

LANDKREIS
DINGOLFING-LANDAU



GEMEINDE
NIEDERVIEHBACH



VERKEHRSFREIGABE
für die neu erbaute
ISARBRÜCKE
NIEDERVIEHBACH
FESTSCHRIFT

PROGRAMM

zur Verkehrsfreigabe für die neu erbaute Isarbrücke Niederviehbach

am Mittwoch, 4. Dezember 2019, ab 10.30 Uhr

1. Musikalische Einleitung durch die Musikschule Dingolfing unter der Leitung von Georg Schwimmbeck
2. Begrüßung der Gäste und Ansprache durch Landrat Heinrich Trapp
3. Musikstück
4. Einlage des Kindergartens St. Georg Niederviehbach
5. Grußwort des 1. Bürgermeisters Johannes Birkner
6. Musikalische Einlage der Mittelschule Niederviehbach
7. Musikstück
8. Einlage der Kloster-Realschule Niederviehbach
9. Grußwort des Planers Prof. Dr.-Ing. Hans Bulicek
10. Choral der Musik
11. Kirchliche Segnung der neuen Brücke durch Pfarrer Stefan Brunner (Kath. Pfarrei Niederviehbach) und Pfarrerin Sabine Wiegmann (Ev. Pfarrei Dingolfing)
12. Musikstück
13. Verkehrsfreigabe durch Landrat Heinrich Trapp und 1. Bürgermeister Johannes Birkner
14. Gemeinsames Essen in der Viehbachhalle mit Bewirtung durch das Restaurant "Da Enzo" und Vorführung des Films "Entstehen der Isarbrücke Niederviehbach" von Marcel Ederer und Anton Schröttner



Grußwort des Landrats



Brücken sind ganz besondere Bauwerke. Man baut sie für Generationen und – wenn alles gut geht – für hundert und mehr Jahre. Als Landrat freue ich mich, dass der Landkreis Dingolfing-Landau als Bauherr zusammen mit der Gemeinde Niederviehbach die neue Isarbrücke dem Verkehr übergeben kann. Damit ist für viele Jahrzehnte eine trag- und leistungsfähige Verbindung aller Gemeindeteile sichergestellt.

Fünf Isarbrücken hat der Landkreis in den vergangenen 20 Jahren gebaut – nun folgte in Niederviehbach die Nummer sechs. Mit Gesamtkosten in Höhe von 8,4 Millionen Euro ist sie im Vergleich zu den Isarbrücken in Gottfrieding-Ostumgehung, Gottfrieding, Loiching, Mamming und Teisbach die teuerste.

Aufgrund der mangelnden Standsicherheit konnte der Schwerlastverkehr zuletzt nur noch beschränkt zugelassen werden. Ursprüngliche Planungen sahen eine Generalsanierung der Brücke aus dem Jahr 1956 vor. Untersuchungen ergaben dann aber, dass aufgrund der Schäden an der Substanz nur ein Neubau infrage kommt. Der Kreistag hat das Millionenprojekt schließlich auf den Weg gebracht. Der Landkreis hat für den Neubau der Isarbrücke Niederviehbach 4,5 Millionen Euro aufgewendet. Aus den Steuermitteln des Bundes und des Freistaats hat die Bayerische Staatsregierung 3,7 Millionen Euro bereitgestellt. Die Gemeinde

Niederviehbach, auf deren Wunsch ein Geh- und Radweg angelegt wurde, beteiligt sich mit 250.000 Euro.

Bei allen Anliegern, die während des Neubaus Behinderungen und Umwege in Kauf nehmen mussten, möchte ich mich herzlich für ihr Verständnis und ihre Geduld bedanken. Danken darf ich auch den Kreisgremien sowie der Gemeinde Niederviehbach, stellvertretend dem inzwischen leider verstorbenen Bürgermeister Josef Daffner und seinem Nachfolger Johannes Birkner. Den beteiligten Unternehmen und Planern sage ich ebenfalls Dank für die saubere Bauausführung. Allen Nutzern der Brücke wünsche ich eine unfallfreie Fahrt, der Brücke eine lange Lebensdauer zum Nutzen und Segen aller Menschen, die sie passieren.

Heinrich Trapp
Landrat



Grußwort des Bürgermeisters

„Von allem, was der Mensch baut und aufbaut, gibt es nichts Besseres als Brücken!“

(Ivo Andric, jugoslawischer Schriftsteller, Diplomat und Politiker, Literaturnobelpreisträger)

Es gibt wohl nur wenige Bauwerke, die neben ihrer eigentlichen Bestimmung so sehr mit Symbolik befrachtet sind, wie die Brücken. Ein Brückenbau ist dem Wortsinne nach eigentlich eine ganz profane Angelegenheit; man verbindet damit zwei Seiten eines Ufers oder eines Tales. Und doch schwingt immer auch die symbolische Bedeutung des Verbindenden, des Zusammenführens von getrennten Teilen mit.

Wir hier in der Gemeinde Niederviehbach sind dankbar und sicherlich auch ein wenig stolz darauf, dass nach einer Bauzeit von gut zwei Jahren unsere neue Isarbrücke fertiggestellt werden konnte.

Zunächst war die Gemeinde gefordert. Die notwendigen Ver- und Entsorgungsleitungen wie Gas, Wasser und Abwasser, Strom, Telefon zwischen den nördlichen Gemeindeteilen Rothaus und Lichtensee sowie Oberviehbach und dem Siedlungsschwerpunkt Niederviehbach am südlichen Isarufer sollten in einem Spülbohrverfahren mittels Düker unter dem Flussbett verlegt werden. Allein das Vorhaben scheiterte nach mehreren Versuchen. Eine Bauverzögerung in den Dezember 2017 hinein und Kosten von rund 180.000 Euro für die Kommune waren die Folge. Die Ver- und Entsorgungsleitungen mussten unter der Brücke angebracht werden.

Als im Dezember 2017 mit dem offiziellen Spatenstich der Startschuss für das Millionenprojekt gefallen war, ging es dann Schlag auf Schlag. Damit die Kreisstraße DGF 4 nicht über den gesamten Bauzeitraum hinweg gesperrt werden musste, entschied man sich für ein aufwendiges, aber teureres Verfahren. Die neue Brücke wurde als Spannbetonbrücke etwas weiter flussabwärts gebaut. Nachdem der Verkehr dann auf die neue Brücke verlegt werden konnte, wurde die alte Brücke aus dem Jahre 1956 bis zur Flusssohle abgetragen. So waren lediglich zwei Vollsperrungen über einen kürzeren Zeitraum hinweg erforderlich. Höhepunkt und krönender Abschluss war Anfang Oktober der Verschiebung der neuen Brücke an die alte Stelle. Heute können wir voller Stolz und Dankbarkeit auf unsere neue Isarbrücke blicken! Dankbar sind wir sicherlich alle dafür, dass während der gesamten Bauphase niemand zu Scha-



den gekommen ist.

Lassen Sie mich an dieser Stelle an einen Mann erinnern, dem es nicht mehr vergönnt sein sollte, den Abschluss der Baumaßnahme mitzuerleben. Unserem verstorbenen Bürgermeister Josef Daffner war in seiner Eigenschaft als Kreisrat und als Gemeindeoberhaupt der Brückenbau stets eine Herzensangelegenheit, für die

er sich in allen Gremien mit Vehemenz eingesetzt hat. So wurde auf Wunsch der Gemeinde auf der Brücke ein Geh- und Radweg angelegt. Allen Bürgerinnen und Bürgern und allen Verkehrsteilnehmern danke ich für ein übergroßes Maß an Geduld und Verständnis über die gesamte Bauphase hinweg und vor allem in den - gottseidank - nur wenigen Monaten der Vollsperrung. In beispielhafter Zusammenarbeit von beschlussfassenden Gremien wie Kreistag und Gemeinderat, von politischen Entscheidungsträgern, allen voran Landrat Heinrich Trapp, mit Vertretern der planenden Büros und der am Bau beteiligten Firmen, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und nicht zuletzt den Bürgerinnen und Bürgern, ist ein Gemeinschaftswerk entstanden, das die Menschen in unseren verschiedenen Gemeindeteilen und weit darüber hinaus verbindet.

Brücken schaffen Verbindungen und stärken unsere dörfliche Gemeinschaft! Ich möchte mein Grußwort mit den Worten des belgischen Theologen und Friedensnobelpreisträgers Dominique Georges Pire schließen, der uns an die Symbolkraft dieses Bauwerks erinnert: „Die Menschen bauen zu viele Mauern und nicht genügend Brücken.“

Johannes Birkner
1. Bürgermeister

Die Vorgängerbrücke



Die Straße von Oberviehbach über Niederviehbach nach Lichtensee war bereits vor dem Zweiten Weltkrieg eine sogenannte Landstraße II. Ordnung und stand in der Baulast des Bezirks Dingolfing (Vorläufer des Landkreises). Der nachmalige Landkreis Dingolfing war somit auch in dieser Zeit schon für die Isarbrücke Niederviehbach zuständig. Allerdings lag die Verwaltung der Kreisstraßen in den Händen der staatlichen Bauverwaltung, nämlich dem Straßenbauamt Landshut. Hier war man nach dem Krieg bemüht, den Verkehr über die Isar wieder über eine funktionierende Brücke zu führen.

1948 wurden zwischen den verbliebenen Teilen der alten Eisenbrücke zwei "Kohnbrücken" mit je 39 Meter Länge eingebaut. Die Planung erfolgte durch die Bauunternehmung Alfred Kunz in München. Die Fahrbahnbreite betrug nur 5,00 m. Die Tragkraft betrug 18 Tonnen.

Anfang der 50er Jahre begannen die Planungen für die Staufstufe Gummering. Mit Schreiben vom 11.01.1952 teilte die Bayernwerk AG mit, dass die vorhandene

Brücke zu niedrig sei und um ca. 1,84 m angehoben werden müsse. Dies betraf die behelfsmäßig reparierte Eisenbrücke. Spätere Untersuchungen ergaben sogar eine notwendige Hebung um 2,40 m.

Der Kreistag Dingolfing erhob noch im Oktober 1955 keine Einwendungen gegen die Hebung der Brücke. Die Kosten sollte allerdings die Bayernwerk AG als Maßnahmeträger übernehmen. Diese wurden mit rund 130.000 DM beziffert.

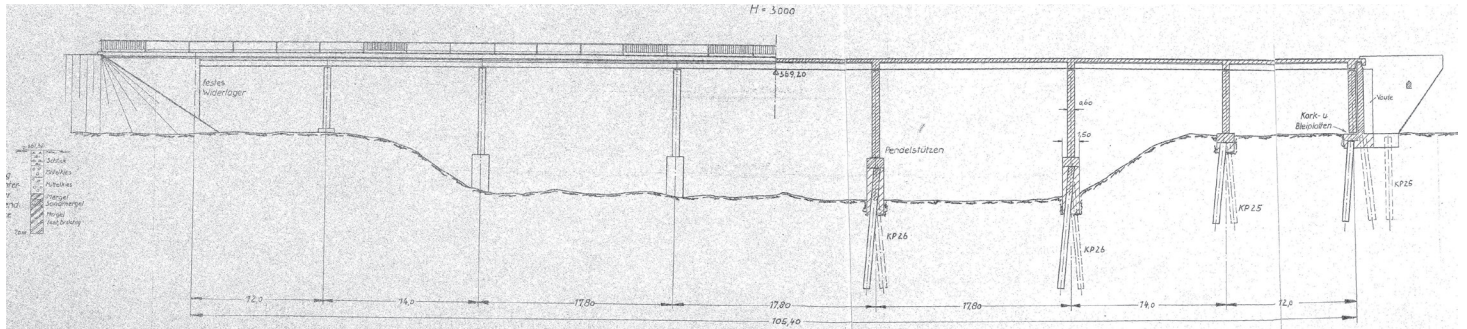
Dem Schriftverkehr vom Winter 1956 ist dann aber zu entnehmen, dass ein Neubau unterstrom der alten Brücke "in Aussicht genommen" wird. "Im Hinblick darauf, daß es sich bei der jetzt vorhandenen Brücke Niederviehbach um eine Zwangslösung der Nachkriegszeit handelt, lag der Gedanke nahe, die Aufwendungen für die Hebung der alten Brücke zu ersparen und als Grundstock für eine neue Brücke in unmittelbarer Nähe der alten zu verwenden" (Straßenbauamt Landshut, 15.03.1956). Interessant für den Landkreis war vor allem, dass neben dem Kostenanteil des Bayernwerks auch ein staatlicher Zuschuss gewährt wurde, so dass



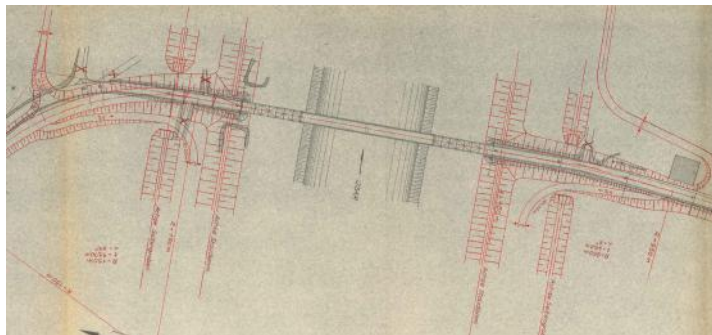
Brückenbau mit großen Betonmischmaschinen in Handarbeit im Jahre 1956



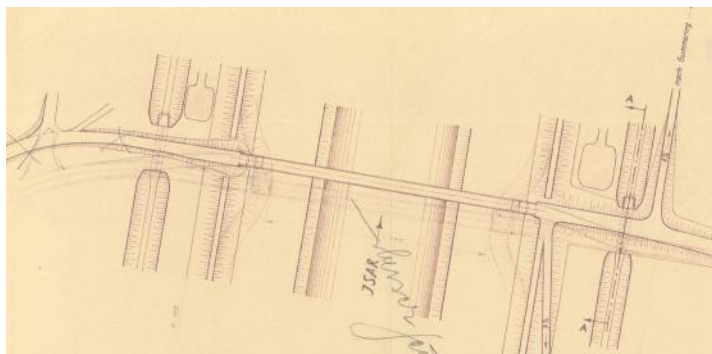
Abbruch der Behelfsbrücke nach Inbetriebnahme der neuen Isarbrücke



Längsschnitt für die neue Isarbrücke von 1956 (oben). So stand die Brücke bis 2019.



Plan des Straßen- und Flußbauamtes Landshut zur Hebung der Isarbrücke von 1952



Plan für den Neubau der Brücke aus dem Jahr 1956 (rechts). Nach diesem Plan wäre die neue Brücke westlich der alten Eisenbrücke gebaut worden.

die Eigenmittel nur mit rund 140.000 DM geschätzt wurden.

Einschränkend schreibt aber das Straßenbauamt: "Die jetzige Brücke ... hat aber immerhin rd. 5 m Fahrbahnbreite und 18 ... t Tragfähigkeit, was bei der dort bestehenden und noch zu erwartenden Verkehrsbelastung auf viele Jahre hinaus ausreichen würde. Der Verkehr mit rd. 180 Fahrzeugen/Tag ... ist gering und wird eine erhebliche Steigerung in absehbarer Zeit nicht erfahren". Oberregierungsbaurat Wolfgang Schempp empfiehlt abschließend in seinem Schreiben, auf den Neubau der Brücke Niederviehbach zu verzichten und stattdessen andere, aus seiner Sicht vordringlichere Straßenbaumaßnahmen in Angriff zu nehmen.

Trotz dieser Bedenken hat der Kreistag Dingolfing am 16. März 1956 einen Neubau beschlossen. Das Straßenbauamt fertigte hierfür die entsprechenden Pläne. So wurde von August 1956 bis April 1957 neu gebaut und gegenüber der alten Brücke um 2,40 m angehoben. Die Auffahrtsrampen wurden verlegt. Am 17. Mai 1957 erfolgte die Abnahme durch das Straßenbauamt. Mit den Arbeiten war die Firma Dyckerhoff & Widmann aus München beauftragt. Deren Schlussrechnung belief sich auf 411.320,96 DM.

1983 führte der Landkreis eine Sanierung der Brücke durch. Den Auftrag erhielt die Firma Kunz in Altheim zum Angebotspreis von rund 302.000 DM. Bei dieser Maßnahme wurden der Brückenbelag erneuert, Betonoberflächen ausgebessert sowie eine neue Übergangskonstruktion eingebaut. Zwei Jahre später wurde durch die Dornwanger Firma Spanner das Brückengeländer erneuert.



Die fertige Isarbrücke mit provisorischer Auffahrt

Der Weg zum Neubau

Brücken werden in Deutschland sehr genau überwacht, um Unglücksfälle ausschließen zu können. Alle sechs Jahr sind hierzulande eingehende Brückenprüfungen vorgeschrieben, dazwischen gibt es weitere Prüfungen. Vor rund 15 Jahren wurden verschiedene Mängel festgestellt, wie etwa Auskolkungen an den Flusspfeilern, Abplatzungen mit freiliegender Bewehrung, Schiefstellungen der Lager, Fahrbahnabsenkungen, defekte Übergangskonstruktion. Erstmals für das Haushaltsjahr 2005 wurde daher ein Kostenaufwand von 150.000 Euro für eine Sanierung angesetzt. Die Maßnahme wurde jedoch immer wieder hinausgeschoben.

2012 wurde das Ingenieurbüro Bulicek aus Passau mit einer Nachrechnung der Belastbarkeit beauftragt. Dabei wurden weitere Risse im Überbau festgestellt. Die erforderliche Standsicherheit war dauerhaft nicht mehr gegeben. Der Verkehr war zeitlich beschränkt nur aufrecht zu erhalten, wenn die Brücke auf 16 Tonnen beschränkt und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden. Dies wurde sofort veranlasst.

Im Bau- und Umweltausschuss wurden mehrere Varianten für das weitere Vorgehen diskutiert:

a) Notsanierung (Kosten 85.000 Euro)

Dabei wäre die Restnutzungsdauer bei 5 Jahren gelegen, die Tonnage- und Geschwindigkeitsbeschränkung hätte beibehalten werden müssen.

b) Sanierung und Ertüchtigung (Kosten 710.000 Euro)
Damit wäre auch nur die ursprüngliche Belastbarkeit aus dem Jahr 1956 erreichbar gewesen, ebenfalls unter beschränkter Restnutzungsdauer.



Bürgermeister Josef Daffner (+) und Landrat Heinrich Trapp im Gespräch über die Planungsgrundlagen.



Im Landratsamt erfolgten frühzeitig Abstimmungen mit den Vertretern der Ver- und Entsorgungsunternehmen.



Vor Ort wurden die Fragen weiter erörtert.



Am 12. Dezember 2017 erfolgte im Beisein zahlreicher Ehrengäste der Spatenstich für die neue Brücke.



Bei Rammsondierungen wurde der Untergrund möglichst genau erkundet.



Spundwandaarbeiten für die Pfeiler der neuen Brücke in der Behelfslage.



Die Widerlager und Pfeiler in der Behelfslage werden betoniert.



Von der alten Brücke aus wurden 2016 Bohrungen zur Baugrunderkundung durchgeführt. Die Vertreter von Bauherren, Planungsbüro, Baugrundgutachter und Bohrfirma trafen sich vor Ort.

c) Neubau

Die Kosten für diese Variante wurden damals mit 2.700.000 Euro geschätzt.

Der Kreistag entschied sich für einen Neubau und stellte die Maßnahme im Haushaltsplan 2014 für das Ausführungsjahr 2019 ein. Die Gesamtkosten sollten 3.000.000 Euro betragen. Ein Jahr später wurde die Dringlichkeit auf 2017 vorgezogen.

Das Büro Bulicek + Ingenieure, Passau wurde im Juni 2015 mit dem Planungsauftrag betraut. Verschiedene Varianten wurden untersucht:

- östlich des Bestands ohne Grundrisskrümmung
- östlich des Bestands mit Grundrisskrümmung
- westlich des Bestands ohne Grundrisskrümmung
- ursprüngliche Lage, Herstellung in Behelfslage und Querverschub (sog. Variante 4a)
- ursprüngliche Lage, Herstellung unter Vollsperrung der DGF 4.

Die Überlegungen beim Landkreis und der Gemeinde waren dadurch bestimmt, dass der Verkehr über die Isar möglichst lange aufrechterhalten werden soll, die neue Brücke in Behelfslage gebaut und an Schluss eingeschoben werden müsste. Außerdem sollten bei der



Schalungsarbeiten für den Abschnitt 1 (Seite Lichtensee) des Überbaus.



Die fertige Schalung für den Abschnitt 1 des Überbaus



Bauabschnitt 2 (Seite Niederviehbach)



Im Winter 2019 sind die alte und die neue Brücke gesperrt (links) Die neue Brücke konnte nicht mehr rechtzeitig asphaltiert werden, das alte Bauwerk wird bereits abgebrochen. - oben: Abbruch der alten Brücke. - rechts: Bürgermeister Johannes Birkner und Landrat Heinrich Trapp



Wahl der Behelfslage Kostenrisiken durch im Flussbett vorhandene Bauteile der Vorgängerbrücke minimiert werden. Beim Bau der Isarbrücke Teisbach entstanden dem Landkreis rund 325.000 Euro zusätzliche Kosten, weil im Baufeld Bohrhindernisse in Form alter Eisenteile und Fundamente waren, die bei den vorangegangenen Untersuchungen nicht erkennbar waren.

In Niederviehbach war die eiserne Vorgängerbrücke westlich des vorhandenen Bauwerks. Östlich war allerdings eine Erdgasleitung, die bei einer Behelfslage an dieser Stelle verlegt werden hätte müssen. In Abwägung der Kostenrisiken entschied man sich für die östliche Behelfslage. Auf Wunsch der Gemeinde Niederviehbach wurde in die Planung ein integrierter Geh- und Radweg auf der Brücke aufgenommen. Die Gemeinde trägt die Hälfte der dadurch entstehenden Mehrkosten. Schließlich kam von der Kreiswasserwacht noch der

Antrag auf Anlegung einer Bootsrampe, um bei Einsätzen in der Isar im Bereich Niederviehbach lange Umwege zu vermeiden.

Mit diesen Grundlagen legte das Ingenieurbüro im Juli 2016 einen Entwurf vor, der Baukosten in Höhe von 5.600.000 Euro ergab. Am 23. November 2016 wurde im Gasthaus Binderbräu die Bevölkerung über die Pläne informiert.

Frühzeitig wurden die Ver- und Entsorgungsunternehmen, die sogenannten Sparten in die Planung eingebunden. An der alten Brücke waren der Kanal der Gemeinde, die Wasserleitung des Wasserzweckverbandes Isar-Vils sowie ein Breitbandkabel der Telekom. Im Baufeld der Behelfslage verlief die Gasleitung der Energie Südbayern. Man war sich schnell einig, dass die Leitungen nicht mehr in und an der neuen Brücke verlaufen sollten, weil dies beim späteren Brücken-



Der Abschnitt 1 des Überbaus ist bereits fertig, während im Abschnitt 2 (Seite Niederviehbach) noch Schalung und Bewehrung erfolgen.



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



Ortstermin am 21. Februar 2019: von links Walter Hagl (Fa. Mayerhofer), Maximilian Sachsenhauser (Gde. Niederviehbach), Florian Mailhammer (Fa. Mailhammer, Abbruch), Bürgermeister Johannes Birkner, Peter Schober (Fa. Mayerhofer), Landrat Heinrich Trapp, Manuel Stanzel und Richard Wagner (beide Tiefbauverwaltung LRA).

unterhalt immer zu Behinderungen und Mehraufwand führt. In einem gemeinsamen Düker sollten die Leitungen westlich der Brücke unter der Isar hindurchgeführt werden. Federführend hierfür war die Gemeinde Niederviehbach, die mit der Planung das Ingenieurbüro Kienlein in Buch am Erlbach beauftragte. Für die Gasleitung, die in der alten Lage mit einer Grunddienstbarkeit gesichert war, ist der Landkreis der Kostenträger, im Übrigen jeder Spartenräger selbst.

Der Zeitplan sah vor, dass die Dükerleitung unter der Isar bis September 2017 fertig ist. Doch bei den Spülbohrungen gab es immer wieder Schwierigkeiten, wie Verlust der Bohrspitze und Wasserzulauf. Man bohrte zunächst vom südlichen Ufer, dann von der Nordseite, musste aber letztlich am 14. Juli 2017 die Arbeiten ohne Erfolg einstellen.

Wie sollte es weitergehen? Der Landkreis hatte in der

Zwischenzeit im Vertrauen auf den Zeitplan die Brückenbauarbeiten bereits ausgeschrieben. Mit 6.338.000 Euro war die Firma Mayerhofer aus Simbach/Inn am günstigsten, der Zuschlag wurde aber zunächst zurückgestellt. Es blieb nichts anderes übrig, als die Leitungen doch in der neuen Brücke vorzusehen. Die vorhandene Gasleitung im Bau Feld musste so schnell wie möglich provisorisch auf die alte Brücke umgelegt werden. Dadurch wurde die Fahrbahn auf eine Breite von 4,60 m eingeengt; um auch breiteren Fahrzeugen die Überquerung zu ermöglichen, war ein Ampelbetrieb notwendig.

Die Brückenbaufirma erhielt am 28.08.2017 den Auftrag und begann mit rund vierwöchiger Verspätung Anfang Dezember mit den Arbeiten. Am 12. Dezember erfolgte der feierliche Spatenstich durch Landrat Heinrich Trapp und Bürgermeister Josef Daffner.



Im Oktober 2019 erfolgte der Vershub der neuen Brücke von der Behelfslage in die Endlage, auf dem Bild noch in der Behelfslage.



Die Flusspfeiler in der Endlage werden betoniert.



Beton- und Schalungsarbeiten am Widerlager Süd.

Die Bauarbeiten verliefen ohne unvorhergesehene Behinderungen, allerdings etwas langsamer als im Bauzeitenplan vorgesehen. Die vorgesehene Verkehrs-umlegung auf die neue Brücke vor Weihnachten 2018 war nicht mehr möglich, weil die Abdichtungs- und Asphaltierungsarbeiten aufgrund der Witterung nicht mehr durchgeführt werden konnten. Um weitere Verzögerungen und Kosten zu vermeiden, musste man vom 04.02.2019 bis 27.03.2019 eine Vollsperrung anordnen. In dieser Zeit konnte die Baufirma bereits mit

dem Abbruch der alten Brücke beginnen, bevor der Verkehr dann provisorisch über die neue Brücke in der Behelfslage geführt wurde. Dann konnte in der Endlage mit der Herstellung der Bohrpfähle begonnen werden. Leider ergaben sich hier doch unerwartete Probleme und Bohrhindernisse, wie etwa vermutlich abgespülte Stahlteile der alten Eisenbrücke daneben oder Munition aus dem Zweiten Weltkrieg. Letztlich konnte das Bauwerk dann doch ohne größere Unfälle vollendet werden.



Der Bau der neuen Brücke

Bauablauf

04.12.2017	Baubeginn, Baustelleneinrichtung, provisorische Verlegung der Gasleitung auf alte Brücke
12.12.2017	Spatenstich durch Landrat Heinrich Trapp und Bürgermeister Josef Daffner
22.12.2017 – 05.01.2018	Winterpause
08.01.2018 – 23.02.2018	Spundwandarbeiten Widerlager und Pfeiler
05.03.2018 – 18.04.2018	Behelfswiderlager und Pfeiler Lichtensee
23.04.2018 – 27.07.2018	Überbau Lichtensee
23.04.2018 – 27.07.2018	Behelfswiderlager und Pfeiler Niederviehbach
02.08.2018 – 12.10.2018	Überbau Niederviehbach
19.09.2018 – 13.12.2018	Kappen, Geländer und Restarbeiten, Montage Leitungen an neue Brücke
05.12.2018 – 26.03.2019	Fahrbahnabdichtung, Asphaltarbeiten
19.12.2018 – 04.02.2019	Verkehrsführung über alte Brücke ohne Ampel, gleichzeitig Winterpause
04.02.2019 – 27.03.2019	Vollsperrung
27.03.2019	Verkehrsumlegung auf neue Brücke
04.02.2019 – 21.03.2019	Abbrucharbeiten alte Brücke
11.03.2019 – 23.08.2019	Unterbauten in Endlage (Widerlager, Pfeiler)
26.08.2019 – 23.09.2019	Vorbereitung Vershub
02.10.2019 – 08.10.2019	Quervershub
09.10.2019 – 22.10.2019	Fertigstellung der Unterbauten
30.09.2019 – 29.11.2019	Fertigstellung der Brücke in Endlage
02.12.2019	Beginn Rückbau Behelfsunterbauten
11.12.2019 – 17.12.2019	Baustellenräumung

Technische Daten

Bauart	Spannbetonbrücke
Lichte Weite	112,80 m
Einzelstützweiten	25,00 m + 26,00 m + 32,00 m + 31,00 m
Lichte Höhe	variabel im Schnitt ca. 1,60 m über Wasserlinie
Breite zwischen Geländern	11,75 m
Fahrbahnbreite Kreisstraße	7,50 m
Fahrbahnbreite Radweg	3,25 m
Brückenfläche	1.340 m ²

Kosten und Finanzierung (vorläufig)

Kosten

Baukosten Brücke	6.990.000 €
Landkreisanteil Leitungsverlegung	442.000 €
Planung	1.000.000 €
insgesamt	8.432.000 €

Finanzierung

Zuwendungen aus BayGVFG	3.700.000 €
Gemeinde Niederviehbach	250.000 €
Eigenmittel Landkreis	4.482.000 €
insgesamt	8.432.000 €

Planung

Objekt- und Tragwerksplanung:

Bulicek + Ingenieure, Passau

Örtliche Bauüberwachung,

Sicherheits- u. Gesundheitsschutzkoordinator:

Reiter – Hahne Architekten + Ingenieure, Passau

Landschaftsplanung:

Planungsbüro Stefan Längst, Kumhausen

Baugrundgutachter:

Dr. Detlev Schilling, Fürstenzell

Prüfstatiker:

Fritsche Ingenieure, Deggendorf

Bauausführende Firmen

Brückenbau:

Mayerhofer GmbH, Simbach/Inn

Abbruch:

Mailhammer GmbH, Obertaufkirchen

Bauherren

Landkreis Dingolfing-Landau

vertreten durch
Landrat
Heinrich Trapp



Gemeinde Niederviehbach

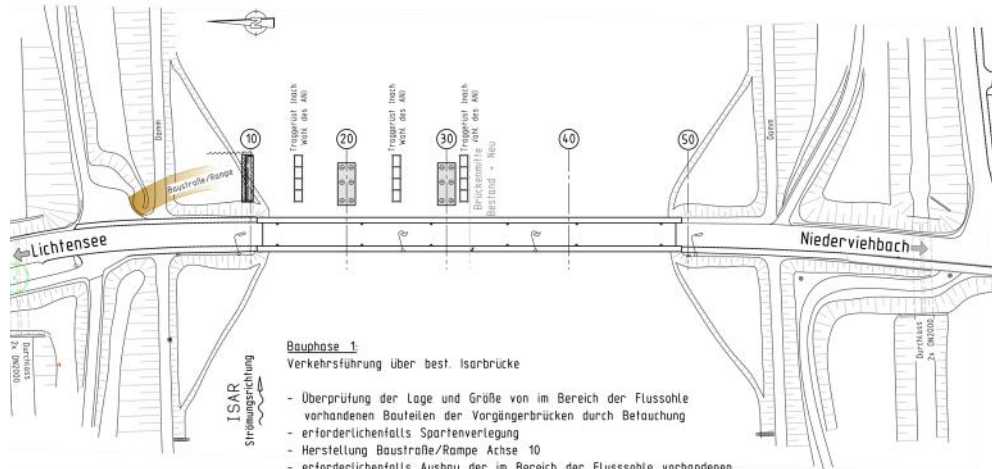
vertreten durch
1. Bürgermeister
Johannes Birkner





Draufsicht Bauphase 1

M= 1:1000



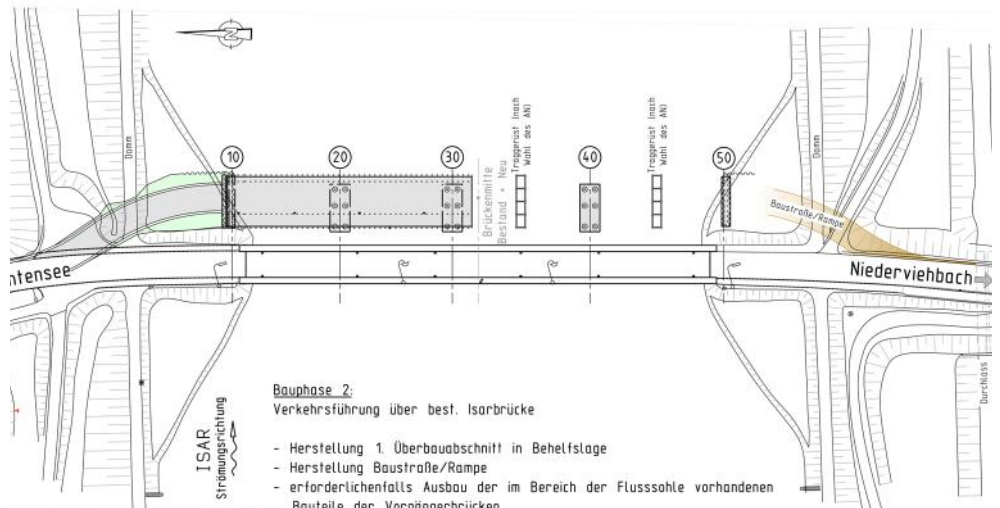
Bauphase 1

Verkehrsführung über best. Isarbrücke

- Überprüfung der Lage und Größe von im Bereich der Flusssohle vorhandenen Bauteilen der Vorgängerbrücken durch Belichtung
- erforderlichenfalls Spartenverlegung
- Herstellung Baustraße/Rampe Achse 10
- erforderlichenfalls Ausbau der im Bereich der Flusssohle vorhandenen Bauteile der Vorgängerbrücken
- Herstellung Behelfsunterbauten
- Herstellung Traggerüst für 1. Überbauabschnitt

Draufsicht Bauphase 2

M= 1:1000



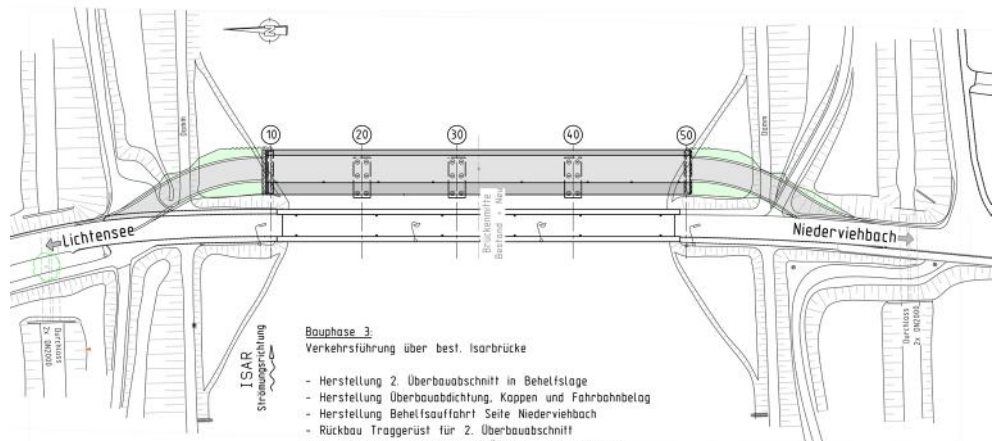
Bauphase 2:

Verkehrsführung über best. Isarbrücke

- Herstellung 1. Überbauabschnitt in Behelfslage
- Herstellung Baustraße/Rampe
- erforderlichenfalls Ausbau der im Bereich der Flusssohle vorhandenen Bauteile der Vorgängerbrücken
- Herstellung Behelfsunterbauten
- Rückbau Traggerüst für 1. Überbauabschnitt
- Herstellung Traggerüst für 2. Überbauabschnitt
- Herstellung Behelfsauffahrt Seite Lichtensee

Draufsicht Bauphase 3

M= 1:1000



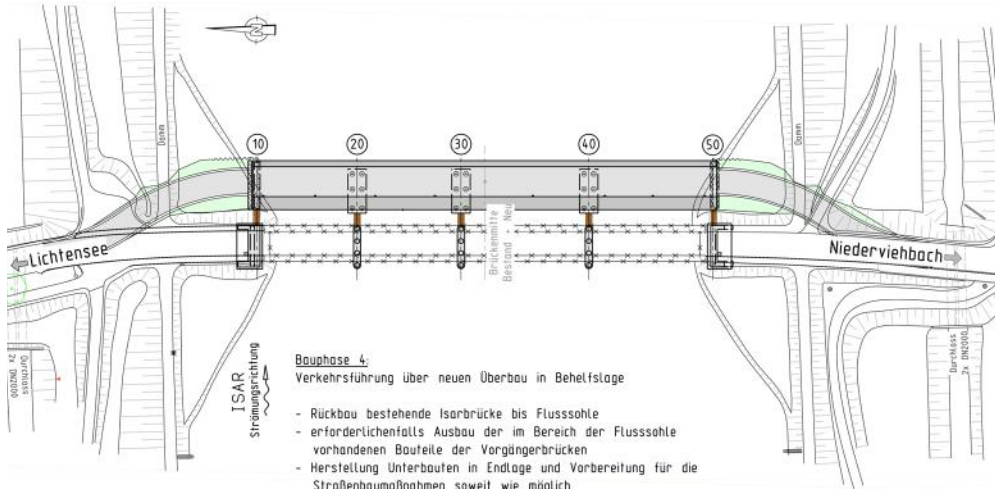
Bauphase 3:

Verkehrsführung über best. Isarbrücke

- Herstellung 2. Überbauabschnitt in Behelfslage
- Herstellung Überbauabdichtung, Kappen und Fahrbahnbelag
- Herstellung Behelfsauffahrt Seite Niederviehbach
- Rückbau Traggerüst für 2. Überbauabschnitt
- Verkehrsumleitung auf neuen Überbau in Behelfslage

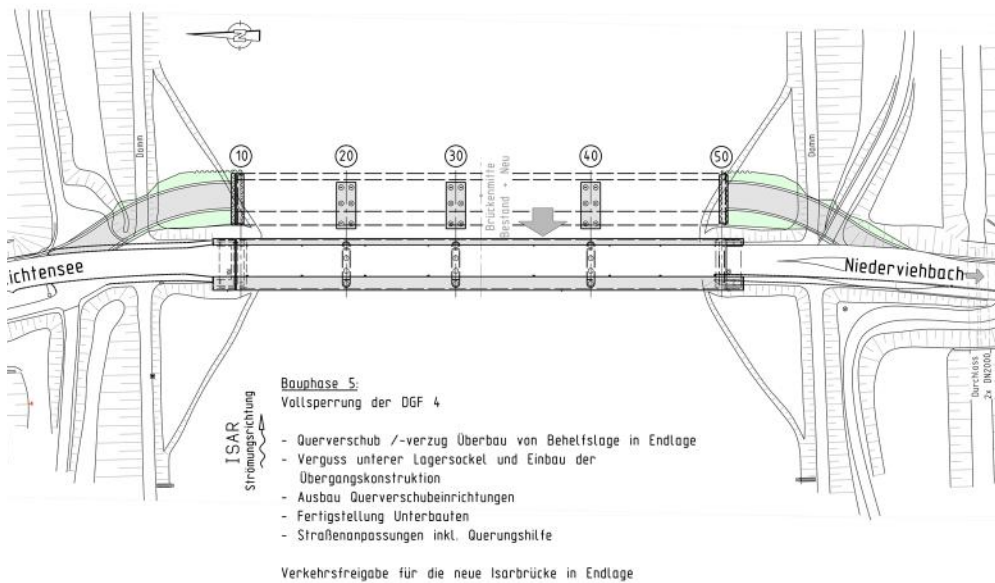
Draufsicht Bauphase 4

M= 1:1000



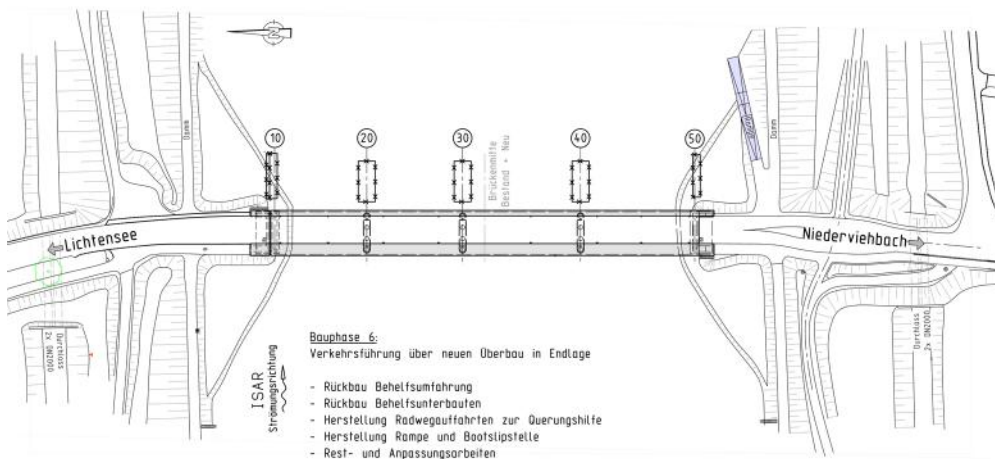
Draufsicht Bauphase 5

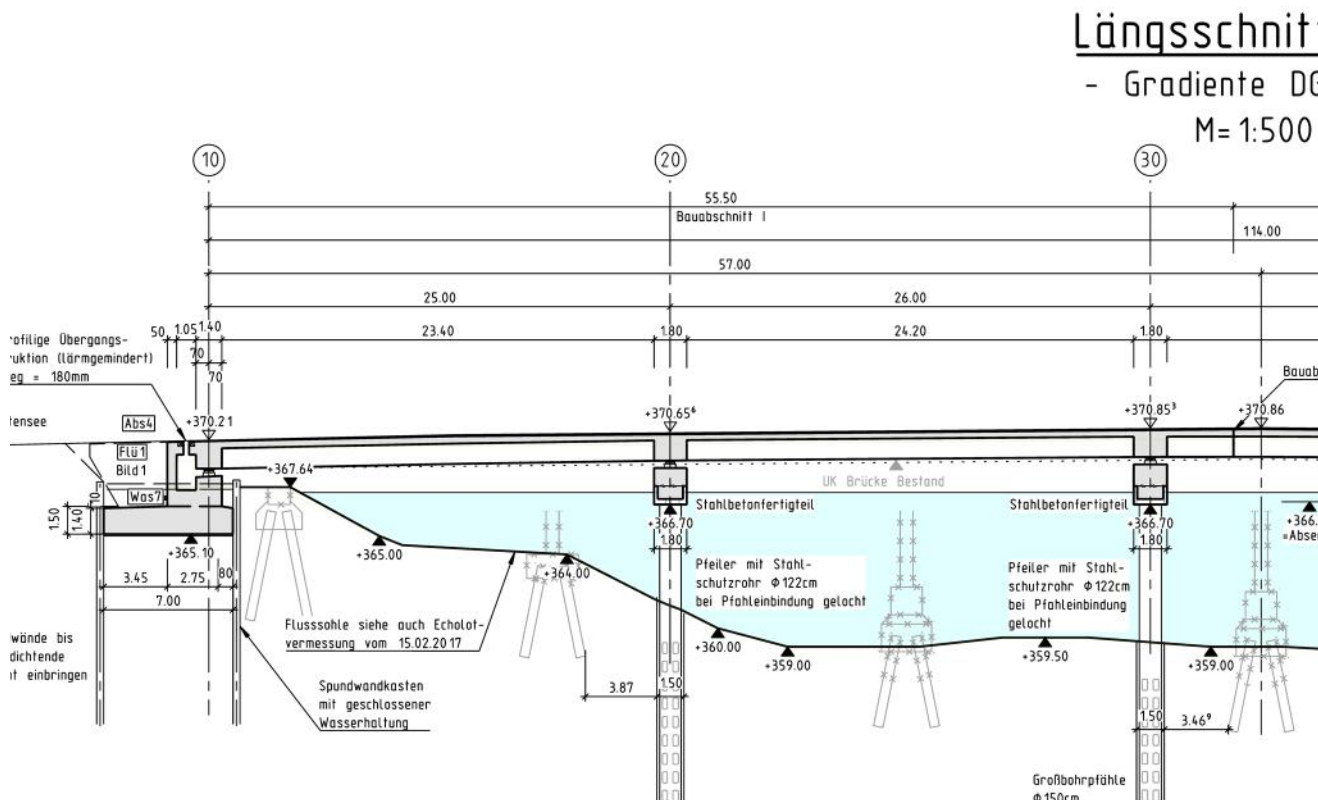
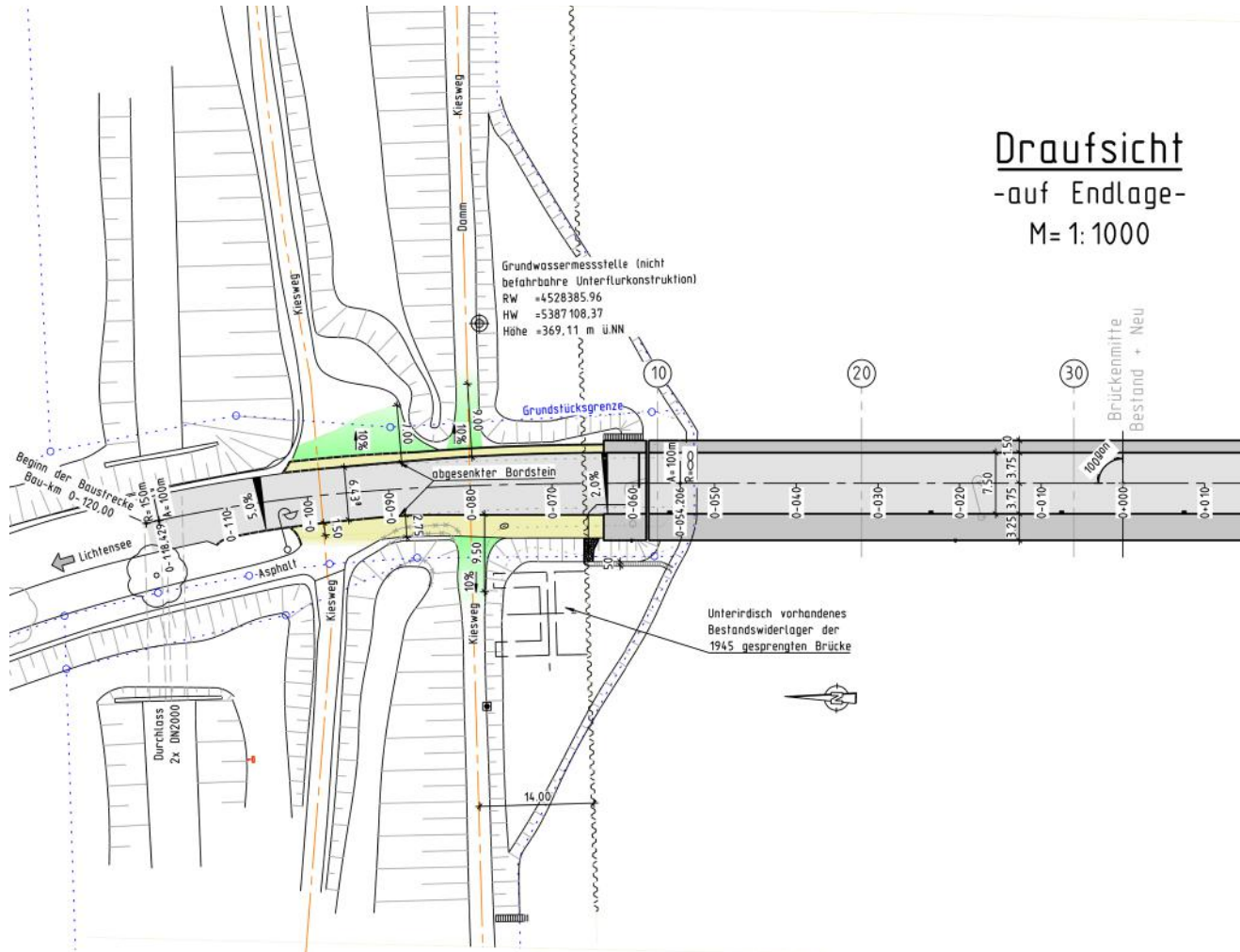
M= 1:1000

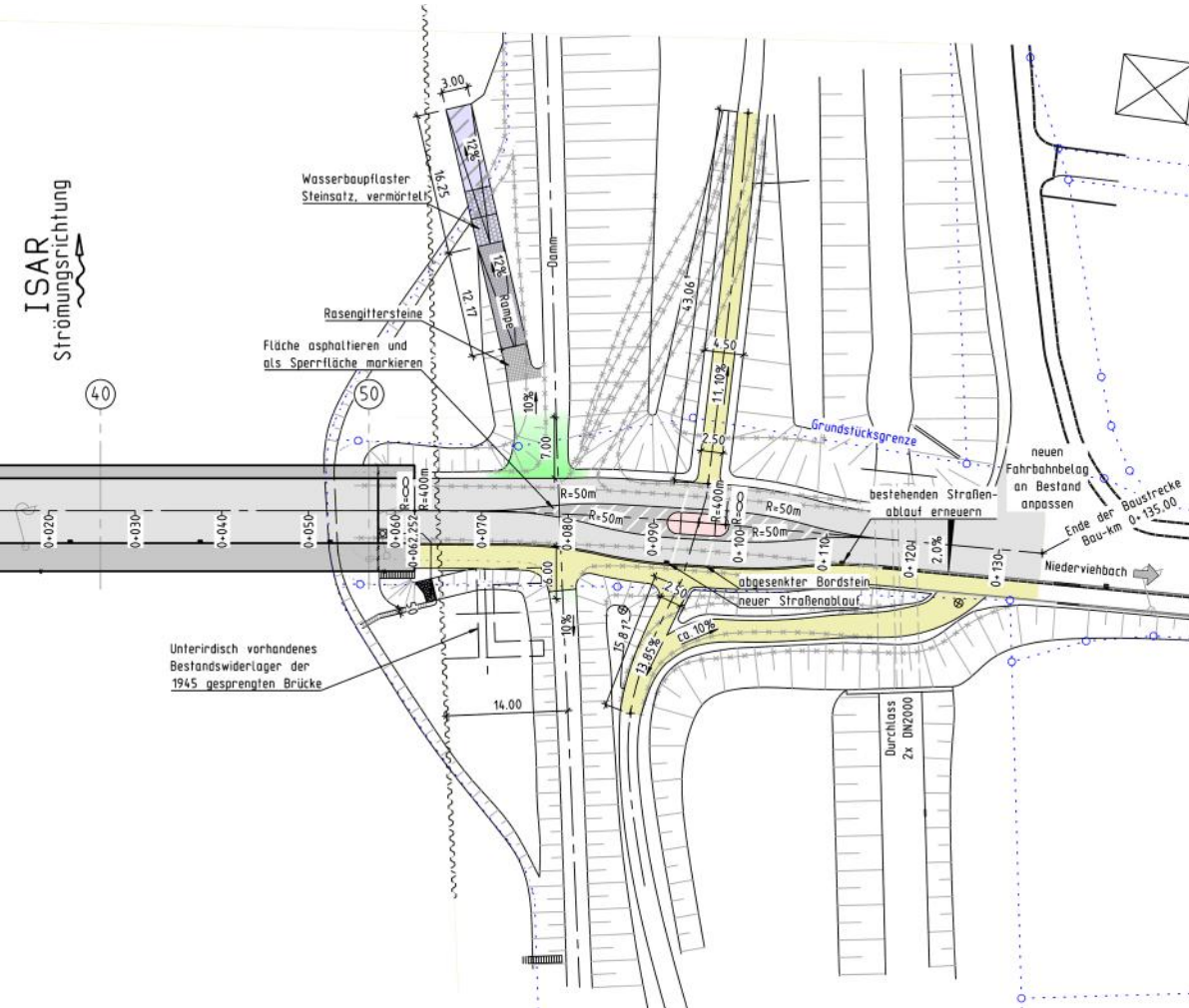


Draufsicht Bauphase 6

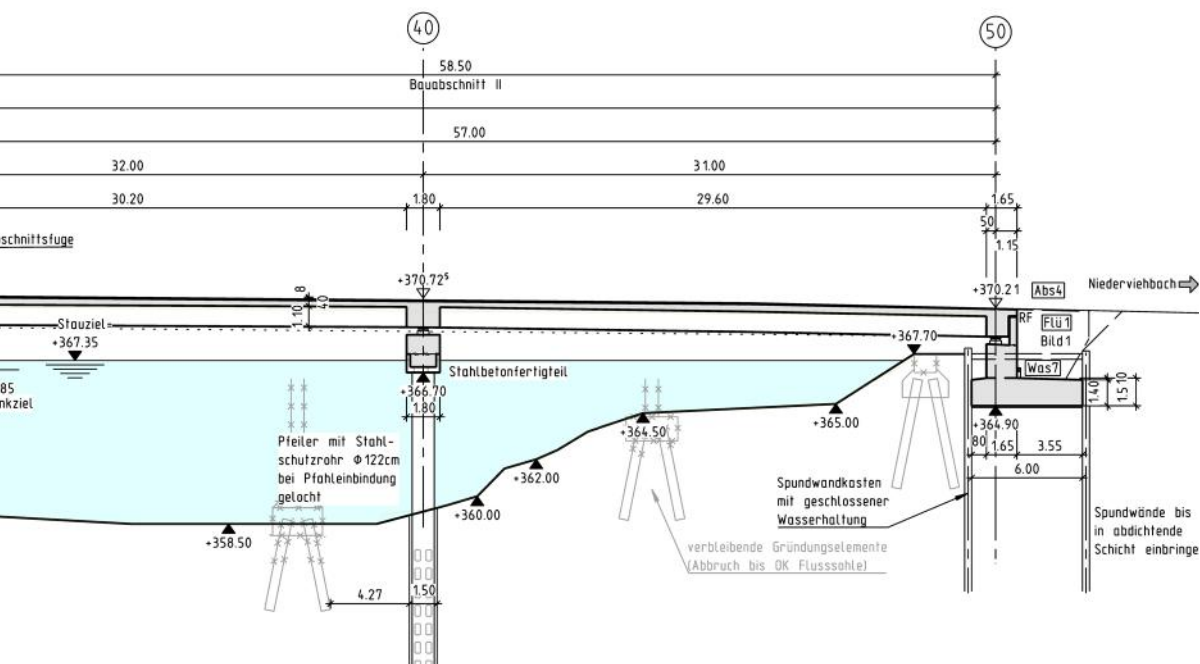
M= 1:1000







st A-A
SF 4 -





Stück für Stück wurde der rund 3.000 Tonnen schwere Koloss aus Beton und Stahl verschoben.



Schließlich war es geschafft: Nach rund 14 Metern hat die neue Brücke ihre endgültige Lage erreicht.



Die Isarbrücke Niederviehbach im Lichte der Geschichte

Von Johann Girnghuber

Handelsplätze und geistige Zentren sind von alters her mittels Straßen, Wege und Pfade verbunden. In seinen Studien zeigt der Alt-Straßenforscher Johann Auer aus Dünzling, dass über Niederviehbach wichtige Altstraßen aus Straubing und Regensburg nach Salzburg führten. Weiterhin ist aus Luftbildinformationen eine Kreuzung der römischen Isartalstraße mit einer Querverbindung von Regensburg über Postau nach Niederviehbach mit einem Isarübergang ersichtlich.

Von der Isarhangleite führen in mehreren Metern Tiefe einige Nagelfluh-Ablagerungen quer zur Isar bis nach Lichtensee. Diese geologische Formation ist eine ideale Voraussetzung für eine Isarfahrt, da Vertiefungen des Flussbettes nicht möglich sind und das Flussbett sich zu breiten Mäandern ausweitet. Diese Tatsache wird auch noch heute zum Zwecke militärischer Flussüberquerung genutzt. Als weiterer Vorteil dieser Nagelfluhbänke ist die Ablagerung von schweren Bestandteilen des Steingeschiebes der Isar, so dass früher an diesen Stellen Gold gewaschen wurde, wie dies Urkunden und königliche Besitzungen diverser Sandbänke in der Isar aufzeigen.

In früherer Zeit versuchten der Adel und die Geistlichkeit Flussübergänge in ihre Gewalt bzw. Verwaltung zu bekommen, da dies durch Zoll zusätzliche Einnahmen bedeutete. In Niederviehbach, als altes Königs- bzw. Herzogsgut und später als Klosterstiftung, war der Weg über die Isar in stabilen Händen. Die Brücken in Loiching und Hüttenkofen hingegen gehörten dem Domkapitel in Regensburg und Gummering, später der Deutschherrenordenskommende Gangkofen. Durch örtliche Streitigkeiten wurde ständig versucht, die Konkurrenz auszuschalten, wie dies in Hüttenkofen (Gschlößl Berg - Zerstörung) und Gummering (Begrenzung des Brückenverkehrs) als benachbarte Brücken der Fall war. Eine natürliche Furt zwischen Wörth und Niederviehbach/Hüttenkofen wurde zeitlich nur für einzelne Benutzer freigegeben, wie dies Urkunden berichten.

Befestigungen auf beiden Seiten der Brücke zeugten vom strategischen Wert dieser Übergänge. Aus Luftbildern ist eine Befestigung in Lichtensee ersichtlich, mit den Reihengräbern ist diese um 600 n. Chr. datierbar. Beim Verlegen der Fernwärmeleitung in das Kloster wurde im Erdreich Spuren einer Warte auf dem sogenannten Königsberg ersichtlich. In Klosteraufzeichnungen

wird von einer Gauburg der Marquarde Grafen des Viehbachgaves auf einem Felssporn nordwestlich an der Isarhangleite geschrieben mit dem Zweck der Abwehr der Ungarn. Durch die Erodierung der Isarhangleite wurde diese Befestigung teilweise abgetragen und die Steine im dazugehörigen Guts-Hof, später erweitert als Jagdschloss der Leonsberger und dem Urkloster der Augustinerinnen verbaut. Die Schlosskirche wurde zur Sichenkirche, die der Hl. Ursula geweiht wurde, umgewidmet und zu Ende des 17. Jh. als Klausur mit Knabenschule genutzt. Diese wurde zum Abbruch 1850 verkauft.

Durch die Kraft des Wassers wurde ständig die Brücke beschädigt bzw. durch Geröllverlagerung und Neuaufschüttung neue Inseln gebildet, so dass die Brückenführung stetig ausgebessert und sogar verändert werden musste. Dies bedeutete für die Bevölkerung der Umgebung von Niederviehbach große Anstrengungen zur Erhaltung der Brücke. Um Streitigkeiten vorzubeugen, wurde dies schriftlich festgehalten.

Im Jahre 1323 entstand wegen der Örtlichkeit und der Bauart der Brücke ein Streit des Klosters mit der Deutschherrenkommende zu Gangkofen und der „Armen Leute zu Gummering“, die die Brückenlast nicht mehr tragen wollten. Der Gerichtsbeschluss besagte, dass die Brücke dort geschlagen wird, wie sich die Mehrheit der Beteiligten entscheiden.

Im Kopialbuch I des Klosters Niederviehbach (Staatsarchiv München, Abschrift: B. Spirkner „Geschichte des Klosters Niederviehbach“ S. 17/18) heißt es:

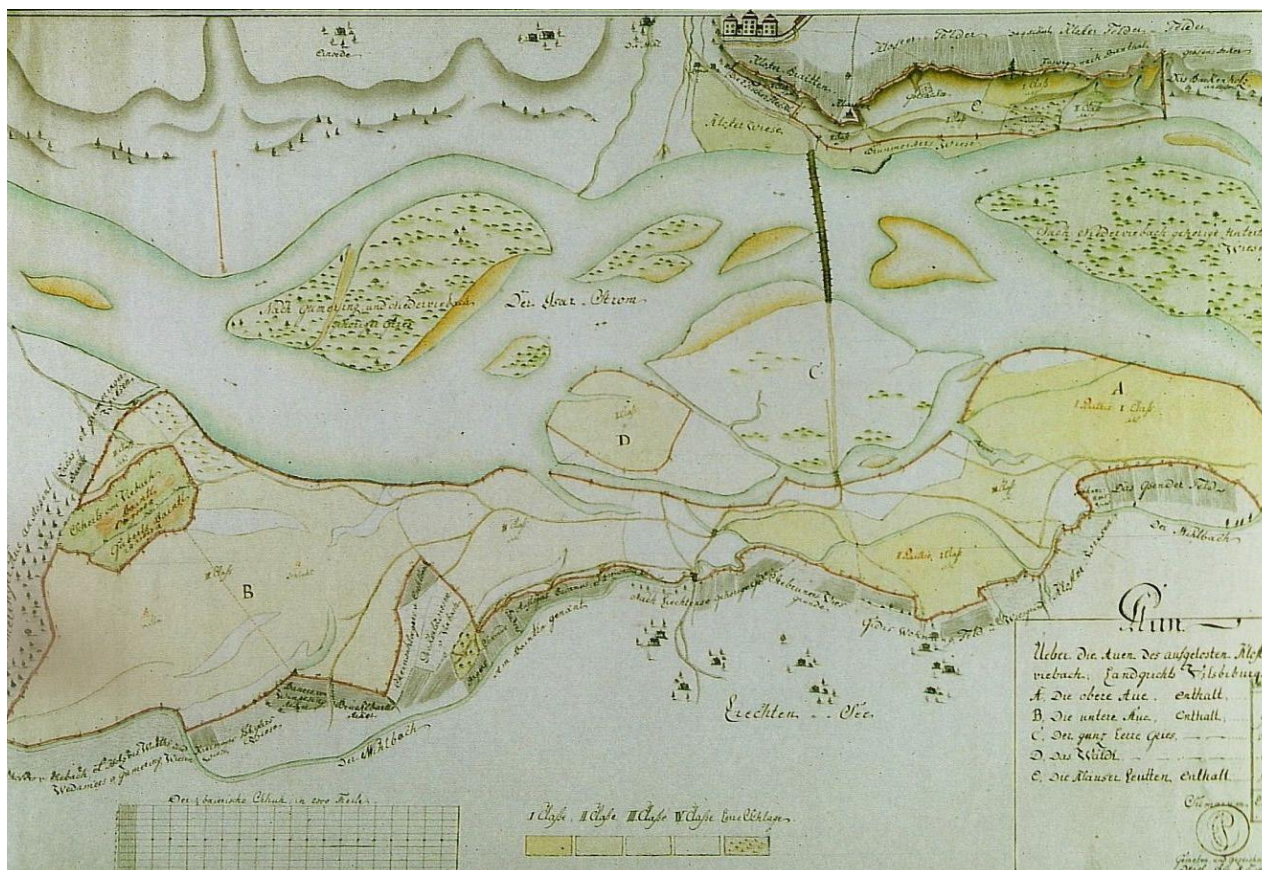
Von der Prukhen und ihren Zugehörung

Das 1. Joch mußte schlagen der Mayrhoff zu Oberviehbach, das zweite der Pfarrer daselbst, das dritte der Mayer von Schlott des Blumbbesuches (Weiderecht) wegen. Das Pruckholz hatten zu liefern: je 1/3 das Kloster, die von Oberviehbach und die von Gummering, Schlott und die 2 Huben von Wokhen. Die Arbeiten verteilten sich auf die Dorfmening zu Niederviehbach, die Leute von dem Lichtensee, die von Gummering, Schlott, Wochen und der Geltemayr, schließlich auf die äußere Gemeinde.

Das Kloster übertrug die Brücke einem Bruckmeister gegen ein Nutzungsrecht für einen Acker, eine Wiese und gegen gewisse Abgaben von den Nachpauern in Angelmastorf (Angersdorf), von dem Chorherrn-Ambts-



Auszug aus der Flurkarte "Isarbrücke Niederviehbach" aus der Bayern-Viewer-Historie - ca. 1812 mit den damaligen Brückenverläufen. - Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung



Weiterer Isarverlaufsausschnitt um 1790 mit anderem Brückenverlauf. - Kopie StA Landshut aus Plansammlung

hoff zu Hyttenkofen und den Leuten daselbst wegen des Lehens.

Der Pruckhzoll betrug 1 Regensburger Pfenning von dem Wagen und $\frac{1}{2}$ von dem Kharren.

Der Bruckmeister war hier ein Zimmermann, der auch für die Brunnen und Wasserleitungen zuständig war. Er erhielt vom Kloster eine Sölde (Hs.Nr. 65) mit entsprechenden Flurstücken zur Bewirtschaftung auf Leibrecht. Beim Abbruch des Altbruckmeister-Hauses in den 1970er Jahren war im Firstbalken die Jahreszahl 1690 eingeschnitzt. Für die Lagerung der Bruckhölzer befand sich am Fuße des Isarhanges der Bruckstadel, dessen Fundamente beim Anlegen der Kloster-Schultertreppe wieder zu Tage kamen.

Die Tätigkeit des Bruckmeisters liegt von ca. 1640 bis etwa 1820 in den Händen der Familie Hau auf der Bruck- und Brunnenmeister-Sölde Hs.Nr. 65. Nur bei Tod des Bruckmeisters verheiratete sich die Witwe wieder mit einem entsprechenden Fachmann. Die Erbfolge der Hau-Kinder blieb jedoch bestehen (Matrikel der Pfarrei Niederviehbach).

Nach der Säkularisation 1803 wurden die alten Brückenverpflichtungen, die auf den Höfen lasteten, Zug um Zug abgelöst und die Baulast verteilte sich nun auf die Dorfgemeinden Niederviehbach, Lichtensee, Gum-

mering, Süßbach und Oberviehbach, die das nötige Geld bzw. Holzlieferungen auf die Höfe der Gemeindeglieder umlegten.

Vorliegende Brückenrechnungen der Jahre 1835, 1837, 1841, 1846, 1850, 1854 und 1858 zeigen die Reparaturanfälligkeit der Isarbrücke auf. In mehreren Streitakten wurden die „überladenen“ Holz-Fuhrwerke der fremden Nutzer (Transport der im Zuge der Säkularisation verkauften Klosterhölzer) mehrfach angemahnt, da der Brückenzoll die Kosten bei weitem nicht deckte. Ein Vorschlag der Sperrung der Isarbrücke für Fremde wurde jedoch abgemindert auf eine begrenzte Überfahrt pro Woche.

Eine weitere Belastung der Gemeinde ergab sich aus den Beschädigungen der Isarbrücke durch den stark zunehmenden Floßverkehr auf der Isar, die in vielen Fällen nicht gemeldet wurden. Die schwierige Beweisführung der Schädigung durch die Gemeinde zeigten Prozesse in den Jahren 1837/38 der Gemeinde gegen die Floßmeister, Mairl genannt. Mairl Hellerl von Lengries, der am 12.5.1835 mittags das 1. Joch der Isarbrücke rammte und Floßmeister Rammelmayr aus Wackersberg bei Bad Tölz, der am 3.6.1835 um 9.00 Uhr vormittags ebenfalls das 1. Joch der Isarbrücke rammte und wegriss. Ein weitere Brückenschädigung



Abgebrochenes Haus der Alt-Bruckmeister-Sölde in Niederviehbach Haus-Nr. 65, Baujahr auf Firstbalken 1690

1835 wurde vom Flusshändler Wening von Lenggries verursacht.

Da die Stabilität der Brücke durch den Isarstrom, vor allem mittels Treibholzes bzw. Unterspülung der „Brückenstecken“ bei Hochwasser litt, kam es öfters zu Unglücksfällen, wie dies eine Votivtafel in der Pfarrkirche aufzeigt, bei dem ein Zehentfuhrwerk des Klosters beim Einsturz des 3. Joches der Niederaichbacher Isarbrücke als ein Pferde-Gespann in die Isar fiel, ohne größeren Schaden davonzutragen.

Weitere Tafeln finden wir in der Wallfahrtskirche „Am Dreifaltigenberg“, Pfarrei Rimbach mit Unglücksfällen auf der Loichinger Isarbrücke.

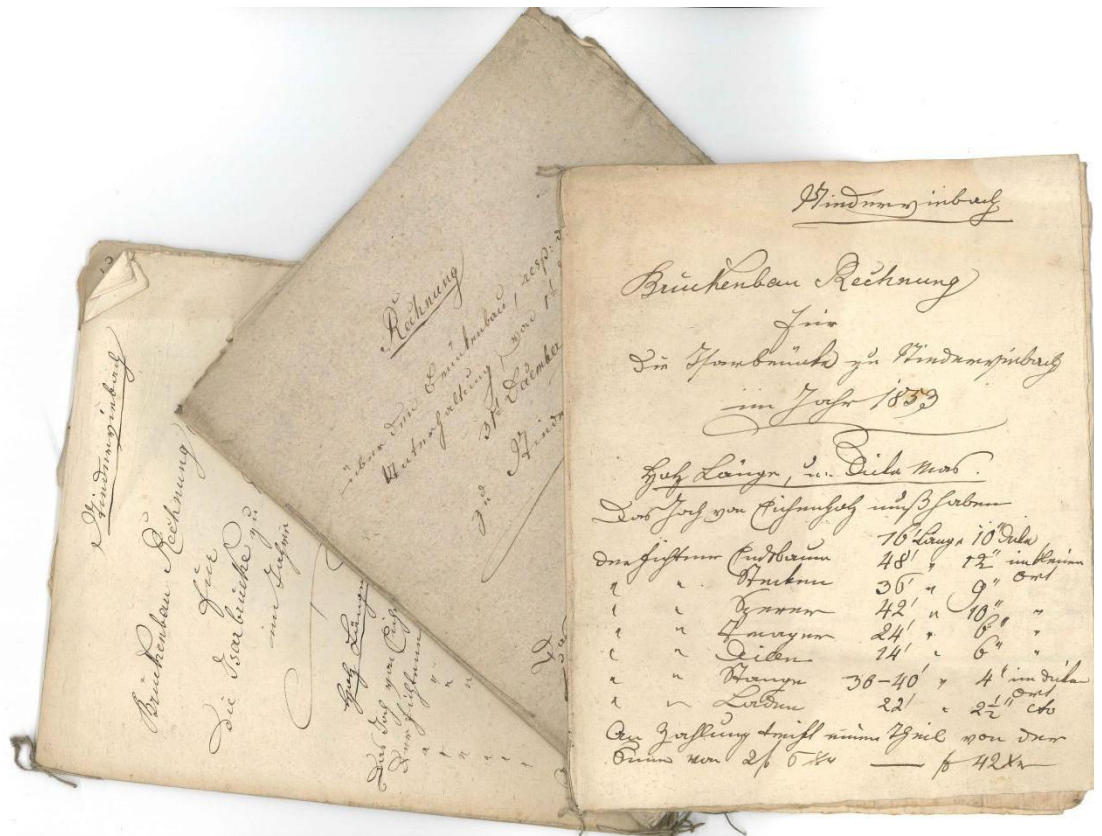
Ein weiterer Unglücksfall, wie die Donauzeitung vom 5.8.1853 schreibt, ereignete sich am 1.8.1853 um 5 Uhr, als die Isarbrücke in Niederviehbach brach und ein 4-spänniger Pferdewagen, beladen mit 14 Eimer Bier und dem Dienstknecht Georg Hofstetter in die Isar fiel. Die 4 Pferde ertranken, der Dienstknecht und 4 Eimer Bier konnten gerettet werden. Der Schaden wurde mit 1000 fl (Gulden) beziffert. Von einem weiteren Unglück berichtete die Donauzeitung vom 4.7.1847, als am 26.6.1847 das Gerüst beim Brückenbau über die Isar bei Gummering brach. Infolge dessen 23 Personen in die Isar fielen. 3 Arbeiter, der Bauer Sebastian

Fuchs und die beiden Söldner Josef Kiermayr und Georg Hirsch fanden im Wasser den Tod, während die übrigen gerettet wurden.

In den Sterbematricken von Niederviehbach finden wir Unfälle durch Ertrinken bei Ausbesserungsarbeiten bzw. Schlagen der Tragepfosten. Die Tragik zeigte, dass die Verunglückten teilweise erst nach Wochen am Unterlauf der Isar geborgen werden konnten. Im Jahre 1815 ertrank der Fischer Ulrich Hayder aus Niederviehbach, als bei Ausbesserungsarbeiten an der Isarbrücke das Boot kenterte. 1899 ist Georg Aigner Söldnersohn von Wolfsbach aufgeführt, der bei Wasserbauarbeiten ums Leben kam.

Weiterhin finden sich in den Sterbematricken viele bekannte und unbekannte Personen allen Alters, die in der Isar freiwillig bzw. durch Unfälle ertrunken sind und im Friedhof innerhalb bzw. außerhalb diesen beerdigt wurden.

Da die Isar im Laufe der Jahrhunderte immer mehr zur Erosion des Isarberges beitrug, versuchte man ständig durch Dämme auf Höhe Birnthal mittels Holzpfosten diese gegen Norden, der Lichtenseer-Seite, abzudrängen, was nur bedingt gelang. Diese Holzpfähle mit den Eisenschuhen kamen in den 1980-er Jahren bei Kiesentnahme in den Isarauen zum Vorschein. Erst in der



Mehrere
Brückenrechnungen,
Mitte 19. Jahrhundert

2. Hälfte des 19. Jahrhunderts konnte man mittels großer Anstrengungen wasserbaulicher Art von zentraler Stelle den Haupt-Isar-Arm in ein stabiles mit Faschinen stabilisiertes Flussbett zwingen. Bei Hochwasser wurden jedoch die noch verbliebenen Altwässer (Isarverzweigungen) wieder überflutet und den Fischern wurde bei Rückgang des Hochwassers ein reiches Fischvorkommen beschert.

Mehrere Urkunden bzw. Aufzeichnungen des Klosters Niederviehbach berichten von schweren Überschwemmungen der Isar im Laufe der Jahrhunderte. Im Jahre 1784 wurde die gesamte „alte Fischerei“ mit den Fischerhäusern am östlichen Klosterberg durch Rückstau des Viehbachwassers zerstört, sodass diese auf einer gegenüberliegenden Anhöhe (heutige Fischerei) neu aufgebaut werden musste. Nicht nur Häuser wurden in Mitleidenschaft gezogen, sondern auch die Isarbrücken wurden öfters gänzlich zerstört. Eine Urkunde des Staatsarchives Landshut (A 18777) beschreibt zum Beispiel den Neubau der Isarbrücke in den Jahren 1676 - 1683.

Im Jahre 1903 wurde mit dem Bau einer eisernen Isarbrücke begonnen, nachdem das früher mäandrierende Isar-Bett in ein engeres Flussbett gezwängt werden konnte. Die „Altarme der Isar“ blieben jedoch bestehen

und bildeten bei Hochwässern ein ideales Rückzugsgebiet der Fischpopulation und somit ein einträchtiges Geschäft der örtlichen Fischer.

Gegen Ende des 2. Weltkriegs 1945 meinte man durch Sprengung wichtiger Brücken den Vormarsch der amerikanischen Truppen in unserem Gebiet merklich verzögern zu können, um noch durch die „Vergeltungswaffen“ eine totale Niederlage vermeiden zu können.

Sprengung der Isarbrücke am 29.4.1945

Am 29.4.1945 vormittags hieß es plötzlich, dass die Isarbrücke gesprengt wird. Schnell wurden noch alle Fenster und Türen geöffnet, um den Schaden durch den Explosionsschalldruck so klein wie möglich zu halten. Die Sprengladung, eine Fassbombe wurde in der Mitte der Brücke platziert und mit einer kleinen Fliiegerbombe als Zündmechanismus versehen. Die stabilen Eisenstreben wurden mit weiteren Sprengladungen versehen und in das zentrale Sprengsystem eingebunden. Der erste Sprengversuch um 10.00 Uhr blieb vermutlich durch Sabotage Einheimischer erfolglos. Die Fehlfunktion konnte schnell gefunden werden, so dass schließlich die Sprengung um 10.30 Uhr erfolgte. Ein scharfer, lauter Knall ließ Scherben klirren und umherfliegen. Im Kloster wurden beinahe alle Fenster-



Votivtafel in der Pfarrkirche Niederviehbach

scheiben des Nordflügels zertrümmert und Türen aus den Angeln gerissen. Teilweise waren auch die Fenster- und Türstöcke demoliert. Von der ursprünglichen Isarbrücke war das Mittelteil vollständig in der Isar versenkt. Es standen auf beiden Seiten nur noch die ersten Eisenverstreben. Die Sprengung konnte den Vormarsch der amerikanischen Truppen jedoch nicht verhindern, sondern nur um einen Tag verzögern.

Todesfälle an der nördlichen Isarseite ca. 100 m unterhalb der Brücke aufgrund eines amerikanischen Exekutionskommandos

Aufgrund der anrückenden amerikanischen Soldaten versteckten sich versprengte deutsche Soldaten in den Isarauen. Die Amerikaner standen am Mühlbach und hatten Lichtensee mit den Isarauen umzingelt. Aufgrund einer Aufforderung, sollten sich die Soldaten stellen. Die erste Aufforderung wurde nicht befolgt und erst das Androhen von Geislerschießungen bewegten

Bürger der Unteren Au eine Kapitulation der vier Soldaten zu erreichen. Sie wurden beim „Kammererstadel“ in Arrest genommen und tags darauf standesrechtlich erschossen.

- **Anders Georg**, Soldat und Bauerssohn aus Krieceis Nr. 8 in Siebenbürgen (SS-Todesgefechtsverbandes 2. Pz Jäg. Abt. 830, Net Kp SS Division Nord 3). Der Soldat wurde mit einem Postsparbuch Wien vom 19.1.45 aufgefunden.
- **Juhl Manfred**, SS-Junker * 11.8.1923 in Kartenbach bei Salzwedel
- **Götz Waldemar**, Leutnant 1. Ersatz Korp Schtz Ers. Btl. 12.329 aus Milz (Thüringen bei Römhild, * 14.4.21)
- **Unbekannt** (SS-Soldat)

Die Exekution fand am 03.05.1945 gegen 12.00 Uhr mittags an der nördlichen Isarbrückenseite statt. Bewohner von Lichtensee mussten vorher noch eine entsprechende Bestattungsmulde ausheben und die Be-



Votivtafel in der Wallfahrtskirche "Am Dreifaltigkeitsberg" (Pfarrei Rimbach): Ein durchfahrendes Floß zerstörte ein Joch der Loichinger Isarbrücke. Auf diesem Votivbild ist die Bauweise früherer Holz-Brückenbauwerke ersichtlich.



Eine weitere Votivtafel in der Kirche "Dreifaltigkeitsberg".



Isarbrücke Niederviehbach im Jahre 1903 - Ansicht von Niederviehbach aus nach Fertigstellung mit dem damaligen Bürgermeister Mathias Reicheneder aus Süßbach und den Vertretern des Bezirks Dingolfing.

stattung vornehmen. Am 18.12.1945 wurden sie in den hiesigen Friedhof überführt und später auf den Soldatenfriedhof bei Vilshofen umgebettet.

Nach dem Einmarsch und Durchzug der alliierten Streitkräfte, war die Verbindung durch die Brückensprengung zu den Ortsteilen Lichtensee und Rothhaus und zur Landstraße Landshut – Dingolfing unterbrochen. Abhilfe fand man in einer Fährverbindung über die Isar mittels einer Seil-Fähre, zuerst unterhalb, dann oberhalb der zerstörten Brücke wegen einer sich bildenden Sandbank. Als Fährmänner stellte die Gemeinde Hans Wippenbeck und Karl Ernst an. Die Nutzer mussten entsprechende Transportbillets in der Gemeindeverwaltung kaufen, um ein Übersetzen zu erreichen.

In der Zwischenzeit versuchte man, die nach der Sprengung entstandenen Lücken provisorisch mittels Holzbohlen zu überbrücken, um wenigstens für Fußgänger den Weg von Lichtensee nach Niederviehbach zu ermöglichen. Dazu wurden Holzpfeiler geschlagen und durch Querhölzer ausgesteift. Längsbalken mit Bohlen bildeten den Fahr- und Gangweg. Beim Schlagen der Pfeiler fiel der eiserne Schlagkopf in die Isar. Der dama-

lige Junglehrer von Niederviehbach und spätere Rektor der Realschule Dingolfing, Eduard Steinbügel, ein hervorragender Wassersportler, tauchte mehrmals und es gelang ihm, den Schlagkopf vom Isargrunde zu bergen, sodass der Brückenbau fortgesetzt werden konnte.

Ein Hochwasser im Jahre 1949 führte zu einer starken Beschädigung der hölzernen Notbrücke. Die danach nur noch notdürftig repariert wurde.

Der Landkreis beschloss daraufhin die Notlösung durch eine eiserne Notbrücke auf Eisenstützen zu ersetzen. Zur Ausführung wurde die Fa. Kunz beauftragt. Bei dieser Notlösung wurden die gesprengten Brückenteile behelfsmäßig ersetzt. Nach Inbetriebnahme der neuen Isarbrücke konnte die Behelfsbrücke abgebaut werden.



Gruss aus Niederviehbach 1903 Isarbrücke und Kloster.
Lichtensee
Straßenwärter Will

Postkarte mit der Isarbrücke mit Straßenwärter Will aus Niederviehbach - Ansicht von Lichtensee aus



Brückenköpfe blieben nach Sprengung noch intakt



Fähre, gesteuert von Gemeindefährmann Wippenbeck Hans und Fuhrwerk Hager von Niederviehbach



Die notdürftig reparierte alte Eisenbrücke



In der Nachkriegszeit war eine zusätzliche Arbeitsstelle, hier das Streichen der Behelfsbrücke mit Eisenmennige, sehr begehrt, wie vorstehendes Foto aufzeigt (Dausend Josef, xx, Poller Hans, Sedlaczek Gottfried, Baumer Anton und Ludwig Pollner).



Hochwasser 1953 und die Standfestigkeit der Notbrücke der Fa. Kunz



Ansicht „Kloster Niederviepbach“, Kupferstich von Michael Wening, aus der „Beschreibung deß Churfürsten und Hertzogthums Ober- und Niederbayern“ von 1723 (Archiv Sparkasse Niederbayern-Mitte, HGS Landau). Im rechten Bildrand sieht man die wild fließende Isar mit einer hölzernen Brücke. Ein Flößer befährt den Fluss hinunter. Darüber thront das mächtige Kloster Niederviepbach.



Ansichtskarte von Niederviepbach 1904 mit der neuen Brücke und dem Kloster

IMPRESSUM

Herausgeber:

Landkreis Dingolfing-Landau
vertreten durch Landrat Heinrich Trapp (V.i.S.d.P.)
Obere Stadt 1
84310 Dingolfing

Texte:

Richard Wagner, Johann Girnghuber

Fotos:

Landratsamt Dingolfing-Landau, Gemeinde Niederviehbach,
Archiv Johann Girnghuber, Manuel Birgmann, Privatbesitz Bürgerinnen/Bürger

Druck:

Druckladen Albrecht, Kronwieden

Auflage:

1.300 Exemplare

Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Änderungen und Irrtum vorbehalten.

Aus unzutreffenden Angaben

kann kein Schadenersatz gegenüber dem

Landkreis Dingolfing-Landau geltend gemacht werden.

