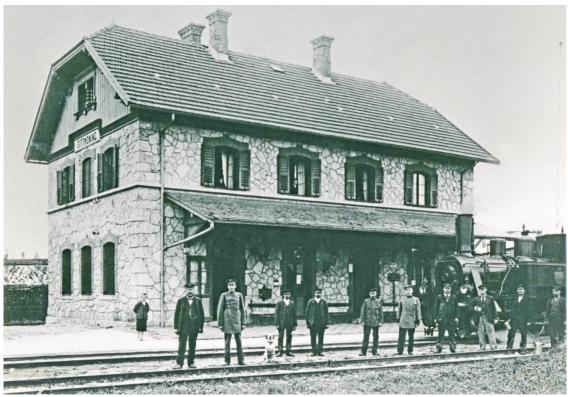
## Die Eisenbahn in Tittmoning

Am 7. Dezember 1835 verkehrte zwischen Nürnberg und Fürth die erste Eisenbahn in Deutschland. Am 1. August 1860 erreichte der Schienenstrang mit der Vollendung der Bahnstrecke München – Rosenheim – Traunstein – Freilassing – Salzburg, der sog. Maximiliansbahn, auch das südöstliche Bayern. In den Salzachstädten Laufen, Tittmoning und Burghausen war man sich bewusst, dass das neue Verkehrsmittel der Salzachschifffahrt den Todesstoß versetzen würde und der dadurch drohende wirtschaftliche Niedergang nur durch den Anschluss an das Eisenbahnnetz abzuwenden sei. Jahrelange Bemühungen dieser Städte um eine Bahn durch das Salzachtal nach Mühldorf, Marktl oder Schärding blieben vergeblich. Die Stadt Laufen erreichte schließlich, dass mit Gesetz vom 30. April 1888 wenigstens die Mittel zum Bau einer Lokalbahn von Freilassing nach Laufen bewilligt wurden, die am 14. Juni 1890 eröffnet wurde. Das Gesetz vom 30. April 1888 ermöglichte auch den Bau einer Lokalbahn von Traunstein nach Trostberg . Dieses Projekt sorgte in Tittmoning für erhebliche Unruhe, denn man befürchtete, dass sich das westliche Hinterland der Stadt nach Trostberg orientieren würde, sobald die Eisenbahn dorthin führe. Deshalb drängte Tittmoning auf eine ehestmögliche Fortsetzung der Lokalbahn Freilassing -Laufen nach Tittmoning. 1890 begann die Vorplanung der Lokalbahnverlängerung. Wie schon ab Freilassing projektierte man – mit Ausnahme der Zufahrten zum damaligen stadtnahen Lokalbahnhof Laufen – die Linienführung unter Berücksichtigung der seit den 1870er-Jahren diskutierten Hauptbahn Freilassing – Mühldorf derart, dass bis zu einem künftigen Abzweigbahnhof der Strecke nach Tittmoning eine spätere Hauptbahn ohne Neutrassierung unmittelbar westlich neben den Lokalbahngleisen errichtet werden konnte. Als topografisch günstigste Stelle für die künftige Abzweigstation erwies sich Wiesmühl bei Tittmoning.

Das 6. Lokalbahngesetz vom 26.Mai 1892 bewilligte die Mittel für die Lokalbahnverlängerung von Laufen nach Tittmoning, deren Inbetriebnahme am 1. Mai 1894 gefeiert werden konnte.

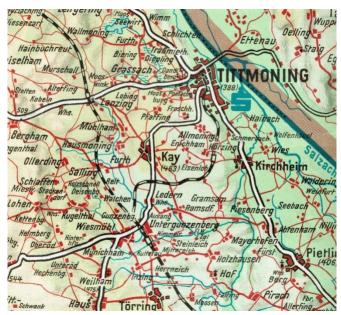


Betriebsgebäude der Lokalbahnhaltestelle Wiesmühl (b. Tittmoning)im Jahr 1896. Das heute als privates Wohnhaus genutzte Gebäude ist das einzige erhalten gebliebene frühere Lokalbahnhaltestellengebäude an der Hauptbahn Freilassing – Mühldorf. Foto: A. Demm, Repro: Richard Ruhland, Sammlung Fritz Pinzinger



Das noch heute – lediglich des Vordachs beraubt – stehende frühere Betriebshauptgebäude der Station Tittmoning und Sitz der Betriebsleitung der Lokalbahn Freilassing – Tittmoning im Jahr 1902 mit den dort Bediensteten und einer Lokomotive der Baureihe D XI. Sammlung Franz Moderegger, jetzt Stadtmuseum Freilassing

Die Strecke schwenkte nach Querung der Staatsstraße Traunstein – Tittmoning am nordwestlichen Kopf der Haltestelle Wiesmühl (b. Tittmoning) in einem Rechtsbogen nach Osten, kreuzte die Staatsstraße erneut am Fuß des Kayer Bergs, wo der Personenhalteplatz Kay eingerichtet war, der jedoch bereits am 8. Oktober 1922 wieder aufgelassen wurde, verlief weiter Richtung Osten bis zur Kreuzung der Straße von Gramsam nach Kay, bog dann Richtung Norden und kreuzte die Straße von Kay nach Kirchheim , wo sich der Personenhalteplatz Kirchheim (Oberbay) befand. Von dort ging es weiter in nördlicher Richtung unterhalb Allmoning in ständigem Gefälle hinunter auf die Höhe des Salzachtals bis nach einer Rechtskurve die südlich des Friedhofs gelegene Station Tittmoning erreicht war.



Ausschnitt einer von den Vereinigten Sparkassen des Landkreises Laufen in den 1960er-Jahren herausgegebenen Karte des Landkreises Laufen (Sammlung Karl Bösenecker) mit dem Verlauf der Bahnstrecke von Wiesmühl (b. Tittmoning) nach Tittmoning

Am 22. Mai 1906 verabschiedete der Bayerische Landtag das Gesetz zum Bau der Hauptbahn Freilassing – Mühldorf, der durch Umbau der Lokalbahnabschnitte Freilassing – Wiesmühl (b. Tittmoning) und Mühldorf – Tüßling der 1897 eröffneten Lokalbahn Mühldorf – Burghausen und Neubau der Strecke Wiesmühl (b. Tittmoning) – Tüßling in den Jahren 1907 und 1908 realisiert wurde, wobei durch Änderung der dortigen bisherigen Streckenführung Laufen und Tüßling neue weiter westlich gelegene Bahnhöfe bekamen. Die Hauptbahn, die den Übernamen "Bayrische Tauernbahn" erhielt, da ihr die Rolle der nördlichen Fortsetzung der 1909 eröffneten Tauernbahn in Österreich zugedacht war, wurde am 1. Dezember 1908 in Betrieb genommen.

Der verbliebene 5,9 Kilometer lange Lokalbahnabschnitt Wiesmühl (b. Tittmoning) – Tittmoning wurde damit zur Zweigstrecke.



Errichtung des Bahnhofs Wiesmühl (b. Tittmoning) an der Hauptbahn Freilassing – Mühldorf 1907, links hinten das neue Betriebshauptgebäude im für die neue Hauptbahn typischen Baustil, rechts vorne der zwischenzeitlich abgebrochene, vom Kugelthaler Bach gespeiste Wasserturm. Repro: Richard Ruhland, Sammlung Fritz Pinzinger

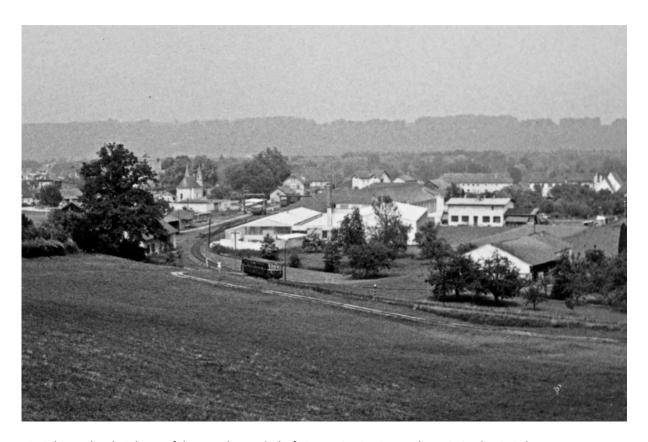


Mit einer Lok der Baureihe D VIII bespannter Lokalbahnzug auf dem Tittmoninger Gleis (Gleis 1) im Bahnhof Wiesmühl (b. Tittmoning) 1910; das im Hintergrund sichtbare Wärterstellwerk wurde im März 1979 abgebrochen, der Fußgängersteg im Dezember 2009. Repro: Richard Ruhland, Sammlung Fritz Pinzinger



Von Tittmoning im Bahnhof Wiesmühl (b. Tittmoning) eingefahrener, von einer Lok der Baureihe 98.3 (sog. "Glaskastl") gezogener Zug im Juli 1935. Solche Zuggarnituren besorgten den Verkehr zwischen Wiesmühl (b. Tittmoning) und Tittmoning bis zur Ablösung durch Schienenbusse 1952. Foto: ernst Schörner, Sammlung Fritz Pinzinger

Als nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem rasch wachsenden motorisierten Individual- und LKW-Verkehr die Fahrgastzahlen und die beförderte Gütermenge auf der Schiene immer mehr zurückgingen und die Deutsche Bundesbahn (DB) ein stetig wachsendes Defizit einfuhr, versuchten DB und die damalige Verkehrspolitik eine Sanierung der DB durch Rationalisierung zu erreichen, der vor allem die meisten Zweigstrecken zum Opfer fielen. 1969, also genau 75 Jahre nach ihrer Eröffnung, traf dieses Schicksal auch die Strecke Wiesmühl (b. Tittmoning) – Tittmoning zunächst im Personenverkehr. Hatte dieser zuerst noch in dem ab 1. Juni 1969 geltenden Sommerfahrplan mit zwei zusätzlichen Zugpaaren Freilassing - Tittmoning und zurück morgens und mittags, durch die insbesondere den Schülern des Gymnasiums in der damaligen Kreisstadt Laufen zum Unterrichtsbeginn und – schluss zeitnähere Verbindungen geboten werden sollten, eine erhebliche Aufwertung erfahren, wurde schon mit dem am 28. September 1969 in Kraft tretenden Winterfahrplan der Schienenpersonenverkehr zwischen Wiesmühl (b. Tittmoning) und Tittmoning eingestellt.



Ein Schienenbus bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Tittmoning im September 1969. Als 1952 dem Bahnbetriebswerk Freilassing die ersten Schienenbusse zugeteilt worden sind, übernahmen diese den gesamten Personenverkehr auf der Strecke Wiesmühl (b. Tittmoning) – Tittmoning bis zur Einstellung ab 28. September 1969. Foto: Karlheinz Löw



Ohne Worte. Foto: Karlheinz Löw

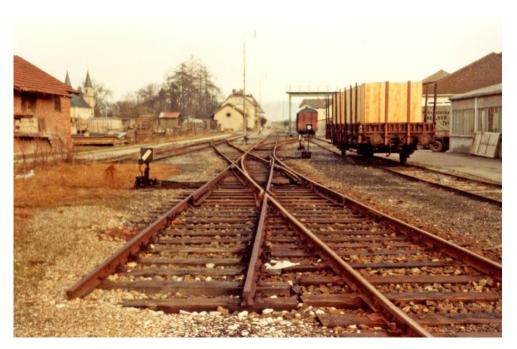


Bahnhof Tittmoning am27. September 1969, dem letzten Betriebstag im Personenverkehr. Foto: Karlheinz Löw

Der Schienengüterverkehr nach Tittmoning, den insbesondere die damals neben dem Bahnhofsgelände ansässige Firma Brückner nutze, wurde zunächst fortgeführt, bis ein starker Rückgang des Verkehrsaufkommens in 1980 und anstehende Ersatzinvestitionen die DB veranlassten, die Bedienung von Tittmoning Ende Juli 1981 aufzugeben. Die formelle Einstellung erfolgte zum 1. Dezember 1981.



Von einer Diesellok der Baureihe 212 gezogener Übergabegüterzug nach Tittmoning im September 1969 auf der letzten Geraden vor Erreichen der in den Bahnhof Tittmoning führenden Rechtskurve. Foto. Karlheinz Löw



Bahnhof Tittmoning im März 1977. Der verbliebene Güterverkehr war damals durchaus noch beachtlich, vier Jahre später wurde aber auch er eingestellt. Das abgeschnittene Gleis im Vordergrund führte ursprünglich in den Lokschuppen. Foto: Franz Moderegger, Sammlung Stadtmuseum Freilassing

Danach wurde die Strecke zwischen Wiesmühl (b. Tittmoning) und Tittmoning die schon seit 28. Mai 1978 formell stillgelegt und nur noch als sog. Bahnhofsgleis des Bahnhofs Wiemühl betrieben worden war, abgebaut. Auf dem letzten Stück der Trasse zwischen dem früheren Haltepunkt Kirchheim und Tittmoning verläuft seither ein Fußgänger- und Radweg, im Übrigen wurde die Trasse den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Grundstücken einverleibt und ist in der Natur nicht mehr zu erkennen, das Gelände des Bahnhofs Tittmoning wurde in die benachbarte Gewerbefläche einbezogen. In der Zukunft soll dort das neue Wohnquartier "Am Alten Bahnhof" entstehen.

Wenigstens der Bahnhofsname "Tittmoning" lebte zum 31. Mai 1992 wieder auf, indem der Bahnhof Wiesmühl (b. Tittmoning) in "Tittmoning – Wiesmühl" umbenannt wurde.

## Zum Weiterlesen:



Karl Bürger und Karl Bösenecker: Die Bayerische Tauernbahn Landshut – Mühldorf – Freilassing, Von Bimmelbahnen zur Ausbaustrecke – Eine kuriose Geschichte, mit Zweigstrecken Garching – Traunstein und Wiesmühl – Tittmoning; ISBN: 978-3-00-059435-9, Selbstverlag 2018, 272 Seiten, 492 Bilder, davon 292 in Farbe, Format DIN A 4, Hardcover, Fadenheftung, 39,90 €

Zu erwerben bei der Tourist-Info im Rathaus Tittmoning oder bei den Autoren unter boesenecker-laufen@t-online.de, Tel. 08682/1605 oder karl-buerger@t-online.de, Tel. 08122/3597