

Isarbrücke

Niederviehbach



Wissenswertes

Niederviehbach hat günstige Voraussetzungen für Flussübergänge

Die 2019 fertiggestellte Isarbrücke befindet sich in einem Bereich, in dem die Isar seit etwa 800 Jahren auf Brücken (vorher in Furten) überquert wird. Eine wasserundurchlässige **Nagelfluhschicht** in geringer Tiefe verhindert, dass sich die Isar tief eingräbt - so dass die Isar jahrhundertlang flach und breit (und oft in mehreren Flussarmen) an Niederviehbach vorbeifloss. Man geht davon aus, dass das Bauwerk **etwa 20 Vorgängerbrücken** hatte, die bis 1903 alle aus Holz waren und jedes Jahrhundert mehrmals durch Hochwasser, Eisstöße oder Unfälle mit Flößen zerstört wurden.

Keine Sanierung, sondern Neubau.

Die neue Brücke - ein Jahrhundertwerk?

Für 2015 war bei der Vorgängerbrücke (Baujahr 1955) nur eine Sanierung vorgesehen. Bei turnusmäßigen Untersuchungen stellten sich jedoch gravierende Mängel heraus, die auch dadurch entstanden waren, dass der Schwerverkehr Tonnagebeschränkungen ignoriert hatte. Auch nach einer Sanierung hätte die Brücke für schwere Fahrzeuge gesperrt bleiben müssen. Der Landkreis entschloss sich deshalb zu einem Neubau, da eine Umleitung des Schwerverkehrs über Niederaichbach oder Loiching vermieden werden sollte. Mit Gesamtkosten von 8,432 Millionen Euro ist die Brücke im Vergleich zu den vorher gebauten Isarbrücken Dingolfing-Ostumgehung, Gottfrieding, Loiching, Mamming und Teisbach die teuerste.

Besondere Extras wirkten sich auf die Bausumme aus:

- Um eine **ganzjährige Sperrung zu verhindern**, wurde die neue Brücke neben der alten gebaut und, nachdem diese abgerissen wurde, „eingeschoben“ (Mehrkosten von ca. 800.000 Euro). Den Verkehrsteilnehmern wurden deshalb 12 Monate längere Umleitungsfahrten mit zusätzlichen Spritkosten erspart.
- Die neue Brücke sollte auch einen **Fahrradweg** bekommen (Mehrkosten ca. 600.000 Euro).
- Versorgungsleitungen** (Gas, Wasser, Telefon) sollten nicht mehr an die Brücke angehängt werden (Unterhaltskosten), sondern in einem gemeinsamen Düker unter der Isar hindurchgeführt werden. Am 14.7.2017 mussten die Unterführungsarbeiten ohne Erfolg abgebrochen werden. Der Untergrund war zu hart. **Alle Bohrungen scheiterten**, weil selbst Hightech-Bohrer sich festfraßen oder abbrachen. Plan B kostete Zeit (6 Monate Verzug) und Geld (ca. 600.000 Euro).
- Dagegen fiel der Wunsch der Wasserwacht nach einer **Bootsrampe** - um bei Einsätzen lange Umwege zu vermeiden - mit 40.000 Euro kaum ins Gewicht.



4. Dezember 2019: Ein Festtag für die ganze Gemeinde. Landrat Heinrich Trapp, Bürgermeister Johannes Birkner und Berta Daffner, die Witwe des ein Jahr zuvor verstorbenen Bürgermeisters Josef Daffner, geben den Verkehr über die Brücke frei.



Während die alte Brücke (im Hintergrund) noch befahren werden kann, entsteht nebenan die neue, wesentlich breitere Brücke. Während auf der Lichtenseer Seite (rechts) der Überbau bereits fertig ist, erfolgen auf der Niederviehbacher Seite noch die Arbeiten für Schalung und Bewehrung.



Herstellung der Pfähle für die künftigen Pfeiler von einem Schwimmponton aus, das extra für den Plan B aus den Niederlanden kam.



Die neue, breitere Brücke nimmt Gestalt an: Schalung für die neue Brücke. Der Bau war monatlang ein beliebter Rentner-Treffpunkt.



Abbruch des alten Bauwerks (links). Im Anschluss wird die neue Brücke 15 m flussaufwärts (nach links) „eingeschoben“.



Baulastträger
Landkreis
Dingolfing-Landau



Verkehrszählung

1955: 180 / Tag
2015: 3952 / Tag



Traglast

1946: 3,5 Tonnen
(Behelfsbrücke)
1955: 18 Tonnen
2019: 60 Tonnen

Spatenstich 12.12.2017
Einweihung 04.12.2019

Breite der Isar 105 m
Breite der Isar ohne Vorlandschüttung 150 m
Flusskilometer 54 km

Technische Daten

Lichte Weite 112,80 m
Einzelstützweiten 25 m + 26 + 32 m - 31 m
Lichte Höhe, variabel im Ø ca. 1,6 m über Wasser
Breite zwischen Geländern 11,75 m
Brückenfläche 1.340 m²

Objekt- und Tragwerksplanung

Bulicek + Ingenieure, Passau

Brückenbau

Fa. Mayerhofer GmbH, Simbach a.Inn

Kosten (insgesamt) 8.432.000 €
Baukosten 6.990.000 €
Landkreisanteil Leitungsverlegung 442.000 €
Planung 1.000.000 €

Finanzierung

Staat (Mineralölsteuer) 3.700.000 €
Gemeinde Niederviehbach 250.000 €
Landkreis Dingolfing-Landau 4.482.000 €

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 Landschaftsamt: Richard Wagner
Gesamtkonzeption, Texte und Bildauswahl: Heinrich Trapp
Layout & Titefoto: dot Werbeagentur, Marco Gambel
Landschaftsamt Dingolfing-Landau, Kommune und staatliche Archive, Wasserwirtschaftsamt,
Bayer. Vermessungsverwaltung, EuroGeographics, Privatfotos, Zeitungsberichte aus DA, LZ, LNP
Lokalisatorische Forschungen: Thomas Gerthhuber
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)

Zwei weitere Isarbrücken bei Niederviehbach

Aufgrund der besonderen geologischen Verhältnisse (Nagelfluh) hat die Isar bei Niederviehbach seit altersher ein breites und relativ flaches Flussbett. Dies begünstigte die Überquerung des Flusses in Furten. Bei Wörth, Hüttenkofen (ca. 2,6 km flussaufwärts) und bei Gummering (ca. 1 km flussabwärts) bauten und betrieben die Anwohner jahrhundertlang Brücken.



Alte Holzbrücke bei Wörth: 1938 zum wiederholten Mal zerstört und nicht wieder aufgebaut. Foto von ca. 1930.

1. Brücke bei Wörth (bis 1938)

Man vermutet, dass zwischen Wörth und Hüttenkofen mindestens 500 Jahre lang eine lokale Brückenverbindung (bis 1803 auf Kirchgrund Domkapitel Regensburg) bestand. 1938 forderte das Bezirksamt Landshut die Gemeinde Hüttenkofen auf, die Isarbrücke wieder instand zu setzen. Zum damaligen Zeitpunkt war der Mittelteil der Brücke vom Hochwasser weggeschwemmt worden. Nur eine Schlauchleitung war noch zwischen den Brückenresten gespannt. Sie diente als Wasserleitung, mit der Quellwasser aus der südlichen Isarhangleite zur Brauerei nach Wörth geleitet wurde. Das örtlich verfügbare Grundwasser erfüllte nicht die Qualitätskriterien zum Bierbrauen. Zeitzeugen erinnern sich, dass kurz nach dem Hochwasser 1940 die Brückenreste abgebaut und das Brückenholz als wichtiger Rohstoff gesichert wurde.

2. Brücke bei Gummering (bis 1880)

Ein weiterer Brückenstandort ist zwischen 1323 und 1880 bei Gummering nachweisbar. Die Brücke befand sich auf kirchlichem Grund (Ordensgemeinschaft der Deutschherrenkommende in Gangkofen) und diente dem örtlichen landwirtschaftlichen Bedarf. Die Existenz der Brücke sollte auch verhindern, dass die Niederviehbacher Brücke benutzt werden musste, weil die dortigen Brückengebühren teilweise in die Kassen des bayerischen Herzogs geflossen wären. Die oftmalige Zerstörung der Brücken durch Hochwasser, Eisstöße und Unfälle mit Flößen war eine große Belastung für die Brückengemeinden. Beim Versuch, die wieder einmal zerstörte Brücke neu zu errichten, stürzte am 26.6.1847 das Gerüst mit 23 Arbeitern ein. 20 Personen konnten sich retten, 3 Menschen kamen zu Tode: Der Bauer Sebastian Fuchs und die beiden Söldner (Kleinbauern) Josef Kiermayr und Georg Hirsch. Für das kleine Gummering sind die Belastungen, die sich aus den zahlreichen Brückeneinstürzen und Reparaturen ergeben, nur schwer zu schultern. Als ein Eisstoß 1880 die Holzbrücke erneut zum Einsturz bringt, bauen die Gummeringer ihre Brücke nicht wieder auf.

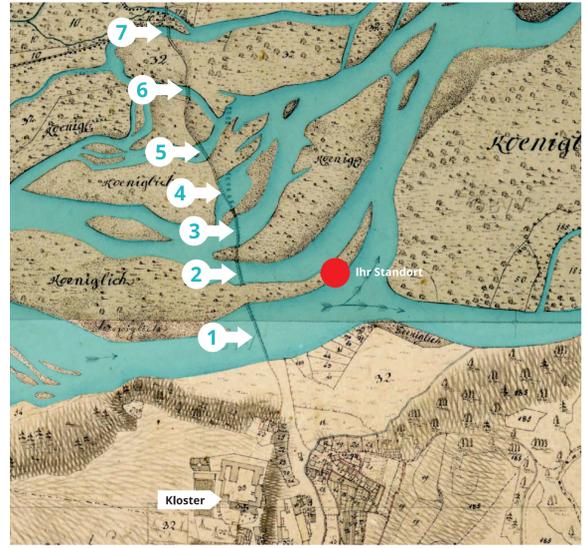


Ein Gerichtsaugschein von 1683 des Teisbacher Malers Joseph Krainlechner zeigt die Kirche St. Andreas (S), den Bruckstadt (T) und die Gummainger Holzbrücke.

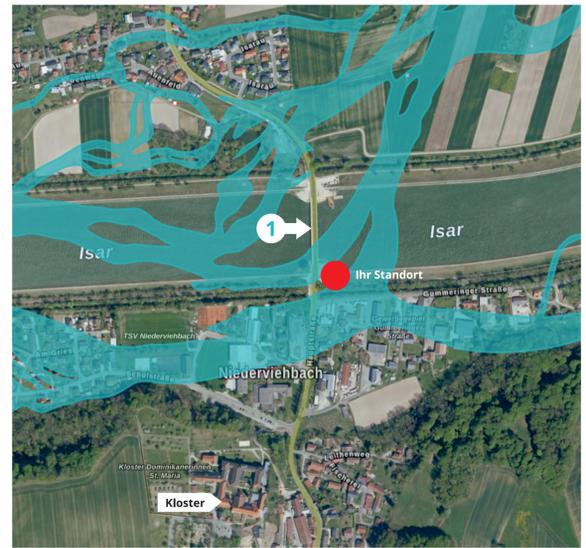
Die Isar

damals & heute

Über sieben Brücken musstest du gehen



Auszug aus der Flurkarte von ca. 1812 mit dem damaligen Isarverlauf und den **sieben notwendigen Brücken für sieben Isararme**. Der Fluss und die Inseln darin gehörten dem Landesherrn, waren also königlicher Besitz.



Der Flussverlauf von 1812 auf einer aktuellen Karte zum Vergleich. Die Isar wurde bei der Isarkorrektion in ein zentrales Flussbett gezwungen. Dadurch ist nur noch **eine Brücke** notwendig. Wo sich heute die Schule, der Sportplatz, das Gewerbe- und Wohngebiet befinden, floss 1812 die Isar.

GOLD

aus der Isar

Die Isar war im Mittelalter ein Gebirgsfluss, der in den Gesanden seiner Geschiebe (aus den Molasse-Schottern der Ebene bei Wolfratshausen) Gold mit sich führte. Die Hauptwaschgebiete an der unteren Isar lagen zwischen Moosburg und Plattling. Der harte Nagelfluh als Untergrund und günstige Strömungs- und Wirbelverhältnisse begünstigten das Anlanden und Ablagern des goldhaltigen Geschiebes. Ortsnamen wie Goldern (Gem. Niederaichbach) oder Golding (Gem. Gottfrieding) erinnern an diese Zeit. **Sehr ergiebig war die Strecke zwischen Niederaichbach und Loiching.**

Isar-Gold-Dukaten wurden bis 1863 in der Königlichen Münze (früher Herzoglichen, dann Kurfürstlichen Münze) in München geprägt.



Isar-Gold-Dukat
geprägt im Jahr 1760
3,49 Gramm
21mm Durchmesser

Foto: Münzsammlung München



Das Privileg zum Goldwaschen in der Isar wurde vom Landesherrn verliehen. Durch eine 1477 von Herzog Ludwig dem Reichen ausgestellte Urkunde wird Goldsuchern aus Landshut, Süßbach (Ulrich Seitz) und Loiching (Michl und Jackob Reindl) die Erlaubnis dazu erteilt. In der Urkunde heißt es, den Genannten sei „aus besonderen Gnaden vergönnt, allenthalben an der Isar von Moosburg bis Plattling Gold zu waschen. Jedoch mit der Bedingung, dass sie das Gold dem Herzog zubringen.“



Am 25. August 1772 brach ein beladenes Zehentfuhrwerk des Klosters Niederviehbach mit vier Pferden und drei Knechten auf der Brücke in Niederaichbach ein. Niemand kam zu Schaden. Die Votivtafel wurde als Dank an die Heilige Maria der Pfarrkirche Niederviehbach gestiftet.

1296

Klostergründung durch Graf Berengar von Leonsberg.

1323

Gerichtsurteil zu Standort und Bauart der Brücke für die Fernhandelsstraße. Der gesamte Ort (mit Hinterland und Kloster) trägt Verantwortung. Es wird genau festgelegt, welche Höfe Holz und Material liefern müssen und wer Hand- und Spanndienste bei Reparaturen und Wiederaufbau zu leisten hat. Dies gilt fast 500 Jahre (bis 1803 bzw. 1818).

1475

Das Bauholz für den Dachstuhl der Niederviehbacher Kirche wird 1475 im Alpenvorland geschlagen, zu Flößen gebunden und auf der Isar nach Niederviehbach geliefert. Ebenfalls wird auf der Isar (mit Flößen) wichtiges Baumaterial wie Kalk transportiert.

1623

Regelmäßiger Frachttransport auf Flößen bis nach Wien, z. B. Holz, Papier, Käse, Bier, Felle, Leder und Münchner Golschen (Leinwand). Ab 1640 Personenverkehr auf Flößen. Reisedauer nach Wien: 5 bis 7 Tage

1661

8. Juni 1661: Ein Floß bzw. ein Floßzug mit Pilgern aus Mamming kentert auf der Rückfahrt von Freising an der Niederviehbacher Brücke. 17 Personen (davon 11 Mamminger Pilger) ertrinken in der Isar.

1755

Bei einem Floßunfall am 20. Mai bei der Gummeringer Brücke sterben 18 oder 19 Menschen. Als Einziger wird einen Tag später der Schuster Joseph Reiserer aus Polling von Fischern bei Dingolfing an Land gezogen. Ob tot oder lebendig, ist nicht bekannt.

1803

Nach der Säkularisation 1803 werden die alten Brückenverpflichtungen, die auf den Höfen lasteten, Zug um Zug abgelöst. Die Baulast geht auf die 1818 gegründeten Gemeinden Niederviehbach, Lichtensee, Gummering, Süßbach und Oberviehbach über. Im 20. Jahrhundert übernimmt der Landkreis die Brücke.

1829

Die Isar ist von der Mündung bis nach Moosburg zugefroren. Eisstöße führen zu schweren Schäden an den Brücken. Allein 1835 gibt es 3 Gerichtsverhandlungen über Schadensersatz zu Unfällen, bei denen Flößer aus Lengries und Tölz die Niederviehbacher Brücken kaputt gefahren haben.

1847

Beim Brückenbau im benachbarten Gummering (1 km isarabwärts) stürzt das Gerüst ein. 3 Personen ertrinken, 20 weitere können sich aus den Isarfluten retten. Der Brückenstandort Gummering wird 1880 in der Folge der Eisstöße aufgegeben. Heute befindet sich dort ein Stützkraftwerk.

1853

Brücken sind Unfallschwerpunkte: 1853 fällt ein 4-spänniger Pferdewagen, beladen mit 14 Eimer Bier, beim Überqueren in die Isar. Die 4 Pferde ertrinken, der Dienstknecht und 4 Eimer Bier können gerettet werden.

1860

Die Jahre von 1860 - 1870 sind der Höhepunkt der Flößerei: über 10.000 Flöße pro Jahr landen in München an, mehrere Hundert sind auf der niederbayerischen Isar unterwegs. Die zunehmende Konkurrenz durch die Eisenbahn (1880 Lückenschluss zwischen Landshut - Dingolfing - Landau) lässt die Bedeutung der Floßtransporte dramatisch zurückgehen.

1880

Eisstöße im Januar zerstören alle Brücken zwischen Landshut und Plattling und verursachen auch zu Land massive Schäden. Die Gummeringer Brücke wird nach dem Einsturz nicht wieder aufgebaut.

1891

Isarkorrektur im Bezirksamt Dingolfing von 1875 bis 1895. Der Durchstich für das neue Flussbett bei Niederviehbach erfolgt am 30. April 1891. Für die Isar wird ein Flussbett von gleichbleibender Breite geschaffen. Sämtliche Nebenarme werden ausgetrocknet und zum Teil landwirtschaftlich nutzbar gemacht (siehe vergleichende Abbildungen rechts oben).

1903

Bau einer erstmals eisernen Isarbrücke durch die Gemeinde. Für das korrigierte, zentrale Flussbett genügt nun eine Brücke. Fertigstellung: Dezember 1904.

1904

Letzter Ferntransport auf einer Lastenfähre: Teile eines Braukessels (Durchmesser 6 m und damit für die Bahn zu groß) werden von München über die Isar und Donau nach Wien gefloßt.

1945

Gegen Ende des 2. Weltkriegs 1945 meint man, durch Sprengung wichtiger Brücken den Vormarsch der amerikanischen Truppen merklich verzögern zu können. Die Niederviehbacher Brücke wird am 29. April 1945 gesprengt. Tatsächlich werden die Amerikaner dadurch nur einen Tag aufgehalten.

1949

Nach der Sprengung wird eine Fährverbindung eingerichtet sowie eine Notbrücke aus Holz errichtet. Ein Hochwasser 1948 beschädigt die Notbrücke stark, die notdürftig repariert wird. Der Landkreis beschließt daraufhin, die Notlösung durch eine eiserne Brücke zu ersetzen.

1957

Anfang der 50er-Jahre beginnen die Planungen für die Staustufe Gummering. Dadurch muss die Brücke um 2,40 m angehoben werden. Entgegen dem Rat der Regierung („zu wenig Verkehr“ 180 Kfz pro Tag) entschließt sich der Kreistag mit Landrat Dr. Josef Hastreiter am 16. März 1956 für den Neubau der Brücke. Kosten: 411.320,96 DM

2019

Nach zweijähriger Bauzeit - mit mehreren technisch bedingten Baustopps - wird am 4. Dezember 2019 die modernste und teuerste Brücke über die Isar dem Verkehr übergeben. Das „halbe“ Dorf ist auf den Beinen und die Kinder haben „schulfrei“ bzw. „brückenfrei“.



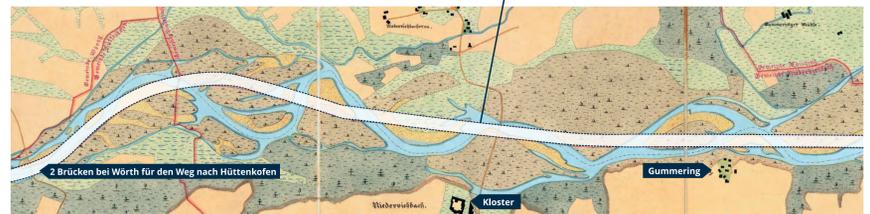
Alte Rechnungen bezeugen die häufigen Zerstörungen der Brücken durch Unfälle oder Naturkatastrophen.



Sie möchten noch mehr erfahren?

Ausführlichere Informationen und weitere Fotos finden Sie online.

Isarkorrektur 1875 - 1895



1891 erfolgte der Durchstich zum begradierten Flusslauf der Isar. Alte Flusskurven wurden trocken gelegt.



Letzter großer Frachttransport 1904 nach Wien. Der Braukessel war zu groß für die Eisenbahn.



Die erste eiserne Isarbrücke für Niederviehbach 1904.

Vier deutsche Soldaten, die sich in den Isarauen verschanzt hatten - und eine erste Aufforderung, sich zu ergeben, nicht befolgt hatten - wurden am 2. Mai 1945 gefangen genommen und einen Tag später an der gesprengten Isarbrücke standrechtlich von den Amerikanern erschossen.

- **Waldemar Götz**, Leutnant, geb. 14.4.1921 aus Milz, Thüringen
- **Manfred Juhl**, SS-Junker, geb. 11.8.1923 aus Salzwedel
- **Georg Anders**, Soldat, SS-Todesgefechtsverband 2. Pz. Jäger), Bauerssohn aus Siebenbürgen
- **ein unbekannter SS-Soldat**

Nach der Sprengung durch die deutsche Wehrmacht am 29.4.1945.

Ab Sommer 1945: Die US-Militärregierung erlaubte den Fährbetrieb als Notlösung nach der Sprengung. Sie wurde vom Zimmerer Georg Widbiller aus Lichtensee gebaut.

Kampf gegen Rost und Arbeitslosigkeit. Der Arbeitstrup für den Farbanstrich der Ersatzbrücke (ca. 1947).

Neubau einer Betonbrücke im Jahr 1957, damals noch mit sehr viel Handarbeit.



Die am 17. Mai 1957 eröffnete Brücke leistete ihren Dienst bis 2019.