

# Isarbrücke

## Gottfrieding



### Wissenswertes

#### Keine halben Sachen: Neue Brücke trotz Ortsumgehung

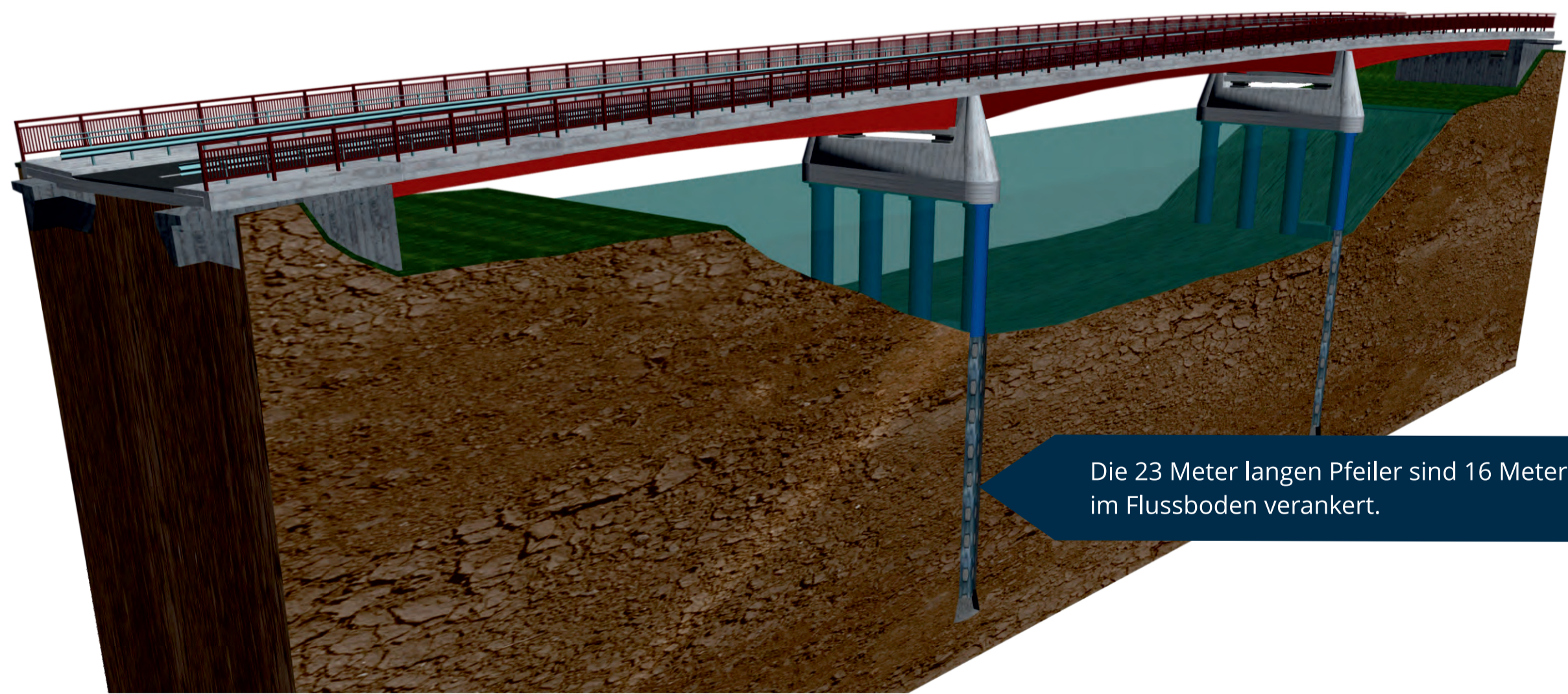
Als der Landkreis 1996 auf dem Gebiet der Gemeinde Gottfrieding - in Sichtweite der „alten“ Brücke - eine moderne und leistungsfähige Isarbrücke für die Ortsumgehung der Stadt Dingolfing (und auch Gottfriedings) baute, war es nicht denkbar, dass man ein Jahrzehnt später am traditionellen Brückenstandort die „alte“ Brücke abreißen und durch eine neue ersetzen würde. Mit Baujahr 1949 war sie in die Jahre gekommen, so dass sie zu Beginn des neuen Jahrtausends für den örtlichen Verkehr saniert und ertüchtigt werden sollte. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hatte die Gemeinde 1996 eine Geh- und Radwegebrücke parallel zur Straßenbrücke gebaut. Bei der Bauwerksprüfung 2005, bei der auch Taucher eingesetzt wurden, stellte sich heraus, dass die Brücke zwischenzeitlich gravierende Schäden bekommen hatte, die eine sofortige Tonnagebeschränkung von bisher 12 auf 9 t zur Folge hatte. Der zunehmende Schwerverkehr (der zum Teil die Gewichtsbeschränkungen ignorierte), aber auch Streusalz hatten der Brücke stark zugesetzt. Ganz Gottfrieding war froh, dass der Kreistag die billigeren Varianten (Sanierung, dann Sperrung und Umleitung des Schwerverkehrs) nicht aufgriff, sondern innerhalb kurzer Zeit eine zweite Isarbrücke bei Gottfrieding plante und baute.

Für die 106 m lange Brücke hatte das Planungsbüro Prof. Dr. Bulicek (Passau) eine Stahlverbundbrücke über 3 Felder mit einer Bohrpfehl-Sondergründung als wirtschaftlichste Lösung vorgeschlagen. Der Überbau wurde im Baukastensystem (mit geschweißten Stahlhohlkästen) hergestellt und mit Sondertransportern (40 m lang, 40 t schwer) zur Baustelle gebracht. Aus wassertechnischen Gründen (Stützkraftwerk) wurde die neue Brücke um 80 cm angehoben. Dadurch mussten die Auffahrten beidseits der Brücke ebenfalls angepasst werden. Eine Neugestaltung der Straße und des Geh- und Radweges auf einer Gesamtlänge von 250 m wurde somit notwendig.

Die Pfeiler stehen auf 23 Meter langen ausbetonierten Stahlrohren, die 16 Meter tief in den Flussgrund einbinden und dort im Beton eingebettet sind. An der neuen Brücke (Breite von 7 m auf 11,75 m erweitert) ist jetzt auch ein Geh- und Radweg integriert, die Tonnage wurde von 12 bzw. 9 t auf 60 t erhöht. Nach dem Spatenstich am 31. Juli 2006 wurde sie nach knapp einjähriger Bauzeit mit einem bunten Fest für die gesamte Gemeinde am 25. Juli 2007 eingeweiht.



Feierliche Verkehrsübergabe am 25. Juli 2007. Landrat Heinrich Trapp und Bürgermeister Emil Gruber (flankiert vom stellv. Landrat Georg Eberl), MdB Florian Pronold, Kreisrat Hans Vilsmeier (rechts) und MdB Max Straubinger sowie Kreisrat Karl Wolf (links)



Die 23 Meter langen Pfeiler sind 16 Meter im Flussboden verankert.



Abbruch der alten Brücke. Die Fußgängerbrücke links bleibt während der Bauarbeiten als Behelfsbrücke bestehen.



Ein Schwertransport liefert die 40 Tonnen schweren Stahlhohlkästen für die Unterkonstruktion der Brücke.



Setzen der Stahlhohlkästen auf die Betonpfeiler.



**Baulastträger**  
**Landkreis**  
**Dingolfing-Landau**



**Baukosten**

1909: 65.000 RM  
1949: 100.000 RM  
+ 230.000 DM  
2007: 2.505.000 €



**Traglast**

1909: 3 Tonnen  
1949: 12 Tonnen  
2007: 60 Tonnen

**Spatenstich** 31.07.2006  
**Einweihung** 25.07.2007

**Breite der Isar** 105 m  
**Flusskilometer** 42,2 km

#### Technische Daten

Lichte Weite 106 m  
Einzelstützweiten 33,10 m + 41 m + 33,10 m  
Lichte Höhe bei Widerlager 2,53 m  
Breite zwischen Geländern 11,75 m  
Brückenfläche 1.260 m<sup>2</sup>

#### Objekt- und Tragwerksplanung

Ingenieurbüro Bulicek + Ingenieure, Passau

#### Brückenbau

Berger Bau GmbH, Passau

**Kosten (insgesamt)** 2.505.000 €  
Baukosten 2.100.000 €  
Grunderwerb, Vermessung 5.000 €  
Planung 400.000 €

#### Finanzierung

Staat (Mineralölsteuer) 1.400.000 €  
Gemeinde Gottfrieding 41.000 €  
Landkreis Dingolfing-Landau 1.064.000 €

#### 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 & Tiefenfoto: dot Werbeagentur, Marco Gambel  
Landratsamt Dingolfing-Landau, Kommune und staatliche Archive, Wasserwirtschaftsamt,  
Bayer. Vermessungsverwaltung, EuroGeographics, Privatfotos, Zeitungsberichte aus DA, LZ, LNP  
Lokalisatorische Forschungen: Franziska Pöhlmueller  
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)

## Kurfürstliche Goldwäscher-Patente für Gottfrieding

Die Isar führte vor der Flusskorrektur (2. Hälfte des 19. Jahrhunderts) in ihren Schwemmsanden Goldpartikel mit sich. Sie stammen nicht aus den Alpen, sondern wurden aus dem **Molassegestein** nördlich von Wolfratshausen ausgewaschen.

Herzog Georg der Reiche (Bayern-Landshut) hatte 1477 mit einer Gesellschaft zum Zwecke der Goldgewinnung aus der Isar einen Kontrakt geschlossen. Das Gold musste an den Herzog (später Kurfürst, dann König) gegen Entgelt abgegeben werden.



**Isar-Gold-Dukate**  
geprägt im Jahr 1760  
3,49 Gramm, 21mm Durchmesser  
Foto: Münzsammlung München

Die Isar im Bereich zwischen Niederaichbach und Mamming war mit ihrem oft wechselnden Verlauf, ihren vielen Mäandern und Sandbänken ein **besonders lohnendes Goldwaschgebiet**. Ortschaften wie Golding (1 km südwestlich dieser Brücke) dokumentieren das. Im Jahre 1705 wurden **9 Goldwäscher-Patente** verteilt: 3 in Mamming, 1 in Heilberskofen, 2 in Pilberskofen, 2 in Sossau, **1 in Gottfrieding**. Die Goldwäscher waren meist Fischer, Schiffer, Söldner und Tagelöhner.

Über das Gold verfügte der Landesherr. Von 1756 (Kurfürst Max III.) bis 1830 (König Ludwig I.) wurden daraus Isargold-Dukaten geprägt. Sie zeigten den Landesherrn, den Flussgott und trugen die Aufschrift „Ex Auro Isarae“, d.h. aus dem Gold der Isar. Am 10. Juni 1877 meldete die Isar-Zeitung, dass der Goldwäscher Josef Hummel aus Rosenau in der Isar ertrunken sei. Ein Goldwäscher verdiente in der Regel 2 Gulden 45 Kreuzer, das entsprach dem Einkommen von 11 ungelerten Tagelöhnern.

## Die Isar damals & heute



Auszug aus der Flurkarte von ca. 1812 mit dem damaligen Isarverlauf. Dabei ist zu sehen, dass nur Richtung Norden ein Nebenarm der Isar mit einer Brücke (1) und durch eine Furt (2) überquert werden konnte. Die große Brücke über den Hauptarm der Isar war zu diesem Zeitpunkt zerstört.



Der Flussverlauf von 1812 (blau markiert) auf einer aktuellen Karte zum Vergleich. Die Isar wurde in ein zentrales Flussbett gezwungen. 1) Die Isarbrücke am Sportplatz, 2) Die Isarbrücke an der Ortsumgebung.



Stahl-Beton-Brückenbau 1947 - 1949

### Stahl statt Holz

Bis ins 19. Jahrhundert waren die Gottfriedinger Isarbrücken aus Holz. Sie wurden durchschnittlich alle 10 Jahre (oft auch mehrmals im Jahr) von den Isarfluten weggerissen und mussten unter großen Opfern neu errichtet werden. Zunächst war dies Aufgabe der Hofmark, nach deren Auflösung ging die Bau- und Unterhaltspflicht auf den Hofbauer, den Uiderbauern und das Wirtshaus über, später auf das ganze Dorf Gottfrieding, schließlich auf die Gemeinde Gottfrieding (ab 1818).

**Die Bewohner zwischen 17 und 60 Jahre**, mussten zum Brückenbau und für Renovierungen **Hand-, Spann- und Arbeitsdienste** leisten. Unter Anleitung eines Brückenbaumeisters dauerte der Arbeitstag von 6.30 Uhr bis 17.45 Uhr, die Mittagspause war von 10.45 Uhr bis 12.30 Uhr. Der **Brückenzoll** (für ein Fuhrwerksgespann 20 Pfennig, für ein Stück Vieh 5 Pfennig) deckte nur einen kleinen Teil der Kosten. Die Aufwendungen für die Brücke umfassten den größten Teil der Gemeindeausgaben.

#### Die erste eiserne Brücke

Nach der Isarkorrektur begann die Gemeinde unter Bürgermeister Johann Baptist Merz mit der Planung einer eisernen Brücke. Der Kostenvoranschlag belief sich auf 65.000 RM. Um das Geld aufzubringen, musste die Gemeinde die Gemeindeumlage erhöhen sowie **eine Biersteuer und eine Landübergabesteuer** einführen. Dafür wurde 1912 der Brückenzoll neu festgelegt. Man beschloss, dass **Heu- und Mistwagen künftig zollfrei** über die Brücke fahren dürfen.

#### Isarbrücke kurz vor Kriegsende gesprengt

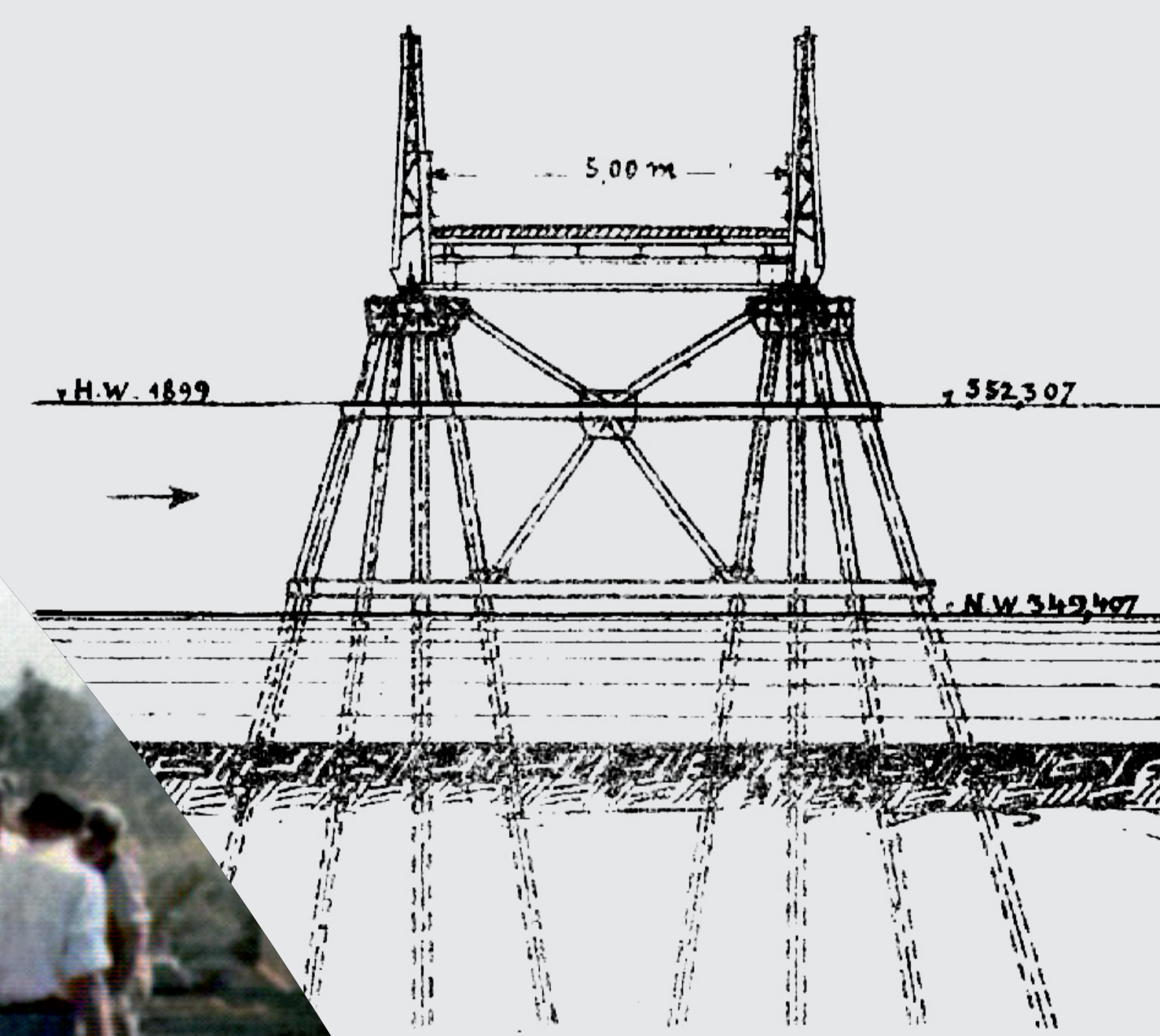
Die stabile Isarbrücke fand in den letzten Kriegstagen am 29. April 1945 ein jähes Ende, als Wehrmachtssoldaten den Vormarsch amerikanischer Truppen aufhalten wollten und die Brücke sprengten. Die US-Truppen bauten eine Pontonbrücke und überquerten die Isar einen Tag später.

#### Original-Ton von 1949:

Dass Anspruchsdenken und das Dankbarsein sich seither doch etwas verändert haben, zeigt der Zeitungsbericht vom 14.11.1949 im Dingolfinger Anzeiger: „Die wenigsten hatten damals Hoffnung auf den baldigen Bau einer neuen Brücke. Viele sagten: Eine neue Brücke werden wir wohl nicht mehr erleben. Inzwischen sind vier Jahre vergangen. Die neue Brücke ist fertig. Wir schütteln stauend den Kopf. Wie ein Wunder steht sie vor uns, als hätte man sie hingezaubert.“

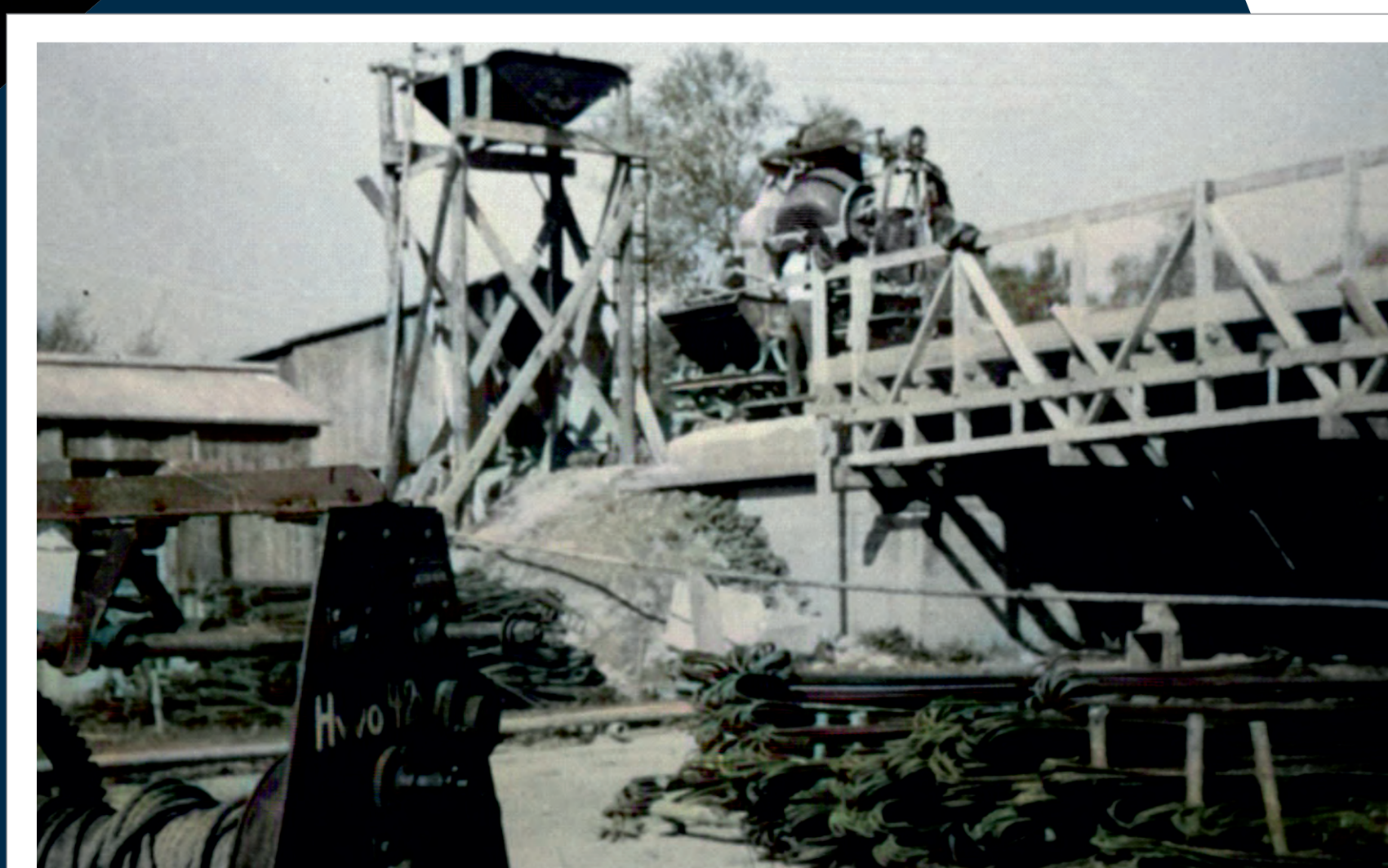
#### Neubau einer Stahl-Beton-Brücke

Die amerikanische Militärregierung in Dingolfing-Schermau gestattete im Sommer 1945 der Gemeinde die **Einrichtung eines Fährbetriebs**. Dies verursachte der Gemeinde jährlich Personal- und Sachkosten in Höhe von 12.000 RM. Deshalb plante Bürgermeister Willis mit seinem Gemeinderat den Bau einer neuen Stahl-Beton-Brücke. **1946 wurden die Trümmer** der gesprengten Brücke **aus dem Fluss geräumt**. Allein diese Arbeiten kosteten der Gemeinde 35.200 RM. In einer Zeit, in der man kaum ein Pfund Nägel zu kaufen bekam, schien es unmöglich, einen Brückenbau durchzuführen. Am 5. Juli 1947 begannen die Arbeiten, am 28. April 1949 feierte man Richtfest und am 14. November 1949 die Einweihung und Verkehrsfreigabe. Wo immer es ging, wurden Arbeiten **freiwillig und kostenlos von der Gemeindebevölkerung** ausgeführt.



Brückenplan von 1909

Der Beton für die Brücke wurde 1947 in Handarbeit mit kleinen Betonmaschinen (hinten links) eingebracht.



Mit einfachsten Mitteln und viel Personalaufwand wurde die Brücke von 1947 an erbaut.

1371

Brücke bei Gottfrieding erstmals urkundlich erwähnt: „Peter, dem Seemann“ werden zwei Lehen bei der Brücke „Brukk“ zu Gottfrieding verliehen.

1623

Flößer aus dem Oberland (Lenggries, Tölz) beginnen mit regelmäßigem Frachttransport (Holz, Baumaterial, Leinen) die Isar hinab, dann auf der Donau bis nach Wien. Der Frachtverkehr auf Flößen endet 1904, als die Konkurrenz der Eisenbahn zu groß wird. Ab 1640 regelmäßiger Personenverkehr auf Flößen bis nach Wien (März bis November, Reisedauer 5 Tage).

1829

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

1832

1844, 1871, 1896 schwere Hagelunwetter (teils hühnereigroße Hagelgeschosse) führen zu Hochwasser und beschädigen die Brücke.

1853

Hochwasser zerstört die Brücke.

1875

Beginn der Isar-Korrektion (bis 1895). Die Isar, die jahrhundertlang in mehreren, wechselnden Flussarmen an Gottfrieding vorbeigeflossen war und dabei eine Breite von oft 300 Metern und mehr einnahm, wird in ein begradigtes Flussbett "gezwängt". Die Hauptarbeiten im Bereich Gottfrieding beginnen 1883.

1877

Der Bauer Josef Huber aus Tichling stürzt mit Wagen (Getreideladung) und Pferden in die eiskalte Isar, als morsche Querbalken brechen. Die Pferde ertrinken, der Bauer kann von Wasserbauarbeitern ans Ufer gezogen werden. Er erhält als Entschädigung 600 Mark aus der Gemeindekasse, hat aber als Spätfolge an der Gicht zu leiden. Um den Kindern den Weg zur Schule zu ermöglichen, müssen alle Stege über die Nebenarme der Isar ertüchtigt werden.

1880

Eisstöße zerstören alle Brücken zwischen Landshut und Plattling. Auch die Gottfriedinger Brücke wird zerdrückt und „geht die Isar hinunter“.

1883

Die drei Jahre alte Brücke wird bei einem Hochwasser am 15. Juni 1883 weggerissen, ebenso ein Teil des Uferbereiches. Der Neubau an der gleichen Stelle würde 17 Joche (Pfeiler) erfordern. Deswegen wird die neue Brücke 100 Meter isaraufwärts verlegt. Dort sind nur 13 Joche nötig.

1909

Die Zeit der Holzbrücken ist vorbei: Die Gemeinde gibt bei der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) eine eiserne Brücke in Auftrag, die am 24. Oktober 1909 eingeweiht wird.

1945

Am 29. April 1945 sprengen deutsche Truppen die Isarbrücke, um den Vormarsch der US-Army, die von Norden her anrückt, aufzuhalten. Die amerikanischen Truppen errichten eine Pontonbrücke und setzen einen Tag später auf das Südufer der Isar über.

1945

Mit Erlaubnis der amerikanischen Militär-Regierung in Dingolfing-Schiermau organisiert die Gemeinde einen Fährbetrieb über die Isar. Die Personal- und Sachkosten belaufen sich jährlich auf 12.000 Reichsmark. Zusätzliche 35.200 Reichsmark kostet der Gemeinde die Beseitigung der gesprengten Brückenteile.

1949

Am 14. November 1949 Einweihung der neuen Brücke (104 m, 6 m breit, 12 Tonnen Tragkraft). Sie wurde von der Deggendorfer Werft im Auftrag der Gemeinde Gottfrieding als Stahlbrücke mit aufgelegter Stahlplatte gebaut.

1963

Die Gemeindeverbindungsstraße wird zur Kreisstraße aufgestuft. Der Landkreis Dingolfing übernimmt die Kosten für den Unterhalt und die Baulast der Isarbrücke.

1967

Die Brücke wird gesperrt, als Pfeiler einsinken und die Brücke nachgibt. Umgehende Sanierung, dabei zeitweise Beschränkung auf 3,5 Tonnen.

1975

Bau eines Stützschwellenkraftwerkes 1 km unterhalb der Isarbrücke, um ein tieferes Eingraben der Isar zu vermeiden. Fertigstellung 1978.

1996

Errichtung einer Geh- und Radwegebrücke durch die Gemeinde.

2006

31. Juli: Baubeginn der der neuen Isarbrücke. Einweihung 25. Juli 2007.



Regelmäßiger Fracht- und Personentransport auf der Isar mittels Flößen vom 17. bis ins 19. Jahrhundert.



SCAN MICH

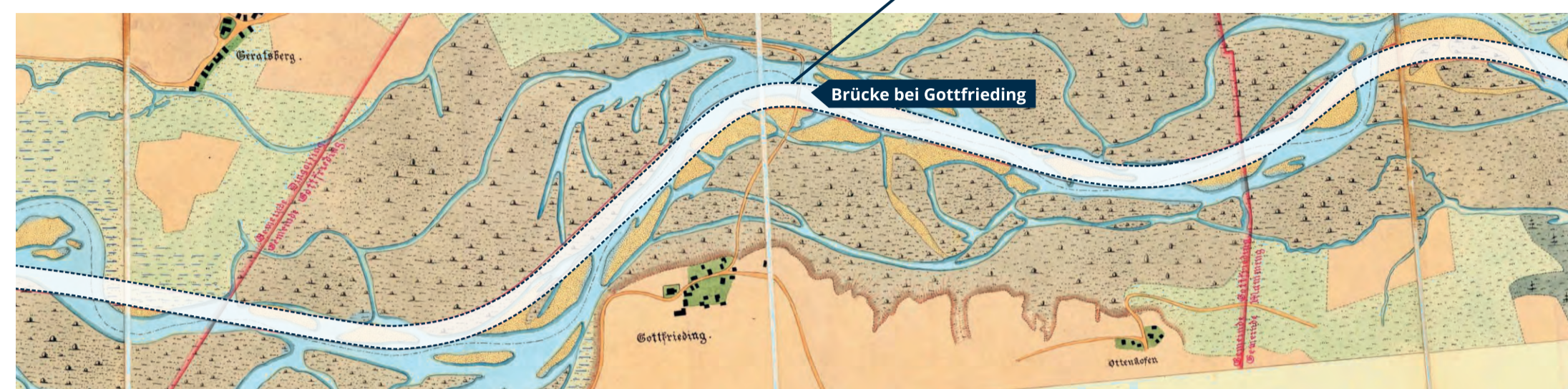
landkreis-dingolfing-landau.de/bruecken

Sie möchten noch mehr erfahren?

Ausführlichere Informationen und weitere Fotos finden Sie online.

## Isarkorrektion 1875 - 1895

Geplantes neues Flussbett auf der Karte von 1875



Die Holzbrücken werden abgelöst: Einweihung der eisernen Brücke am 24. Oktober 1909.



29. April 1945: Die zerstörte Isarbrücke



Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs richtete die Gemeinde einen Fährbetrieb ein, der jährlich 12.000 Reichsmark Personal- und Sachkosten verursachte.



Vier Jahre lang musste man den Fluss mit einer Seilfähre überqueren, die schwere Lasten und über 100 Personen gleichzeitig über die Isar befördern konnte.



Die Isarbrücke aus Stahl von 1949. Sie leistete 57 Jahre zuverlässige Dienste.