



STADT TITTMONING

Resolution des Tittmoninger Stadtrates vom 18. Januar 2022

**im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnstrecke Tüßling - Freilassing
(ABS 38 – Planungsabschnitt 3) im Stadtgebiet Tittmoning**

an die für den Bereich der Stadt Tittmoning zuständigen Abgeordneten im Deutschen Bundestag:

Frau Sandra Bubendorfer, MdB (FDP)

Frau Dr. Bärbel Kofler, MdB (SPD)

Herrn Dr. Anton Hofreiter, MdB (Bündnis 90/Die Grünen)

Herrn Dr. Peter Ramsauer, MdB (CSU)

1. Grundsätzliches

Der Stadtrat Tittmoning befürwortet einhellig den für unsere Region seit Jahrzehnten dringend notwendigen zweigleisigen, elektrifizierten Ausbau der Bahnstrecke, um dadurch im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrspolitik mehr Güter und Personen von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Der Ausbau der Bahnstrecke ist im Rahmen der Eisenbahn-Magistrale Paris – Budapest/Bratislava ein wichtiges verkehrspolitisches Projekt mit hohem wirtschaftlichem und ökologischem Nutzen.

Der wirtschaftliche und der ökologische Nutzen darf jedoch nicht zu überbordenden Lasten der Kommunen bzw. zu übermäßigen Belastungen und Einschränkungen der Anlieger vor Ort an der Bahnstrecke führen.

2. Ausgangssituation im Bereich der Stadt Tittmoning

10 Kilometer der ABS 38 (Planungsabschnitt 3) liegen im Stadtgebiet Tittmoning. Auf diesem Streckenabschnitt befinden sich 2 Straßenüberführungen (SÜ) und 4 Eisenbahnüberführungen (EÜ), die für die Stadt weiterhin von Bedeutung sind und bei einem Ausbau der Bahnstrecke nach den aktuellen Regelungen im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) erhebliche finanzielle Lasten für die Stadt Tittmoning mit sich bringen.

Ein zweiter Punkt: Am Bahnhof Tittmoning/Wiesmühl ist nach der Vorplanung eine Lärmschutzwand geplant, die den Ort Wiesmühl (Ober- und Unterwiesmühl) in seinem Ortsbild schwer beeinträchtigt und so von den Anwohnerinnen und Anwohnern sicher nicht akzeptiert werden wird.

3. Gespräche mit der DB Netz AG

Die Vertreter der DB Netz AG ziehen sich bei den bisherigen Gesprächen stets auf das vom Bund beschlossene EKrG zurück, ohne dabei auch nur den Ansatz einer kooperativen Zusammenarbeit erkennen zu lassen.

Die bisherigen Gespräche mit der DB Netz AG waren bis zuletzt von fehlender Transparenz, Fehlinformationen und fehlender Bereitschaft zur Zusammenarbeit im Hinblick auf Variantenuntersuchungen geprägt.

Eine detaillierte Information der Bürgerinnen und Bürger über den bisherigen Stand der Planungen bzw. der konkreten Auswirkungen, die mit dem Ausbau der Bahnstrecke verbunden sind, findet bisher, mit Ausnahme von digitalen Gesprächsangeboten, zuletzt im Dezember 2020, nicht statt. Stattdessen sollte die Stadt für die DB Netz AG entsprechende Gespräche führen. Gleichzeitig wurden unter Terminsetzung bereits im Rahmen der Vorplanung Zugeständnisse gefordert, die mit den Interessen der Stadt Tittmoning und der Anlieger nicht vereinbar sind.

Das Vertrauen in die DB Netz AG ist dadurch schwer beeinträchtigt.

Unser Vorgehen: Um das bestmögliche Ergebnis im Sinne aller betroffenen Bürgerinnen und Bürger und des Gemeinwohls zu erzielen, handeln wir proaktiv und befördern konsequent den konstruktiven Dialog. Zudem wenden wir uns regelmäßig an die Presse, um unsere Bürgerinnen und Bürger transparent und kontinuierlich über aktuelle Entwicklungsschritte und das weitere Vorgehen zu informieren. Zusätzlich hat der Tittmoninger Stadtrat konkrete Forderungen an die Bundespolitik und die DB Netz AG, die im Folgenden skizziert werden.

Unsere Forderungen an die Bundespolitik

1. **Wir wünschen uns** von den politischen Mandatsträgern im Deutschen Bundestag, dem Bundesverkehrsministerium und der Deutschen Bahn, dass die Kommunen mit den sich auftürmenden Problemen nicht allein gelassen werden. Hier nehmen wir primär die bundespolitisch Verantwortlichen in die Pflicht, nachdem die Regelungen im EKrG vom Bundestag beschlossen wurden.
2. **Wir wollen** die bestehenden Eisenbahnkreuzungsbauwerke im Stadtgebiet im jetzigen Ausbauzustand (Fahrbahnbreite, Traglast, Durchfahrtshöhe) auch bei einem zweigleisigen Ausbau erhalten, ohne finanziell im bisher dargestellten Ausmaß belastet zu werden. Veranlasser des Bahnausbaus sind das Bundesverkehrsministerium mit den nachgelagerten Behörden und die Deutsche Bahn AG.

Rückblick: Bei den bereits durchgeführten Neubauten der Straßenüberführungen Harmoning und Esbach hat die Stadt Tittmoning in der Vergangenheit nicht nur aufgrund ihrer finanziellen Beteiligungen gezeigt, wie wichtig ihr der zweigleisige Ausbau ist; diese beiden Brücken müssten heute – wenn es nach den damaligen Bestrebungen der Deutschen Bahn AG für einen „eingleisigen“ Ausbau gegangen wäre – wieder abgerissen und neu gebaut werden.

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz überfordert allein durch die Regelung des „Verlangensmüssens“ die Kommunen finanziell und bindet im Fall der Stadt Tittmoning Mittel in Millionenhöhe, die von der Stadt angesichts vieler weiterer kommunaler Pflichtaufgaben nicht aufgebracht werden können! Es ist nicht nachvollziehbar, dass sich Kommunen, durch deren Gebiet die Trassenführung des zweigleisigen Ausbaus verläuft, mit Millionenbeträgen am Ausbau beteiligen müssen und somit in ihren finanziellen Handlungsspielräumen massiv eingeschränkt werden.

Beispiel: Auch ohne Änderungsverlangen der Stadt Tittmoning wäre die Stadt alleine bei den weiterhin notwendigen Straßenüberführungen Wallmoning (km 29,817) und Mühlham (km 32,449) nach derzeitigem Kostenstand mit rund 3,3 Mio EUR beteiligt.

Wenn diese beiden Straßenüberführungen nach den aktuellen Richtlinien hergestellt werden müssten, erhöht sich der Eigenanteil der Stadt nach den Berechnungen der DB Netz AG alleine bei diesen beiden Straßenbrücken auf 4 Mio EUR.

Weitere Kostenanteile in Millionenhöhe wären von der Stadt aufzubringen, wenn die weiterhin notwendigen Eisenbahnüberführungen (EÜ) in Lanzing (km 31,966), in Gunzenberg (km 35,104), in Mittereich (km 36,632) und in Moosen (37,934) richtlinienkonform ausgebaut werden müssten.

Wir fordern deshalb vom Bund als Veranlasser der Ausbaumaßnahme kommunal- und anliegerfreundliche Regelungen, analog den Zugeständnissen entlang von Neubaustrecken, denn auch die ABS 38 kommt in den kommenden Jahrzehnten als derzeit zwar noch nicht geplante, aber potenzielle Hochgeschwindigkeitsstrecke angesichts der notwendigen und umfassenden Baumaßnahmen und der zukünftigen Verkehrsbedeutung einem Neubau gleich! Ein deutliches und konkretes Entgegenkommen würde den Planungsablauf deutlich beschleunigen.

3. **Wir fordern** darüber hinaus gegenüber der Vorplanung bauliche Alternativvorschläge zur geplanten Lärmschutzwand im Bahnhofsbereich Tittmoning/Wiesmühl, die dem Ortsbild und dem Zusammenwachsen der Ortsteile Ober- und Unterwiesmühl nicht entgegenstehen.
4. **Wir fordern** konkrete, transparente Informationen über die langfristige Belegung der Bahnstrecke (Taktung, Geschwindigkeiten, ortsspezifische Immissionswerte), differenziert nach den unterschiedlichen Bahn-Verkehrsbereichen „Güterverkehr“, „Fernreiseverkehr“ und „Regionalverkehr“. Beim Ausbau der ABS 38 handelt es sich um ein Jahrhundertprojekt, das bereits im Jahr 2030 fertig gestellt sein soll.

Hier müssen bereits jetzt entsprechende Grundlagen vorliegen, die anschließend in die Genehmigungsplanung einfließen werden.

5. **Wir fordern** von der DB Netz AG einen konkreten Zeitplan, in dem die einzelnen Planungsschritte und die damit einhergehenden angestrebten Maßnahmen detailliert und transparent aufgeführt werden.
6. **Wir fordern** abschließend von der DB Netz AG, ernsthafte und aussagekräftige Informationsgespräche mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Tittmoning anzubieten und durchzuführen, bevor weitergehende Entwurfsplanungen erstellt werden.

**Der Stadtrat Tittmoning
gemäß Stadtratsbeschluss in der öffentlichen Sitzung am
18. Januar 2022:**


Andreas Bratzdrum
Erster Bürgermeister


Barbara Danninger
Zweite Bürgermeisterin


Dirk Reichenau
Dritter Bürgermeister


Karlheinz Berreiter


Martin Gramsamer


Albert Schauer


Thomas Brauner


Maria Kellner


Michael Schörgenhofer


Annemarie Dandl


Sebastian Kettenberger


Regina Schmidhammer



Barbara Forster


Kilian Perschl


Max Schupfner


Gottfried Ganisl


Franz Maier


Ute Sesselmann


Hans Glück


Markus Sailer


Alois Wichtlhuber