

Isarbrücke

Gottfrieding Ortsumgehung



Wissenswertes

Keine Staus mehr und höchster Staatszuschuss der Geschichte

Die Isarbrücke der DGF 15 ist der neueste Brückenstandort über die Isar im Landkreis Dingolfing-Landau. Sie ist Teil der Ostumfahrung Dingolfing, die in den Jahren 1998 bis 2002 gebaut wurde. Ziel war es, den Ortskern der Stadt Dingolfing vom Durchgangs- und Schwerverkehr zu entlasten und die Verkehrsströme aus dem Vilstal (zu BMW und zur Autobahn) an der Stadt vorbeizuleiten. Dieser neu gebaute Streckenabschnitt gilt als Autobahnzubringer zur A92, Anschluss Dingolfing-Ost.

Der gesamte Durchgangsverkehr aus dem Bereich Frontenhausen und Marklkofen (Industriestandort: Mann & Hummel, GIMA) musste auf der Staatsstraße 2111 Dingolfing durchqueren (Takko-Kreisverkehr, alte Isarbrücke, Aral-Kreuzung). Die Staatsstraße 2327 führte den Verkehr aus Reisbach und dessen Hinterland durch Frichlkofen über den Dingolfinger Herrenweiher zum Anschluss an die St 2111 beim Krankenhaus und von dort über die alte Isarbrücke zur A92. Abkürzungen führten über den „Lampfpass“ und stadtnah an Wohngebieten vorbei zu BMW und zur Autobahn. Regelmäßige Staus waren die Folge.

Verschiedene Lösungen – u. a. Westumfahrung mit Brücke über den Stausee und Tunnel an der Isarhängeleite sowie unter dem Baugebiet Brunner Feld – wurden untersucht, bis man sich zur Ostumfahrung als bestmöglicher Lösung durchrang. Die weitläufige Umfahrung konnte aber, da die Trassenführung außerhalb des Stadtgebietes in Nachbargemeinden lag, von der Stadt Dingolfing nicht gebaut werden. Die „einfachste“ Lösung, dass die Staatsstraße 2327 nicht mehr durch Dingolfing verläuft – sondern bei Frichlkofen nach Norden über die Isar abbiegt und an die A92 anschließt – scheiterte am Freistaat Bayern. Die Bundesländer müssen ihre Staatsstraßen aus eigenen Steuermitteln finanzieren. Dafür war das Projekt bei Dingolfing schlichtweg zu teuer und auf Jahrzehnte nicht realisierbar. Bei kommunalen Straßen jedoch unterstützten Bundeszuschüsse aus der Mineralölsteuer die Straßenprojekte der Landkreise und Gemeinden.

Das Verkehrsproblem der Kreisstadt konnte nur mit Unterstützung und Mitwirkung des Landkreises schnell (heißt binnen 10 Jahren) und zufriedenstellend gelöst werden. Bürgermeister Erwin Rennschmid und Staatsminister Erwin Huber (Reisbach), der sich für das gesamte Projekt vorab schon für die neue Autobahnausfahrt Dingolfing-Ost eingesetzt hatte, mussten nun den Kreistag als Unternehmensträger für das 20-Millionen-DM-Projekt gewinnen. Dabei hatten sie Landrat Heinrich Trapp auf ihrer Seite, dessen Anliegen es war, die Kreisfinanzen nicht zu stark zu belasten. Es gelang ihm, einen kombinierten Staatszuschuss von 87% (ein vor- und nachher nie wieder gewählter Höchstwert) zu erreichen, die Restkosten wurden zwischen Landkreis (25%) und Stadt (75%) geteilt.

Ein Bürgerentscheid in der Stadt Dingolfing, der davon ausging, dass der Freistaat als Bauherr hätte auftreten müssen und die Stadt hierfür keine Eigenmittel ausgeben sollte, fand mit 32% zu 68% keine Mehrheit.

Auch die Gemeinde Gottfrieding hatte durch die Ortsumfahrung erhebliche Vorteile. Das Dorf Frichlkofen bekam eine Umfahrung für die Staatsstraße von Reisbach. Frichlkofen, Gottfrieding und Gottfriedingerschwaige wurden von dem zunehmenden Verkehr entlastet, der aus Frontenhausen, Marklkofen und Reisbach kam. Auf dem Weg zur alten B11 bzw. zur A92 konnte man die Ortsdurchfahrt Dingolfing vermeiden. Die Gemeinde Gottfrieding mit Bürgermeisterin Anni Stierstorfer konnte sich – ohne die Gemeindefinanzen zu belasten – über verbesserte Verkehrsverhältnisse freuen.

Im Jahre 2012 optimierte der Landkreis den Autobahnzubringer von Frontenhausen/Marklkofen zur A92. Er ertüchtigte den Streckenabschnitt der DGF 15 von Ernstshof nach Frichlkofen (Verbreiterung von 5 auf 7 m mit begleitendem Rad- und Wirtschaftsweg). Seither kann der gesamte Verkehr, ohne durch Ortschaften fahren zu müssen, die Fernstraßen im Isartal erreichen.

Bei der Verkehrszählung 2015 überquerten die neue Isarbrücke (Gottfrieding 2) täglich 6.542 Fahrzeuge, davon 648 im Schwerverkehr. Sie entlasten die Isarbrücke 1 in Dingolfing (St 2111), auf der 17.877 Fahrzeuge (davon 520 Schwerverkehr) gezählt wurden.



Ein Mammut-Projekt: Luftaufnahme während der Bauphase.



Spatenstich mit Landrat Heinrich Trapp, Staatsminister Erwin Huber und Bürgermeister Erwin Rennschmid.



Baulastträger
Landkreis
Dingolfing-Landau



Baukosten

2000: 18.190.000 €



Traglast

2000: 60 Tonnen

Spatenstich 15.11.1999
Fertigstellung der Brücke 21.11.2000
Einweihung Ortsumgehung 27.02.2002

Breite der Isar 66 m
Flusskilometer 43,2 km

Technische Daten
Lichte Weite 294,6 m
Einzelstützweiten 30 + 33 + 29 + 35 +
42 + 33 + 33 32 + 29 m
Breite zwischen Geländern 11 m
Brückenfläche 3.256 m²

Objekt- und Tragwerksplanung
Bauer, Landshut und Coplan, Eggenfelden

Brückenbau
Bilfinger + Berger, Passau

Kosten Ostumgehung (insg.) 17.714.418 €
Straßenbau 6.798.963 €
Brückenbau 8.806.674 €
davon nur Isarbrücke 3.705.990 €
Anteil A92 Anschluss 660.000 €
Grunderwerb 2.108.781.000 €
Planung 2.050.000 €

Finanzierung
Staat (Mineralölsteuer) 12.105.000 €
Stadt Dingolfing 5.226.039 €
Landkreis Dingolfing-Landau 1.009.000 €

Die Baukosten wurden um 5,410 Mio. € unterschritten.
Die Gesamtkosten waren ursprünglich mit 23,6 Mio. € eingeplant.

IMPRESSUM

Gefördert aus dem EU-Programm LEADER, Projektzeitraum: 2014 - 2022
Maßnahmenträger: Landkreis Dingolfing-Landau, vertreten durch:
Landrat Heinrich Trapp (bis 30.04.2020) und Landrat Werner Bumeder (seit 01.05.2020)
Verwaltungsmäßige Abwicklung im Landratsamt, Richard Wagner

Gesamtkonzeption, Texte und Bildauswahl: Heinrich Trapp
Layout & Titledesign: Werbeagentur: Marco Gambel
Landratsamt Dingolfing-Landau, Kommune und staatliche Archive, Wasserwirtschaftsamt,
Bayer. Vermessungsverwaltung, EuroGeographics, Privatfotos, Zeitungsberichte aus DA, LZ, LNP
Lokalisatorische Forschungen: Heinrich Trapp
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)

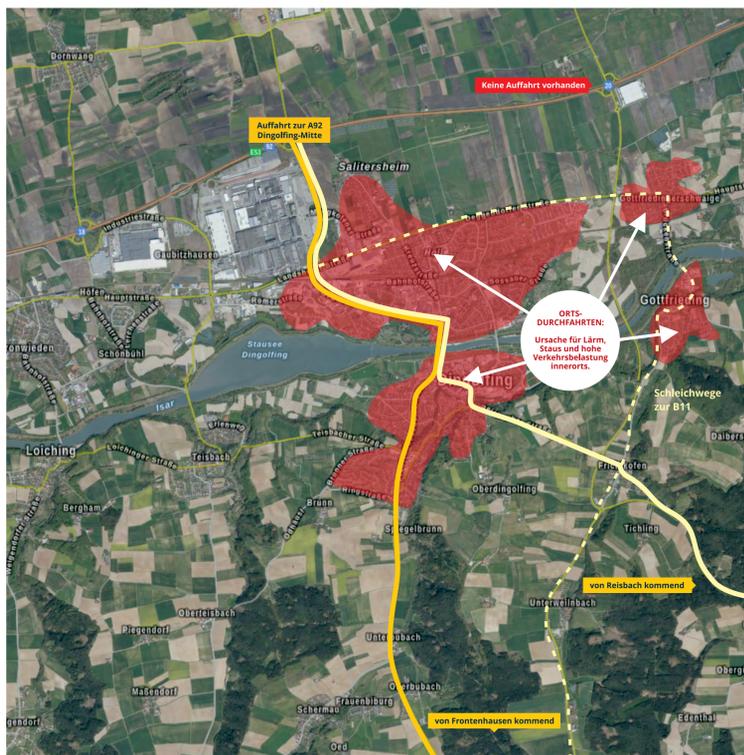
Die Ortsumfahrung - ein Mammutprojekt

Eine zeitraubende und anstrengende Aufgabe beim Straßenbau ist immer der Erwerb der benötigten Grundstücksflächen. Bei der Ortsumgehung Dingolfing waren nicht weniger als **62 Grundstückseigentümer** beteiligt. Für die Umfahrung Frichlkofen musste mit 29 Eigentümern verhandelt werden.

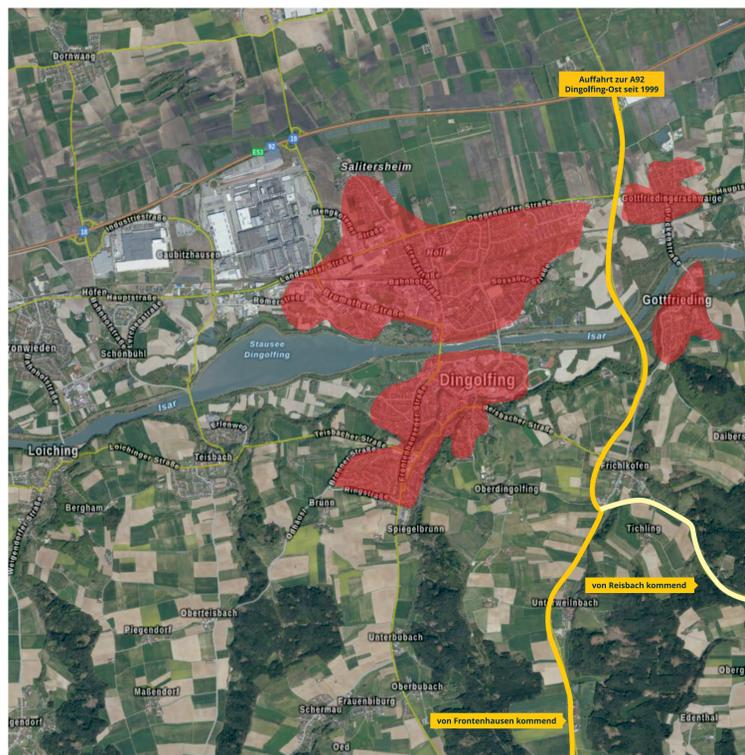
Der Grunderwerb wurde erheblich erleichtert, weil im Bereich der Trasse bereits Flurneuordnungsverfahren liefen und die Stadt Dingolfing Eigentümer mehrerer Grundstücke war, die nun als Tauschflächen angeboten werden konnten. **Hauptbetroffener Grundanlieger war Jakob Rost aus Golding.**



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



Vor 1999:
Lange Wege durch Dingolfing und Gottfrieding - eine Belastung für die Ortschaften. Die Autobahnzubringer aus dem Vilstal (Reisbach, Frontenhausen, Marklkofen) müssen die Stadt Dingolfing durchqueren. Gestrichelt dargestellt, der Schleichweg zur B11 durch Gottfrieding und Gottfriedingerschwaige.



Ab 2002:
Schnelle Autobahnanbindung des Vilstals (Reisbach, Frontenhausen, Marklkofen) ohne Ortsdurchfahrten.



Die Dammschüttung wird von der Hangleitenbrücke unterbrochen. Sie dient der Wanderbeziehung der Tiere - von Amphibien bis zum Wild.



Die Hangleitenbrücke im Vordergrund, die Isarbrücke im Bild hinten links.



Der erste Bauabschnitt: Autobahnausfahrt Dingolfing-Ost bis zum Kreisverkehr Gottfriedingerschwaige.

Im Gegensatz zu Landau, wo die Einwohnerschaft den schnellen Ausbau einer Ortsumfahrung forderte, gab und gibt es in Dingolfing häufig Gegenwind bei Straßenbauprojekten. Demonstration beim Spatenstich für die Autobahnausfahrt Dingolfing-Ost am 16. Juni 1998.



Hoher Stellenwert für Naturschutz

Großes Augenmerk wurde bei der Baumaßnahme auf Natur und Landschaft gelegt. Die Pläne des beauftragten Büros für Landschaftsarchitektur Dr. Schober (Freising) umfassten 23,8 Hektar an Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und summieren sich auf einen siebenstelligen Euro-Betrag.

Im Auwaldbereich verschwanden Ackerflächen zugunsten einer Feucht-Biotopvernetzung, Uferstrandstreifen am Mühlbach wurden angelegt, Hecken neu gepflanzt etc., um Laichplätze für Amphibien (Erdkröte, Seefrosch) und Lebensräume für Insekten und Vögel (Blaukehlchen, Pirol, Schlagschwirl, Graumammer, Neuntöter, Dorngrasmücke...) zu sichern und zu verbessern.

Ökologische Bedenken und Ausgleichsmaßnahmen:

Das Gesamtprojekt wurde von Naturschutzverbänden kritisch gesehen und begleitet („Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten“). Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens, in dem alle Einwände (Anlieger, Verbände, Kommunen etc.) behandelt und gewichtet werden, wurde der Konsens gesucht, der im Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Niederbayern zum Ausdruck kommt, z. B.: Der Einschnitt in die Isarhangkante erfolgte bei einem eiseitlich entstandenen Dobl. Um Wanderbeziehungen von (Klein-)Tieren zu ermöglichen, wurde auf Dammschüttung verzichtet und eine Hangleitenbrücke (94,60 m) geschaffen, für einen Millionenbetrag wurden Grundstücke für ökologische Ausgleichsflächen angelegt und seither gepflegt.



Um die Steigungsstrecke zu begrenzen, ist die Isarbrücke aufgeständert. Sie ist 294,6 m lang. Die Flussbreite beträgt nur 66 m.



Durch den Einsatz von Spezialtechnik (Stahl-Beton-Bau) konnten die Kosten um einen Millionenbetrag reduziert werden.