die Stadt und die geringe Bedeutung des Weges nicht zu rechtfertigen. Die Anbindung der landwirtschaftlichen Grundstücke auf der Westseite der Bahnlinie soll stattdessen über

den bestehenden und gewidmeten Feld- und Waldweg von Lanzing her erfolgen. Sollte sich im Rahmen der weiteren Prüfung eine tragbare Kostenbeteiligungs- bzw. Finanzierungssituation ergeben, wird der Stadtrat über eine Rücknahme oder Modifizierung der Einwendung erneut Beschluss fassen.

5. Aufgrund der schwierigen Untergrund- und Grundwasserverhältnisse im Bereich der bestehenden Eisenbahnüberführung bei km 31,966 (EÜ Lanzing) schlagen wir vor, die Brücke um ca. 250 bis 300 m in Richtung Süden zu verschieben, sofern hiermit keine finanziellen Belastungen für die Stadt Tittmoning verbunden sind. Zum einen bestehen hier wesentlich bessere Untergrund- und Geländeverhältnisse und zum anderen könnte der Ortsteil Lanzing vom Verkehr entlastet werden. Sollte unser Vorschlag im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens jedoch keine Zustimmung finden, wird seitens der Stadt Tittmoning kein Verlangen gestellt und der Ausbau soll analog der eingereichten Unterlagen zur Planfeststellung erfolgen.
6. Die Straßenüberführung bei km 29,817 (SÜ Wallmoning) soll ersatzlos zurückgebaut werden. Ein Neubau wäre im Hinblick auf die hohe Kostenbelastung für die Stadt und die geringe Bedeutung des Weges nicht zu rechtfertigen. Die Zufahrt zu den Waldgrundstücken soll stattdessen über Wege von Murschall, Wiesenart und Hainbuchreut her erfolgen.
Sollte sich im Rahmen der Überprüfung der in der Petition vorgebrachten Belange und Forderungen eine tragbare Kostenbeteiligungs- bzw. Finanzierungssituation ergeben, wird der Stadtrat über eine Rücknahme oder Modifizierung der Einwendung erneut Beschluss fassen.
7. Die Stadt Tittmoning beantrag im Namen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Tittmoning den Erhalt der drei Gleise im Bahnhof Wiesmühl dauerhaft zu gewährleisten.

Begründung:

Bisher gibt es am bestehenden Bahnhof Wiesmühl drei Gleise.

In der aktuellen Planung für den Ausbau der ABS 38 gibt es einen „Überholbahnhof“ auf Höhe Tyrlaching und der Bahnhof Wiesmühl wird nur noch als „Haltepunkt“ geführt. Es sind dort nur zwei Gleise vorgesehen. Für einen eventuell verspäteten Zug gibt es dann keine Ausweich- bzw. Überholmöglichkeit.

Der Erhalt aller drei Gleise gewährleistet einen reibungslosen Betrieb im Bahnhof Wiesmühl und erhöht die Flexibilität für Zugverkehr, insbesondere für Überholungen und Gleiswechsel.

Die drei Gleise sind essenziell für den Regionalverkehr und ermöglichen es, den Schienenpersonennahverkehr weiterhin effizient zu gestalten. Es ist uns ein großes Anliegen, dass die Bedienung des Bahnhofes mindestens im Stundentakt erhalten bleibt.