

Isarbrücke

Dingolfing-Ost



Wissenswertes

Ein Brückenbau für die Stadtentwicklung

Die Stadionbrücke wurde in den Jahren 1971 bis 1973 von der Stadt Dingolfing unter Bürgermeister Heinz Heining (1960 - 1990) erbaut. Im Zuge einer **vorausschauenden Stadtentwicklung** sollte sie den stark zunehmenden innerstädtischen Verkehr entflechten und geplante neue Baugebiete bzw. Stadtteile anbinden.

Nachdem die Hochwassergefahr durch die Fertigstellung der Staustufe (mit Stausee) 1957 weitgehend gebannt worden war, wurde die **Krautau als neuer Stadtteil** entwickelt. Außerdem plante die Stadt, links der Isar neue Baugebiete zu erschließen. Der gewachsene Wohlstand erzeugte eine starke Nachfrage nach Baugrund für Einfamilienhäuser.

1939 hatte die Stadt Dingolfing 4.801 Einwohner. Durch den Zuzug von Ausgebombten, Flüchtlingen und Heimatvertriebenen nahm die Einwohnerzahl bis 1946 auf 7.534 zu. Die Unterbringung so vieler Menschen konnte nur mit Zwangseinquartierungen in Privathäuser und nach Kriegsende durch Errichten von Notquartieren (Baracken) geregelt werden. Um der größten Wohnungsnot Herr zu werden, setzte der Staat zunächst auf Mietwohnungsbau in Wohnblöcken (z. B. Stadtteil Höll).

Mit zunehmendem Wohlstand, der mit staatlichen Lastenausgleichszahlungen, aber auch mit dem Aufblühen der Firma Glas zu tun hatte, setzte ein Boom beim Bau von Einfamilienhäusern ein. Die **Firma Hans Glas** hatte sich 1905 als Handwerksbetrieb in Dingolfing angesiedelt. Sie stellte Sämaschinen her. Als nach 1945 die traditionellen Absatzmärkte in Osteuropa wegbrachen, produzierten sie zunächst - nach italienischem Vorbild - **Motorroller und**

ab 1955 Kleinwagen, zunächst das legendäre Goggomobil. Es folgte die Produktion von Mittelklassewagen. Mitte der 1960er-Jahre beschäftigte Glas in Dingolfing 3.500 Mitarbeiter. **1967 übernahm die BMW AG die Glaswerke und baute Dingolfing zum weltweit größten Produktionsstandort aus** - mit zeitweise über 20.000 Mitarbeitern. Die Wachstumsimpulse wirkten sich nicht nur in der Stadt und im Landkreis, sondern in ganz Niederbayern aus. Neue Wohngebiete und Stadtteile wurden über den Neubau der Stadionbrücke erschlossen und angebunden.

Als die alte Isarbrücke im Dezember 1972 wegen Unterspülung und Einsturzgefahr gesperrt werden musste, erfolgte die Umleitung weiträumig über Teisbach. Bei weiteren Sperrungen und beim Ersatz-Neubau der „alten“ Brücke im Jahr 1992 half die neuere Stadionbrücke, weite Umwege zu vermeiden.

Als 1648 gegen Ende des 30-jährigen Krieges etwa 10.000 schwedische und französische Soldaten monatelang zwischen Mamming und Dingolfing biwakierten und Häuser besetzten, errichteten sie an der Stelle der heutigen Stadionbrücke eine weitere Isarbrücke, um ihre militärischen Optionen zu verbessern. Die Behelfsbrücke wurde nach ihrem Abzug wieder entfernt, um den bayerischen und österreichischen Truppen das Nachsetzen zu erschweren.

Der Name „Stadionbrücke“ stammt vom nahe gelegenen Isarwaldstadion. Die Stadionbrücke erschließt die Sportstätten und das Schulviertel für die nördlich der Isar gelegenen Stadtteile.



Die „Stadionbrücke“ nimmt Form an und bindet neue Wohngebiete und Stadtteile an.



Baulastträger
Stadt
Dingolfing

Spatenstich 25.10.1971
Verkehrsübergabe November 1973

Breite der Isar 55 m
Flusskilometer 44,8 km

Technische Daten
Einzelstützweiten 58 m + 78 m + 40 m

Objekt- und Tragwerksplanung
Dipl. Ing. J. Bauer, Regensburg

Brückenbau
Louis Eilers, Hannover & Max Eicher, Freilassing

Kosten (insgesamt) 4.068.466 DM



Westlich der Isarbrücke war Dingolfing damals noch kaum besiedelt. Felder prägten das Landschaftsbild.

IMPRESSUM

Gefördert aus dem EU-Programm LEADER, Projektzeitraum: 2014 - 2022
Maßnahmenleiter: Landkreis Dingolfing-Landau, vertreten durch:
Landrat Heinrich Trapp (bis 30.04.2020) und Landrat Werner Bumeder (seit 01.05.2020)
Verwaltungsleiter: Abwicklung im Landratsamt: Richard Wegner
Gemeinderat: Texte und Bildauswahl: Heinrich Trapp
Layout & Tiff-Foto: .dot Werbeagentur, Marco Gambel
Landratsamt Dingolfing-Landau, Kommunale und staatliche Archive, Wasserwirtschaftsamt,
Bayer. Vermessungsverwaltung, GeoInformation, Privatfotos, Zeitungsberichte aus SA, LZ, LNP
Lokalhistorische Forschungen: Dr. Fritz Markmiller, Hans Schmid, Thomas Koeslinger
Redaktion: Heinrich Trapp, Marco Gambel



Gefördert durch das Bayerische
Staatsministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Forsten und den
Europäischen Landwirtschaftsfonds
für die Entwicklung des ländlichen
Raums (ELER)

Der bayerische Kurfürst will Erzherzog von Österreich und Kaiser werden: Tod, Zerstörung und Elend für Dingolfing

Der Österreichische Erbfolgekrieg 1740 - 1745:

Als der Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, **Karl VI.**, am 20.10.1740 in Wien - im Alter von 55 Jahren - an den Folgen einer Pilzvergiftung starb (Grüner Knollenblätterpilz), hatte dies fatale Folgen für Bayern. Die Städte Dingolfing und Landau wurden zweieinhalb Jahre später weitgehend dem Erdboden gleich gemacht. Karl VI. war bei seinem Tod: Erzherzog von Österreich, König von Ungarn und Kroatien, König von Böhmen, König von Neapel, König von Sizilien, Großherzog der Toskana und zahlreicher kleinerer Territorien (Fürstentümer, Grafschaften). Nach damaligen Verständnis waren sie Eigentümer dieser Länder, die allerdings nur in männlicher Erbfolge vererbt werden konnten.

Ebenso war er Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation. Dieser Titel war nicht erblich, sondern wurde in einer Wahl vergeben. Im Jahre 1711 war Karl VI. von den acht Kurfürsten - als 13. Habsburger in Folge - zum Kaiser gewählt worden. Als er 1740 starb, hatte er keinen Sohn als Thronanwärter hinterlassen. Er hatte die älteste seiner drei Töchter - Maria Theresia - zur Nachfolgerin bestimmt.

Kurfürst Karl Albrecht von Bayern sah sich (in Teilen) zur Nachfolge Kaiser Karls berufen. Er war seit 1722 mit Anna Amalia von Österreich, der Nichte Karls VI., verheiratet und erhob Ansprüche auf Teile der habsburgischen Länder. Unterstützt wurde er dabei von Frankreich, dem ein zu starkes Habsburg im Kampf um die Vorherrschaft in Europa hinderlich war. Als dann auch noch Preußen (Friedrich der Große) Habsburg im 1. Schlesischen Krieg angreift, marschiert Kurfürst Karl Albrecht (mit Frankreich verbündet) in Oberösterreich ein, zieht nach Prag und lässt sich dort zum König von Böhmen ausrufen. Die Krönung ist nicht möglich, weil sich Maria Theresia als Königin von Böhmen sieht und die Krone in ihrem Besitz ist. Karl Albrecht zieht weiter nach Frankfurt und lässt sich dort von den Kurfürsten zum Kaiser wählen. Sein Bruder Clemens August, der Bischof von Köln ist, krönt ihn am 12. Februar 1742 in Frankfurt zum Kaiser.

Die Österreicher kommen - und plündern

Etwa zeitgleich mit den Krönungsfeierlichkeiten des bayerischen Kurfürsten zum Kaiser fallen österreichische Truppen in Bayern ein und besetzen am 14. Februar 1742 die Residenzstadt München. Der österreichische General Bärenklau rückt am 6. Februar 1742 in die Stadt Dingolfing ein und besetzt sie bis zum 15. April 1742. Er verlangt von der Bürgerschaft 7.000 Gulden Brandsteuer, ansonsten werde die Stadt niedergebrannt und geplündert. Durch Bestechung (400 Gulden) wird die Brandsteuer auf 2.000 Gulden reduziert, zusätzlich fließen 200 Gulden Zählgeld. Wochenlang ist die Stadt Dingolfing voller Soldaten. Arme und Tagelöhner mussten 5 bis 6 Soldaten einquartieren, begüterte Bürger hatten 30 - 40 Offiziere zu beherbergen und zu verköstigen. Zeitzeugen berichten, dass viele Einwohner ihre Häuser verließen und in die Wälder flüchteten, Bürger wurden geschlagen, ihr Hausrat zerstört und alles Vieh gestohlen. Die Quartierslasten und Schäden beziffert die Stadtväter auf 80.000 Gulden.

Die Franzosen kommen - und plündern - und bleiben über den Winter

Während der bayerische Kaiser und Kurfürst in Frankfurt weilt, eilen ihm die verbündeten Franzosen zu Hilfe und vertreiben die Österreicher aus Bayern. Am 11.11.1742 erreicht eine französische Armee - 40.000 Mann stark - Dingolfing und bleibt 4 Wochen.

7.000 Mann bleiben den gesamten Winter. Dingolfing und die umliegenden Ortschaften sind ihr Winterquartier. Obwohl sich „befreundete“ Soldaten einquartierten, war es für die Dingolfinger Bevölkerung eine schlimme Heimsuchung. Futter und Getreide wurden mit Gewalt genommen, Stadel und hölzerne Häuser wurden niedrigerissen. Obstbäume, Zäune und alles was brennen konnte, wurde verbrannt.

Da die Franzosen alle Zimmer und Stuben innehatten, war die Dingolfinger Bürgerschaft gezwungen, sich in dem sehr strengen Winter, auf den Dachböden aufzuhalten. Zahlreiche Dingolfinger starben an Krankheiten, unter ihnen 50 Elternpaare, deren Kinder zu Vollwaisen wurden, aber auch „eine große Anzahl Franzosen“. Ein Opfer der Seuche und der Pflicht wurde auch der einzige Arzt, der Dingolfinger Stadtphysikus Dr. M. Neumayer.

Die Österreicher kommen - und zerstören die Stadt

Die Stadt war im ausgehenden Frühjahr 1743 von ca. 7.000 französischen Soldaten besetzt, als am 17. Mai ein österreichisch-ungarisches Corps (unter dem Oberbefehl von Prinz Carl Alexander von Lothringen) von Eggenfelden und Reisbach kommend vor der Stadt erschien. Der befehlshabende Graf Daun forderte den französischen Befehlshaber Marquis von Chatelet auf, die Stadt zu räumen. Dieser fühlte sich hinter den Stadtmauern sicher und zog nicht ab. Die zahlenmäßig überlegenen Habsburger Truppen - unter ihnen viele Panduren, Ungarn und Kroaten - überrannten die Schanzungen, überstiegen bzw. durchbrachen die Mauern und schlugen die Franzosen in die Flucht. Diesen blieb nur der Rückzug über die Isar. Bei den Kämpfen um die Stadtbefestigung und um die Brücke waren knapp 100 österreichisch-ungarische und 300 französische Armeemitglieder um Leben gekommen. Als die Isarbrücke in Brand geschossen wurde und einstürzte fanden weitere 300 Franzosen in der Isar den Tod, anderen wurde der Fluchtweg abgeschnitten. Weitere 400 Franzosen, vor allem Verwundete, gerieten in Gefangenschaft. Der Großteil der Habsburger Armee bestand aus Panduren, die Maria Theresia mit den Ungarn für sich hatte gewinnen können. Die Panduren - deren legendärer Anführer Trenck später hingerichtet wurde - waren exzellente Reiter, grausame Schwertkämpfer und sie hatten keine Skrupel, Menschen zu quälen. Sie **steckten Dingolfing in Brand**, so dass die Stadt zwei Tage und zwei Nächte hell aufbrannte.

20 Häuser in der Oberen Stadt und 133 Häuser in der unteren Stadt wurden ein Raub der Flammen, dazu 59 Stadel und 94 Stallungen. Die Stadt war zur Plünderung freigegeben. 600 Einwohner waren in die umliegenden Wälder geflüchtet und hausten dort in Erdhöhlen. Zurückkehrende fanden in den Häusern, die vom Brand verschont geblieben waren, meist nicht mal einen Löffel, wie es in zeitgenössischen Berichten heißt. Ein Soldat des Daunischen Regiments hatte sogar den Tabernakel in der Pfarrkirche aufgebrochen und ausgeraubt. **Die Plünderungsschäden wurden mit 242.336 Gulden taxiert.**

Die Hessen kommen - und quartieren sich ein.

Vom 3. Dezember 1744 bis zum Kriegsende im April waren hessische Truppen in Dingolfing einquartiert, die auf Seiten Karl Albrechts kämpften. Der Kurfürst und Kaiser Karl Albrecht war im Dezember 1744 auf dem Weg von Passau nach München einige Tage in Dingolfing. Dafür wurden Straßen und die Brücke auf dem Weg nach Teisbach ausgebessert. Er starb wenig später, am 20. Januar 1745, in München an Gicht. Sein Sohn Max Joseph, der mit 17 Jahren die Herrschaft übernahm, erhob unter dem Einfluss seiner habsburgischen Mutter Anna Amalia keine Ansprüche auf den Kaiserthron. Im Frieden von Füssen erhielt er von Maria Theresia seine Länder wieder. Zum neuen Kaiser wurde Franz Stephan gewählt und gekrönt. Er war der Ehemann Maria Theresias und Begründer der Herrscherlinie Habsburg-Lothringen. Der heißersehnte Friede wurde am 29. April 1745 mit Pauken- und Trompetenschall im zerstörten Dingolfing verkündet. Maria Theresia spendete zum Wiederaufbau der Stadt Dingolfing 600 Gulden aus ihrer Privatschatulle. Den gleichen Betrag spendete sie für Landau, das zwei Tage nach Dingolfing ebenfalls in Schutt und Asche gelegt worden war.



Carl Alexander Prinz von Lothringen (1712 - 1780) war der Schwager von Königin Maria Theresia und der Bruder ihres Ehemannes des späteren Kaisers Franz I. Stephan. Er führte die Habsburger Truppen (40.000 Mann) im Frühjahr 1743 nach Bayern und ließ durch seinen Feldmarschall Graf von Daun die Städte Dingolfing und Landau in Schutt und Asche legen.



Der bayerische Kurfürst Karl Albrecht (1697 - 1745) erkannte die weibliche Erbfolgeregelung der Habsburger nicht an. Er erhob u. a. Anspruch auf das Erzherzogtum Österreich und marschierte 1742 dort ein. Er ließ sich zum König von Böhmen ausrufen und 1743 in Frankfurt zum Kaiser krönen. Im Gegenzug und in seiner Abwesenheit wurde Südbayern von den Truppen Maria Theresias besetzt.



Der Dingolfinger Stadtbrand

Die Aufwärtsentwicklung des Gemeinwesens der Stadt Dingolfing wurde durch die großen Kriege der europäischen Mächte seit dem 17. Jahrhundert empfindlich gestört. Der Dreißigjährige, der Spanische und der Österreichische Erbfolgekrieg verursachten schweren materiellen Schaden und dezimierten durch Seuchen die Bevölkerung.

Am 17. Mai 1743 sank Dingolfing zum größten Teil in Schutt und Asche, als es von österreichischen Truppen beschossen, geplündert und in Brand gesteckt worden war. Ein Wiederaufstieg gelangte kaum zur Wirkung, da mit den drückenden Lasten, Quartierkosten und Abgaben während der Napoleonischen Kriege der verarmten Bürgerschaft neue Schwierigkeiten entgegneten. Die Säkularisation des Franziskanerklosters sowie die Auflösung des Verwaltung und Justiz über Stadt

und Umland übenden Pfliegergerichts 1802/03 brachten weitere wirtschaftliche Beeinträchtigungen. Missernten und Teuerungsjahre 1816/17 taten ein übriges, um den Tiefstand in Dingolfings langer Geschichte herbeizuführen.

Oben zu sehen:
Ein Stich des Stadtbrands von 1743 nach einer Vorlage von M. Merian

761

Synode zu Dingolfing. Geistliche und weltliche Herrscher treffen sich unter Herzog Tassilo zu Gesprächen und Verhandlungen in Dingolfing.

1251

Herzog Otto der Erlauchte von Bayern verleiht Dingolfing die Stadtrechte. Die Wittelsbacher Herzöge waren 1180 mit dem Herzogtum Bayern belehnt worden und gründeten zur Festigung ihrer Macht entlang der Isar Märkte und Städte: Lenggries, Tölz, Moosburg (1332), Landshut (1204), Landau (1224). Es ist davon auszugehen, dass Dingolfing zur Aufwertung erlaubt war, eine Brücke zu errichten und dort Zoll verlangt wurde. Die Handelswege von Regensburg und Straubing nach Mühldorf und Otting überquerten bei Dingolfing die Isar.

13. Jh. ff.

Die ersten Isarbrücken sind einfache Holzbrücken (Jochbrücken) mit einer kurzen Lebensdauer. Es ist davon auszugehen, dass Hochwasser und Eisstöße (später auch Floßunfälle) sehr häufig die Brücken zum Einsturz bringen. Beim Stadtbrand 1743 geht das Rathaus (mit allen Unterlagen darüber) in Flammen auf. Schätzungen gehen davon aus, dass 20 bis 40 Holzbrücken von der Isar zerstört wurden.

1623

Frachtflöße verkehren regelmäßig zwischen München und Wien, sogar bis Pest (Ungarn). Sie sind beladen mit Baumaterialien (Holzstämmen, Kalk), Tuchen und Lebensmitteln.

1640

Regelmäßiger Personenverkehr auf Flößen von München bis Passau, Linz und Wien. Eine Floßfahrt nach Wien dauert 5 bis 7 Tage, eine Pferdekutschfahrt ist (da es keine guten Straßen gibt) beschwerlicher und dauert länger.

1647

Schwedische und französische Truppen (6.000 Mann) liegen in und um Dingolfing im Winterlager. Sie errichten zur bestehenden Isarbrücke noch zwei weitere Brücken, um ihre Truppen schnell verlagern zu können. Zur gleichen Zeit lagern ca. 5.000 habsburgische und bayerische Soldaten im Winterquartier. Sie bauen die Isarbrücken bei Gottfrieding, Pilberskofen und Mamming ab, um einen möglichen Überraschungsangriff der Franzosen und Schweden von Norden (über die Isar) zu erschweren.

1743

Im Österreichischen Erbfolgekrieg ist Dingolfing von französischen Truppen besetzt. Als sich österreichische Truppen der Stadt nähern, kommt es zu Kämpfen und die Franzosen fliehen über die Isar. Die Isarbrücke geht in Flammen auf und stürzt ein. 300 Menschen ertrinken dabei in der Isar. Weitere 300 Soldaten finden bei Kampfhandlungen in der Stadt, hauptsächlich zwischen Stadtmauern und Isarbrücke den Tod. Ca. 500 Gebäude gehen in Flammen auf. Es dauert Jahrzehnte, bis sich Dingolfing wieder erholt.

1866

1866 - 1868: Neubau einer stabilen Holzbrücke. Die 144 Meter lange Brücke hat 10 Joch (7 in der Isar, 3 im Altwasser) und hat eine Tragkraft von 4 Tonnen. Sie hat an den Pfeilern Eisenschutz, der sie gegen Treibeis und Floßunfälle schützt.

1875

Beginn der Isarkorrektur. Die Isar, die jahrhundertlang in mehrerer Flussarmen und in Mäandern das Isartal durchflossen hat, bekommt ein begradigtes, starres Bett.

1880

Die Isar ist von der Mündung bei Plattling bis Landshut zugefroren. Als sich Eisstöße in Bewegung setzen, zerstört der Eisdruck alle Brücken zwischen Plattling und Landshut. Die Dingolfinger Brücke erweist sich als stabil, da der größte Teil stehen bleibt und nur ein Teil von den Eis- und Wassermassen weggerissen wird.

1899

Das erste Automobil fährt über die Isarbrücke. 1919 wird die Tragfähigkeit auf 7,7 Tonnen erhöht.

1904

1904 endet der regelmäßige Floßverkehr auf der Isar. Die Konkurrenz der Eisenbahn (1880 wurde die Strecke von Landshut nach Pilsting eröffnet) gräbt den Flößern das Wasser ab.

1924

Neubau in Stahlbetonbauweise. Die Tragkraft der Brücke wird dadurch auf 24 Tonnen erhöht.

1945

Die deutsche Wehrmacht sprengt kurz vor Kriegsende am 29. April 1945 die Isarbrücke und will damit den Einmarsch amerikanischer Truppen aufhalten bzw. verhindern. Die US-Truppen errichten eine Ponton-Brücke und nehmen Dingolfing am 1. Mai ein. Sie setzen einen neuen Bürgermeister und einen neuen Landrat ein und erlauben den Dingolfingern tagsüber die zivile Nutzung der Pontonbrücke. Ende Mai 1945 errichten sie parallel zur gesprengten Brücke eine Notbrücke.

1956

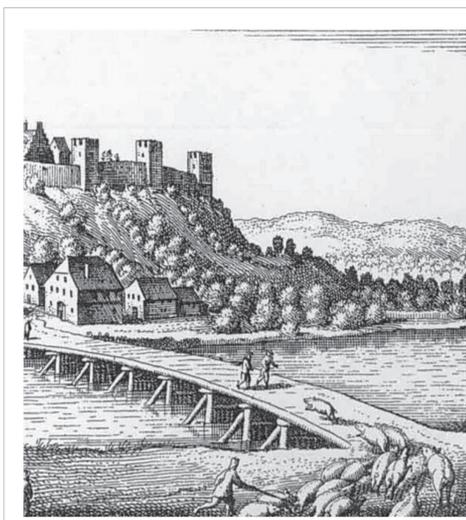
1956/57 baut der Freistaat Bayern für die Staatsstraße 2111 (Gangkofen-Geiselhöring) eine leistungsfähige Stahlbetonbrücke. Teile der gesprengten Brücke verbleiben im Fluss, wo das Wasser über eine Kaskade fällt und Strudel bildet.

1972

1972 drohen Unterspülungen, die Brücke zu kippen. Sie wird gesperrt und Notmaßnahmen ergriffen.

1993

1993 wird die Brücke neben der 1957er-Brücke neu gebaut und auf ihren jetzigen Standort geschoben. Der Verkehr wird zeitweise über die Stadionbrücke geführt, die 1973 von der Stadt Dingolfing erbaut wurde.



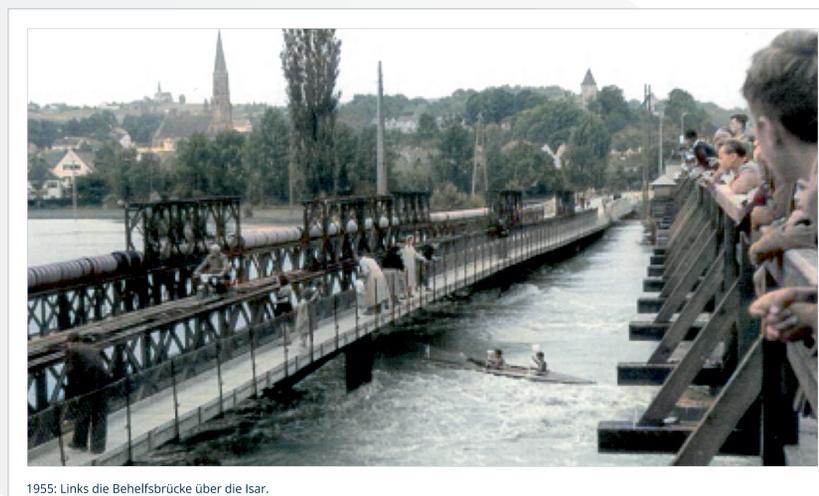
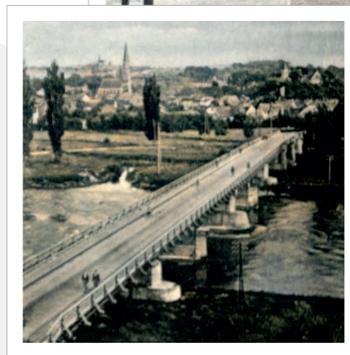
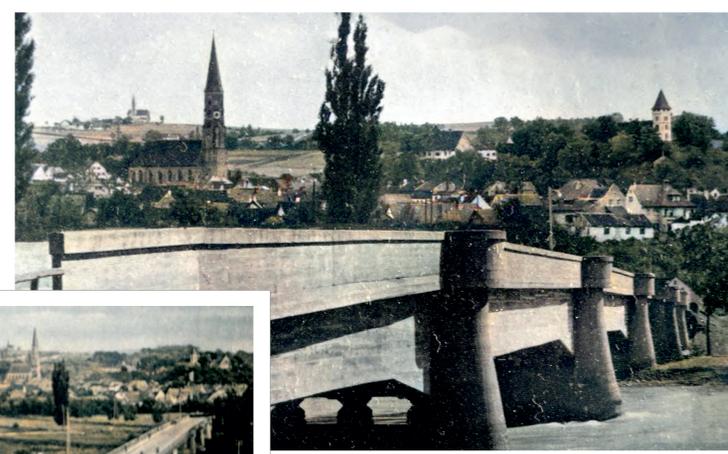
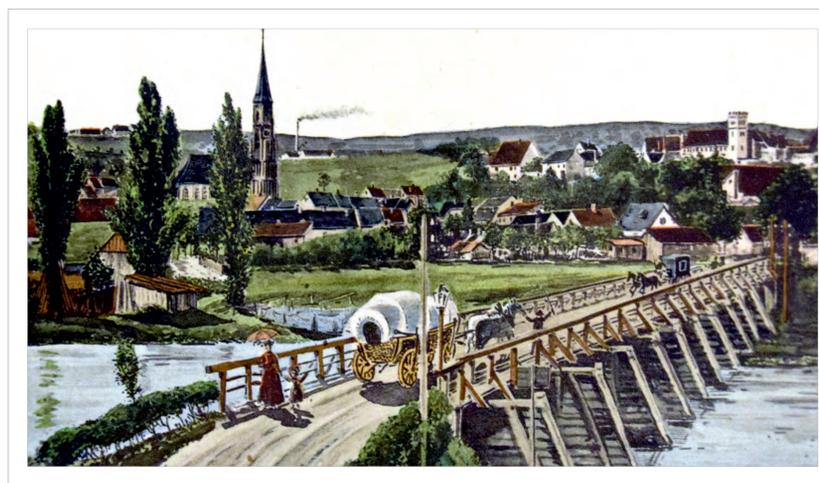
Viehtrieb über die Brücke nach „Dingolfing“



Sie möchten noch mehr erfahren?
Ausführlichere Informationen und weitere Fotos finden Sie online.

Isarkorrektion 1875 - 1895

Geplantes neues Flussbett auf der Karte von 1875



1955: Links die Behelfsbrücke über die Isar.



Bau des Isarstützkraftwerks 1956.