

# Isarbrücke

## Loiching



### Wissenswertes

#### Die Loichinger Isarbrücke - ein Jahrhundertbauwerk?

Die heutige Isarbrücke hat gute Voraussetzungen, ein Jahrhundertbauwerk zu werden. Landrat Heinrich Trapp wies bei der Einweihung am 30. Juni 2009 darauf hin, dass der Landkreis mit modernster Brückenbautechnik hohe Standards gesetzt habe und man zuversichtlich sei, dass ein Brückenneubau in Loiching für künftige Generationen ein einmaliges Ereignis bleiben könne.

In früheren Jahrhunderten mussten die Loichinger ihre Brücke auf eigene Kosten alle paar Jahre wieder neu errichten. Man kann sich heute nur schwer vorstellen, welche Opfer die Loichinger jahrhundertlang für ihre Brücke bringen mussten.

Zur Zeit des Herzogtums im 16. Jahrhundert waren 50, meist kleine Höfe (die Brückengemeinde, eine Genossenschaft), für Bau und Unterhalt verantwortlich, von 1880 bis 1962 war es die Gemeinde Loiching, seit 1962 ist es der Landkreis Dingolfing (seit 1972 Dingolfing-Landau).

Als 2006 eine Sanierung der Brücke geplant wurde, stellte sich heraus, dass die **Restnutzungsdauer auf wenige Jahre begrenzt** sein werde und sie für den Schwerverkehr gesperrt bleiben müsste. Der Landrat setzte deshalb, unterstützt von Bürgermeister Reiner Schachtner und dessen Nachfolger Günter Schuster, einen **Neubau** durch, der mit 4 Millionen Euro veranschlagt wurde. Während des Baus konnte der Verkehr monatelang noch die alte Brücke benutzen, weil der Neubau nebenan in einer leichten Bogenform errichtet wurde. So konnten monatelang eine Sperrung und Umwege über Teisbach und Niederviehbach vermieden werden. Das verteuerte zwar den Brückenbau, aber der wirtschaftliche Vorteil für die Loichinger und Kronwiedener addierte sich auf einen Millionenbetrag (Sprintersparnis). **Die Einweihung wurde wie ein Volksfest gefeiert.** Die Kinder hatten schulfrei und der Landrat lud alle, besonders die Senioren - die Brückenbaustelle war zu einem Rentnertreffpunkt geworden - als Dank für die „Bauaufsicht“ zum gemeinsamen Festmahlein.



Feierliche Verkehrsübergabe am 30. Juli 2009. Ein Fest für das ganze Dorf. Foto: v. r. stellv. Landrat Georg Eberl, Landrat Heinrich Trapp, Bürgermeister Günter Schuster, MdB Max Straubinger, Altbürgermeister Reiner Schachtner, Kreisrat Karl Wolf



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



Spatenstich am 9. September 2008 durch Landrat Heinrich Trapp und Bürgermeister Günter Schuster.



Unterkonstruktion und die massiven Pfeiler der neuen Brücke.



Dank einem parallelen Neubau zur alten Brücke konnte diese noch benutzt und eine monatelange Umleitung vermieden werden.



Baulastträger  
**Landkreis  
Dingolfing-Landau**



**Baukosten**

1908: 91.889 RM  
1955: 354.500 DM  
2009: 3.970.000 €



**Traglast**

1870: 1,25 Tonnen  
1880: 2,5 Tonnen  
1908: 9 Tonnen  
1946: 9 Tonnen  
1955: 30 Tonnen  
2009: 60 Tonnen

**Spatenstich** 09.09.2008  
**Einweihung** 30.07.2009

**Breite der Isar** 107 m  
**Flusskilometer** 50,2 km

**Technische Daten**  
Lichte Weite 119,12 m  
Einzelstützweiten 26 m + 35 m + 35 m + 26 m  
Lichte Höhe bei Widerlager 2,00 m  
Breite zwischen Geländern 10,75 m  
Brückenfläche 1.311 m<sup>2</sup>

**Objekt- und Tragwerksplanung**  
Ingenieurbüro Igl, Putz + Partner, Landshut

**Brückenbau**  
Fa. Mayerhofer GmbH, Simbach a.Inn

**Kosten (insgesamt)** 3.970.000 €  
Baukosten 3.470.000 €  
Planung 500.000 €

**Finanzierung**  
Staat (Mineralölsteuer) 2.020.000 €  
Gemeinde Loiching 140.000 €  
Eigenmittel Landkreis 1.810.000 €

#### 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 Landratsamt: Richard Wagner  
Gesamtkonzeption, Texte und Bildauswahl: Heinrich Trapp  
Layout & Titelfoto: dot Werbeagentur, Marco Gambel  
Landratsamt Dingolfing-Landau, Kommune und staatliche Archive, Wasserwirtschaftsamt,  
Bayer. Vermessungsverwaltung, EuroGeographics, Privatfotos, Zeitungsberichte aus DA, LZ, LNP  
Lokalisatorische Forschungen: Martin Hübner, Georg Rettenbeck  
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)

# Hüh - hot - hüh - hot - hüh - hot...

## Jahrelanger Rechtsstreit um die Brückenkosten entzweit die Gemeinde.

König Max I. Joseph, der Bayern eine Verfassung gab, hatte mit dem Gemeindeedikt von 1818 politische Gemeinden mit Selbstverwaltungskompetenzen zugelassen. Loiching bekam den Gemeindestatus.

- 1874 klagten die 50 Mitglieder der (Zwangs-)Brückengenossenschaft, dass die politische Gemeinde Loiching die Brückenbaulast übernehmen sollte. Die Gemeinde lehnte das ab.
- Das Königliche Bezirksamt (heute Landratsamt) verfügte daraufhin am 22. Mai 1874, dass die politische Gemeinde Loiching „nunmehr den Brückenunterhalt zu besorgen habe.“ Begründung: Seit am linken Isarufer die Ortschaft **Kronwieden entstanden** sei, habe die Brücke ihre rein landwirtschaftliche Funktion verloren. Sie sei nun auch Bestandteil eines Gemeindegeweges, insbesondere als Schul- und Kirchenweg.
- Die Gemeinde Loiching wandte sich daraufhin an die Bezirksregierung in Landshut. Diese hob den Bescheid des Bezirksamtes auf und verpflichtete die Brückengenossenschaft, ihre Aufgaben weiter wahrzunehmen.
- Im Januar 1880 **zerstörte ein Eisgang die Loichinger Isarbrücke**. Die Brückengenossenschaft zögerte mit der Wiederherstellung, weil sie sich überfordert und die politische Gemeinde in der Pflicht sah. Deshalb griff das Bezirksamt Dingolfing ein und verfügte: Die Brücke ist sofort von der politischen Gemeinde wieder zu errichten. Baupflicht und Kostenbeiträge könnten später geklärt und korrigiert werden. **Die Tragkraft der Brücke solle von 25 auf 50 Zentner erhöht werden.**
- Die politische Gemeinde (Bürgermeister Josef Viehbeck, Kronwieden) legte dagegen erneut Widerspruch ein. Am 18. April 1880 ordnete die Bezirksregierung Landshut an, dass nicht die politische Gemeinde, sondern die Brückengenossenschaft sofort die Herstellung der Brücke zu vollziehen habe.
- Das akzeptierte die Brückengenossenschaft nicht und wandte sich am 5. Mai 1880 an die Königliche Staatsregierung in München. Das dortige Innenministerium hob die Entscheidung der Bezirksregierung auf und bestätigte die Rechtsauffassung des Bezirksamtes in Dingolfing. **Die Wiederherstellung der Brücke war Aufgabe der politischen Gemeinde Loiching.**
- Wie sehr man in der Gemeinde zerstritten war zeigt, dass in einer Gemeindeversammlung 49 von 90 Anwesenden (damals hatten nur Männer Wahlrecht) gegen die Kostenregelung opponierten, so dass das Thema in München „gerichtsamtig“ wurde.
- Endgültig entschied der Königliche Verwaltungsgerichtshof in München am 30. Oktober 1883, dass der Unterhalt der Brücke allein von der politischen Gemeinde Loiching zu tragen sei. Damit waren nicht nur die 50 Mitglieder der Brückengenossenschaft, die hauptsächlich in Loiching ansässig waren, für den Brückenunterhalt in die Pflicht genommen, sondern die gesamte Gemeinde mit allen Bürgern, insbesondere auch den Einwohnern aus Kronwieden.

## Eisenbahn und Automobil verdrängen Pferde- und Ochsespanne

Innenministerium und Verwaltungsgerichtshof begründeten ihre Entscheidung, der Gemeinde die Brückenbaulast zu übertragen, damit, dass 1880 die Eisenbahnlinie von Landshut nach Plattling in Betrieb gegangen sei. Die Brücke Loiching diene deshalb nicht mehr vorrangig der örtlichen Landwirtschaft. Es sei anzunehmen, dass dadurch Verkehr aus dem Raum Weigendorf und dem Hinterland zum Haltepunkt der Bahn im Loichingermoos zunehme.

1905 verlegte die Bahn die Loichinger Haltestelle von Loichingermoos nach Kronwieden. Dort wurde ein Bahnhofsgebäude errichtet, dazu kam eine Bahnhofsrestauration auf der anderen Straßenseite.

Der Verkehr über die gemeindliche Isarbrücke (Pferde-, Ochsespanne, ab 1890 Fahrräder, 1899 das erste Automobil) nahm immer mehr zu.

Als die Brücke immer schadhafter wurde und die Tonnage wieder auf 25 Zentner beschränkt werden musste, entschloss sich die Gemeinde mit Bürgermeister Anton Rührmeyer, eine neue eiserne Brücke zu bauen. Voraussetzung dafür war auch die Isarkorrektion: Mit Flussbaumaßnahmen war erreicht worden, dass die Isar in ein festes Flussbett verlegt wurde und nicht mehr nach jedem neuen Hochwasser in mehreren, sich ändernden Flussarmen an Loiching vorbeifloss.

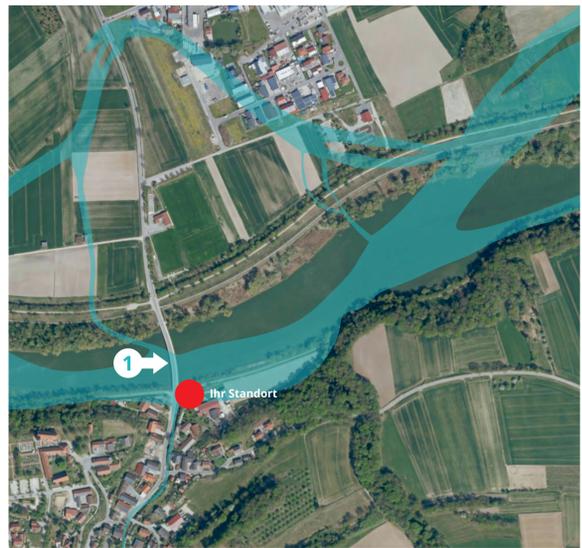
**Die neue eiserne Brücke kostete 91.889 Mark** und führte zu horrenden finanziellen Belastungen der Gemeinde, obwohl es erstmals Zuschüsse vom Distrikt, vom Kreis und vom Königreich Bayern gab. Die Gemeinde Loiching musste für ihren Eigenanteil Schulden aufnehmen. Im Jahr 1909 besaß sie ein Vermögen von 5.579 Mark und Schulden in Höhe von 80.370 Mark und zählte damit zu den **ärmsten Gemeinden** des Distrikts Dingolfing.

# Die Isar

## damals & heute



Auszug aus der Flurkarte von ca. 1812 mit dem damaligen Isarverlauf und den zwei notwendigen Brücken.



Der Flussverlauf (blau) von 1812 auf einer aktuellen Karte zum Vergleich. Die Isar wurde in ein zentrales Flussbett gezwungen. Dadurch ist nur noch **eine Brücke** notwendig. Die Isararme im Norden wurden ausgetrocknet und nutzbar gemacht. Heute befindet sich dort das Gewerbegebiet.

## Die Brücke macht uns arm

### Über 300 Jahre zahlt die Loichinger Brückengenossenschaft (1565 - 1880).

1565 beklagen sich die Einwohner Loichings „und Consorten“ beim Herzog über die Belastungen des Brückenunterhalts. Die Loichinger Isarbrücke war nicht Bestandteil eines überregionalen Handelsweges, sondern wurde hauptsächlich von ortsansässigen Landwirten benutzt, die Weideland auf der anderen Seite der Isar nutzen wollten.

Schon damals (1565) - und weitere drei Jahrhunderte lang - existierte eine „Brückengemeinde“, deren Mitglieder (Genossen) zum Unterhalt der hölzernen Isarbrücke (und zum Schutz des Kirchberges vor Unterspülung durch die Isar) verpflichtet waren. Gemeindeglieder, die meist später zugezogen waren und keinen landwirtschaftlichen Grundbesitz hatten, waren zu Arbeitsleistungen verpflichtet, mussten aber keine Sach- und Geldleistungen beisteuern.

Diese erste Eisenbrücke überspannte die Isar von 1907 bis 1945.

1907

Die alte Brücke war 1907 in einem so maroden Zustand, dass die Gemeinde handeln musste und verfügte:

**„Wer mit Fahrzeugen über 25 Zentner die Brücke befährt, hat mit einer Strafe von 60 Mark oder 14 Tagen Haft zu rechnen.“**

1565

Erster Beleg für eine Brücke bei Loiching: Die Bürger Loichings „und Consorten“ beklagen sich beim Herzog über die Belastungen des Brückenunterhalts.

1623

Regelmäßiger Frachttransport auf Flößen bis nach Wien, z.B. Holz, Papier, Käse, Bier, Felle, Leder und Münchner Golschen (Leinwand).

1640

Personenverkehr auf Flößen von München nach Wien beginnt. Reisedauer: meist 5 Tage. Abfahrt Montag. Zwischenstopp in Dingolfing und Landau jeweils am Dienstag.

1738

Doppeltes Pech hat ein Floßzug aus Tölz (bestehend aus mehreren Flößen, die mit Kalk beladen sind). Er rammt erst die Loichinger Isarbrücke, dann die Teisbacher und bringt beide zum Einsturz.

1829

Die Isar ist von der Mündung bis nach Moosburg zugefroren. Eisstöße führen zu schweren Schäden an den Brücken.

1860

Die 60er-Jahre sind der Höhepunkt der Flößerei: über 10.000 Flöße pro Jahr in München und mehrere Hundert auf der niederbayerischen Isar. Die zunehmende Konkurrenz durch die Eisenbahn (1880 Lückenschluss zwischen Landshut - Dingolfing - Landau) lässt die Bedeutung der Floßfahrt dramatisch zurückgehen.

1875

Beginn der Isarkorrektion in unserer Gegend: Die Isar, die jahrhundertlang in mehreren, oft wechselnden Flussarmen an Loiching vorbei geflossen ist, wird nun in ein Flussbett „gezwängt“. Dauer der Korrektion im Bereich des Bezirksamtes Dingolfing bis 1895.

1876

Die Loichinger Brücke wird vom Hochwasser der Isar weg und fortgerissen und schwimmt nach Teisbach. Dort werden die Brückenteile an Land gezogen. Als Belohnung gibt es Auffanggeld.

1880

Ein Eisgang zerstört im Januar die Loichinger Isarbrücke. Rechtsstreit um Zuständigkeit und Kosten: (siehe „Hüh - hot...“ auf Tafel 2).

1907

Die Gemeinde Loiching baut auf eigene Kosten eine neue, erstmals eiserne Brücke. Die Gemeinde verschuldet sich dadurch erheblich und für längere Zeit. Das Bauwerk wird am 12. Juli 1908 mit einem großen Fest eingeweiht.

1945

Am 29. April 1945 sprengen deutsche Wehrmachtssoldaten auf Befehl Adolf Hitlers die Loichinger Isarbrücke.

1945

Die amerikanische Militärregierung in Dingolfing-Schermau erlaubt den Betrieb einer Fähre für Personen und leichte Fahrzeuge.

1946

Hebung der gesprengten Brücke. Notdürftige Reparatur. Fortbestand als Provisorium bis 1955.

1954

Die Gemeinde Loiching baut mit der Firma Muy und Pitroff (Köln) eine neue Isarbrücke. Das ganze Dorf feiert die Einweihung am 20. April 1955.

1962

1962 wird die Gemeindestraße von Loiching nach Kronwieden zur Kreisstraße aufgestuft. Der Landkreis Dingolfing übernimmt damit die Kosten für den Brückenunterhalt.

2008

Baubeginn der neuen Isarbrücke im September 2008. Einweihung der neuen Isarbrücke am 30. Juli 2009.



Die Karte von Philipp Apian aus dem Jahr 1568 zeigt bereits eine Isarbrücke in „Leuching“, in Teisbach nur über einen Flussarm und in Dingolfing über zwei Arme.



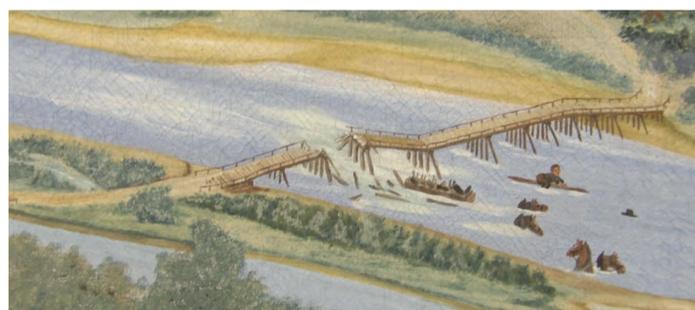
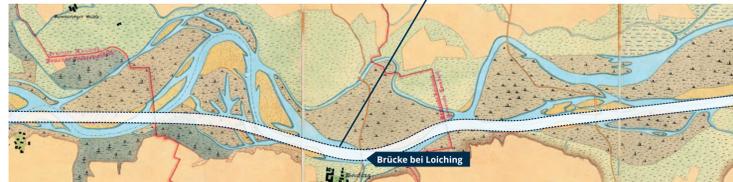
SCAN MICH

Sie möchten noch mehr erfahren?

Ausführlichere Informationen und weitere Fotos finden Sie online.

### Isarkorrektion 1875 - 1895

Geplangtes neues Flussbett auf der Karte von 1875



Am 31. März 1842 bricht die Isarbrücke bei Loiching ein, als sie der Bauer Aloys Mayer von Rasch mit einem Pferdefuhrwerk überqueren will. Mit einer Votivtafel in der Wallfahrtskirche auf dem Dreifaltigkeitsberg dankt er für den glücklichen Ausgang.



Fährbetrieb nach Brückenzerstörung.



Landrat Dr. Hastreiter und Bürgermeister Huber bei der Einweihung der Brücke 1907.



Pfarrer Speckner gibt der Brücke den kirchlichen Segen.

## Bruckmeister & Bruckstadel

Die Instandsetzung bzw. der Wiederauf- und Neubau der Isarbrücken war eine teure Verpflichtung für die Menschen, die in den Ortschaften entlang der Isar lebten. Hüttenkofen (Wörth), Niederviehbach, Gummering, Loiching, Teisbach, Dingolfing, Gottfrieding, Pilberskofen, Mamming etc., sie alle hatten Bruckmeister beschäftigt, die mit der Dorfgemeinschaft beschädigte oder zerstörte Brücken wieder funktionsfähig machen mussten.

In „Bruckstadeln“ hielt man Brückenholz vorrätig, denn es war nur eine Frage der Zeit, bis die bestehende Isarbrücke wieder „den Bach bzw. den Fluss hinunterging.“

Gründe hierfür waren:

- Hochwasserfluten
- Unfälle mit Flößen
- Eisstöße
- Kriegerische Auseinandersetzungen



Die alte Brücke (rechts) kurz vor dem Abbruch (rechts).