



VERKEHRSFREIGABE

für die neu erbaute

Isarbrücke Loiching

im Zuge der Kreisstraße DGF 8



FESTSCHRIFT





PROGRAMM
zur
VERKEHRSFREIGABE
für die neu erbaute
Isarbrücke Loiching
am Donnerstag, 30. Juli 2009 um 10.00 Uhr

1. Musikalische Einleitung durch das Dingolfing Brass Ensemble unter der Leitung von Georg Schwimmbeck
2. Begrüßung der Gäste und Ansprache durch Landrat Heinrich Trapp
3. Musikstück
4. Gesangseinlage Kindergarten St. Peter und Paul Loiching
5. Grußwort des Bürgermeisters Günter Schuster, Loiching
6. Musikstück
7. Gedichtvortrag von Frau Rita Gilch
8. Choral der Musik
9. Kirchliche Segnung der neuen Brücke durch Pfarrer Josef Forstner (Kath. Pfarrei Loiching) und Pfarrerin Susanne Kim (Ev. Pfarrei Dingolfing)
10. Musikstück
11. Verkehrsfreigabe durch Landrat Heinrich Trapp und Bürgermeister Günter Schuster
12. Gemeinsames Essen im Gasthaus Gehwolf, Loiching



Grußwort des Landrats

Brücken sind besondere Bauwerke. Man baut sie für Generationen und, wenn alles gut geht, für hundert und mehr Jahre. Unsere neue Isarbrücke hat das Zeug ein „Jahrhundertbauwerk“ zu werden. Sie braucht nicht Hochwasser und Eisstöße zu fürchten wie ihre Vorgänger bis zum 19. Jahrhundert, sie kann mehr als das Zehnfache an Belastung tragen als ihre Vorgängerin, aber sie ist nicht davor gefeit, durch menschliche Dummheit und Fanatismus – wie 1945 von den Nazis – zerstört zu werden. Erstmals baut der Landkreis, der 1962 den Unterhalt übernommen hat, den Loichingern eine Brücke. Es ist eine Brücke der Superlative mit modernsten Techniken und der mit 4 Millionen Euro bisher teuerste Brückenbau des Landkreises.



Für den Landkreis Dingolfing-Landau kam diese Baumaßnahme völlig überraschend, sie war in diesem Ausmaß in keiner Finanzplanung vorgesehen. Eigentlich war nur eine umfangreiche Sanierung der alten Brücke geplant, die mit 450.000 EUR veranschlagt war. Doch die intensive Untersuchung des Bauwerks, insbesondere durch Taucher, brachte so gravierende Schäden zutage, dass ich die Brücke kurzzeitig sperren und dem Kreistag vorschlagen musste, einen Neubau anzudenken. Mit einer Sanierung wäre die Brücke nicht soweit zu ertüchtigen gewesen, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge, LKW und Busse sie hätten passieren können. Zwischen den Erkenntnissen der Bauzustandsanalyse und dem Baubeginn lagen nur zwei Jahre. Somit hat hier der Landkreis schnell reagiert und eine rekordverdächtige Leistung hingelegt. Mit viel Weitsicht und Gespür für die Wirtschaftlichkeit wurde hier entschieden.

Danken möchte ich an dieser Stelle auch der Gemeinde Loiching mit dem früheren Bürgermeister Reiner Schachtner und dem neuen Bürgermeister Günter Schuster, die sich konstruktiv an der Planung und Ausführung des neuen Übergangs beteiligt haben. Auch die Finanzierung der Mehrkosten für die geänderte Brückensituation, wodurch auch während der Bauzeit eine Querung der Isar möglich war, sowie für den integrierten Geh- und Radweg fand schließlich noch eine für alle befriedigende Lösung. Die Realisierung eines solchen Projekts bedarf vieler fleißiger Hände und Köpfe. Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Planungsbüros, der ausführenden Baufirmen und nicht zuletzt aus meinem eigenen Hause.

Den Anliegern, die viel Staub und Lärm ertragen mussten, danke ich für ihr Verständnis. Ebenso gilt mein Dank den Verkehrsteilnehmern, die Behinderungen und Umfahrungen in Kauf nehmen mussten. Glücklich bin ich darüber, dass die Baustelle ohne größere Zwischenfälle und Unfälle abgewickelt werden konnte. Für die Zukunft wünsche ich allen Benutzern der neuen Isarbrücke Loiching eine unfallfreie Fahrt und eine sichere Überquerung der Isar. Für den Einweihungstag wünsche ich allen Teilnehmern viel Freude.

Heinrich Trapp
Landrat



Grußwort des Bürgermeisters

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger, verehrte Damen und Herren,

es gibt wohl kaum ein Bauwerk, das neben seiner eigentlichen Bestimmung so viel Symbolik und Bedeutung hat, wie eine Brücke. Eine Brücke steht immer auch symbolisch für Verbindung. Für eine Zusammenführung von getrennten Teilen – sei es von Ländern oder – wie hier bei uns in der Gemeinde – für eine Zusammenführung von Gemeindeteilen.

Obwohl die Firma Mayerhofer die Brückenbauarbeiten für die Verkehrsteilnehmer so angenehm wie möglich gestaltet hat und die notwendige Vollsperrung mit knapp vier Wochen sehr kurz ausgefallen ist, sind wir alle doch sehr froh, endlich wieder eine richtige Verbindung zwischen Kronwieden und Loiching zu haben.

In der kurzen Zeit der Sperrung wurde einem erst bewusst, wie klein der Mensch gegenüber der Natur ist. Der Zahn der Zeit hat an der alten Isarbrücke genagt und die unglaubliche Kraft des Isarwassers hat ihr übriges getan. Nun, nach über 50 Jahren, war das Ende für die „alte“ Brücke gekommen.

Mit unglaublichem Arbeitsaufwand und Mühen, unterstützt durch moderne Ingenieurkunst, wurde in einer Bauzeit von nur 11 Monaten eine neue Isarbrücke erbaut.

Gleichzeitig ist uns allen bewusst, dass auch diese neue Brücke kein Werk für die Ewigkeit sein wird. Diese Brücke ist ja bereits die dritte Brücke zwischen Kronwieden und Loiching. Aber mit den Brücken ist es so wie mit Beziehungen von Mensch zu Mensch. Stets muss daran gearbeitet werden. Das sollten wir uns als Bürger der Gemeinde Loiching zu Herzen nehmen. Nicht nur die Brücken aus Beton müssen stets gepflegt und erneuert werden, sondern auch wir alle müssen an uns selbst und miteinander arbeiten, um die Gemeinde Loiching stark zu machen und lebendig zu gestalten.

Sehr geehrte Damen und Herren, mir ist durchaus bewusst, dass bei der Umsetzung nicht alle Wünsche erfüllt werden konnten. Es wurde aber stets versucht, im Dialog mit den Beteiligten einen tragfähigen Kompromiss zu finden. Hierfür möchte ich mich insbesondere beim Landkreis Dingolfing-Landau und bei den bauleitenden Ingenieuren bedanken.

Ein großes Lob und mein Dank gebührt der Firma Mayerhofer mit allen Mitarbeitern, die den Bau der Isarbrücke so souverän durchgeführt haben. Danke für diese hervorragende Leistung!

Des Weiteren danke ich meinen Kolleginnen und Kollegen des Loichinger Gemeinderates, die immer das Wohl unserer Gemeinde im Fokus hatten. Gemeinsam mit dem Landkreis Dingolfing-Landau haben wir eine Vereinbarung getroffen und die neue Brücke neben die alte Brücke gebaut. Damit haben wir unseren Bürgerinnen und Bürgern während der 11-monatigen Bauphase den Umweg über Teisbach oder Niederviehbach erspart. Wenn man die Treibstoffkosten und den Faktor Zeit rechnet, entspricht das einer Ersparnis für unsere Bürger von über 2 Mio. Euro. Außerdem haben wir einen erheblichen Beitrag zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes geleistet. Herzlichen Dank dafür auch an Herrn Landrat Heinrich Trapp und den Mitgliedern des Kreistags.





Den Bürgerinnen und Bürgern danke ich für Ihr Vertrauen und das Große Maß an Geduld und Verständnis in der Bauphase. Ich wünsche uns auch zukünftig eine solch erfolgreiche Zusammenarbeit von Bürgern, Gemeinderat, Kreistag, Planungsbüros und Baufirmen. Nutzen wir die Symbolkraft dieser wunderschönen Brücke!

Diese Isarbrücke wird in Zukunft dazu beitragen, dass unsere jüngsten Mitbürger wieder sicher zu Grundschule und Kindergarten gelangen, unsere Sportler zum Sportplatz, die Kirchengemeinde in die Pfarrkirche St. Peter und Paul, unsere Fahrradfahrer in die herrliche Landschaft rund um Loiching gelangen und alle Bürgerinnen und Bürger wieder miteinander verbunden sind und noch besser in den gegenseitigen Austausch treten können. Denn letztlich verbindet eine Brücke immer Menschen mit Menschen und trägt damit entscheidend zur Stärkung unserer dörflichen Gemeinschaft bei.

Günter Schuster
1. Bürgermeister



Der Weg zum Neubau

Nach einer mehrjährigen Planungsphase und einer Bauzeit von knapp einem Jahr kann am 30. Juli 2009 die neue Isarbrücke Loiching im Zuge der Kreisstraße DGF 8 dem Verkehr übergeben werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau, die Gemeinde Loiching, vor allem aber die Bürgerinnen und Bürger freuen sich, für viele Jahrzehnte wieder eine trag- und leistungsfähige Verbindung zwischen den beiden Flussufern zu haben.



Im Landratsamt wurden die Entwürfe der Planer besprochen, Juli 2007.

Die Entstehungsgeschichte der neuen Brücke reicht zurück bis 2006. Damals wurde das Landshuter Ingenieurbüro Igl, Putz + Partner mit einer Bauzustandsanalyse beauftragt, nachdem sich bei den vorhergegangenen Untersuchungen bereits ernsthafte Mängel gezeigt hatten (siehe weiter unten). Die eingesetzten Froschmänner erschraaken nicht schlecht, als sie die unter Wasser stehenden Teile der Pfeiler inspizierten. Drei der sieben Pfeiler stellten sich als stark angegriffen heraus und hatten so große Löcher, dass die Taucher durchschwimmen konnten. Als sofortige Reaktion auf die ersten Untersuchungsergebnisse wurde die Brücke im Juli

2006 für den gesamten Verkehr gesperrt. Bürgermeister Schachtner erreichte zunächst, dass wenigsten Radler und Fußgänger die Brücke passieren konnte. Dies führte zu kuriosen Maßnahmen, dass etwa der Gewerbeverein zur Gewerbeschau Rikschas für den Personenverkehr einsetzen wollte.

Weitergehende Untersuchungen führten dann aber dazu, dass der Verkehr zunächst wieder bis 12 Tonnen, dann bis 16 Tonnen freigegeben werden konnte.

Hatte der Landkreis Anfang 2006 im Rahmen der Haushaltsaufstellung noch eine Sanierung mit einem Kostenaufwand von 450.000 Euro eingeplant, so kamen die zuständigen Gremien nun zu der Auffassung, dass ein Neubau wirtschaftlicher sei. Eine Sanierung wäre zwar möglich gewesen, hätte aber mit einem hohen finanziellen Aufwand nur zu einer Restnutzungsdauer von 10 bis 15 Jahren und einer weiterhin eingeschränkten Tragkraft von 30 Tonnen geführt. Ein Neubau geht dagegen von 60 Tonnen aus. Außerdem werde ein Neubau vom



Spatenstich am 9. September 2008



Staat bezuschusst, wenn Verbesserungen erzielt werden könnten. Der Kreisbauausschuss empfahl schließlich am 20.11.2006 einen Neubau, im Haushaltsplan 2007 wurde die Maßnahme in das Investitionsprogramm aufgenommen. Die Ausführung sollte 2008 sein.



01.10.2008: Spundwandkasten Pfeiler 40 fertig, Spundwand Widerlager Kronwieden in Arbeit, Aushubarbeiten Pfeiler 20

Für weitere Diskussion sorgte in der Planungsphase die Frage, ob man den Verkehr während der Bauzeit vollständig sperren könnte oder ob es einen Behelfsübergang geben müsse. Der Bauausschuss empfahl in seiner Sitzung am 27.09.2007 eine Variante, die den Neubau neben der alten Brücke vorsah. So wäre auch während des Baus eine eingeschränkte Verkehrsführung auf der alten Brücke möglich. Eine Vereinbarung mit der Gemeinde Loiching über die Beteiligung an den Mehrkosten der geänderten Brückenlage im Vergleich zum Bau an alter Stelle zog sich noch einige Wochen hin. Schließlich einigte man sich darauf, dass die Gemeinde die Hälfte der Mehrkosten in Höhe von rund 208.000 EUR abzüglich ca. 55 % staatlicher Förderung trägt.



10.11.2008: Spundwandrammen Pfeiler 30 vom schwimmenden Ponton aus

Ein weiterer Wunsch der Gemeinde war auch, dass in die neue Brücke ein Geh- und Radweg mit integriert wird. Auch bei diesem Thema ging es um die Kostenverteilung. Für den Landkreis war eine Beteiligung an Radwegen Neuland. Die kurz zuvor vom Kreistag beschlossenen Grundsätze für den Radwegebau an Kreisstraßen klammerten Radwege auf Brücken aus. Die Verhandlungen brachten aber



02.02.2009: fertiggestellte Unterbauten



12.03.2009: Traggerüst und Schalung Überbau

auch hier eine für die Gemeinde günstige Lösung: Der Landkreis trägt ebenfalls 50 % der durch den Radweg bedingten Mehrkosten (ca. 236.000 EUR). Die Vereinbarung zwischen Landkreis und Gemeinde wurde vom Kreisausschuss am 29. Mai 2008 genehmigt.

Somit stand der Bauausführung nichts mehr im Wege. Auch die Finanzierung war inzwischen gesichert, der Freistaat Bayern sicherte eine Bezuschussung in Höhe von 55 % der zuwendungsfähigen Kosten (im Wesentlichen also aus den Baukosten) aus Mitteln des Bayerischen Verkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) sowie des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) zu.

Die öffentliche Ausschreibung ergab die Firma Mayerhofer aus Simbach am Inn als den günstigsten Bieter. Mit der Auftragssumme von 3.420.571,11 EUR wurde ihr der Zuschlag erteilt.

Die Brückenkappen messen oberstromig 1,50 m und unterstromig – mit dem integrierten Geh- und Radweg – 3,25 m. Da sich das neue Bauwerk innerhalb der Ortslage befindet und dadurch die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt, konnte

auf die Anbringung von Schutzplanken auf der Brücke verzichtet werden. Ein weiterer positiver Aspekt ist der Einbau einer lärmgeminderten Übergangskonstruktion. Die Fahrbahnbreite der Kreisstraße beträgt 6,50 m, der Radweg ist 2,50 m breit.

Sämtliche Arbeiten konnten termingerecht und zum Glück unfallfrei ausgeführt werden. Die Gesamtkosten betragen voraussichtlich rund 3.970.000 EUR.

Beschreibung der neuen Brücke

Nach einer umfangreichen Variantenuntersuchung hat sich für die Isarquerung eine Spannbetonplattenbalkenbrücke über 4 Felder mit einer Flachgründung als wirtschaftlichste Lösung ergeben. Das Bauwerk wurde als so genanntes semiintegrales Tragwerk ausgebildet, was zu Kosteneinsparungen sowohl bei der Errichtung als auch beim späteren Unterhalt führt. Die Brücke hat hierbei eine Gesamtstützweite von 122 m und Einzelstützweiten von 26 m + 35 m + 35 m + 26 m.



Am 12.03.2009 besucht der Loichinger Kindergarten die Baustelle.



12.03.2009: Bürgermeister Günter Schuster und Landrat Heinrich Trapp mit Thomas Kollmannsperger und Werner Maier (Landratsamt) und Bauleiter Claus-Peter Hahne.



Der Überbau wurde konventionell in Ortbeton auf Traggerüst hergestellt. Dabei wurde die Gesamtlänge in drei Bauabschnitte aufgeteilt und abschnittsweise betoniert. Die einzelnen Abschnitte wurden teilvorgespannt und nach der Fertigstellung alle drei Abschnitte durch ergänzende durchlaufende Spannglieder voll vorgespannt. Es kamen Litzenspannglieder mit nachträglichem Verbund zum Einsatz.

Die Unterbauten bestehen aus zwei Widerlagern an den Endauflagern und drei Pfeilern in der Isar. Die Widerlager wurden herkömmlich in Ortbetonbauweise erstellt und flach gegründet. Die Pfeiler wurden ebenfalls flach gegründet. Dazu wurden in der Isar dichte Spundwandkästen mit Unterwasserbeton erforderlich. Zum Einbau des Unterwasserbetons und zum Abschneiden der Spundwände wurden Taucher eingesetzt.



Links: Bewehrungsarbeiten mit fertig verlegter Spannbewehrung (06.04.2009)

Oben rechts:
Lärm-mindernde Übergangskonstruktion



20.04.2009:
Untersicht Überbau BA 1 fertig, BA 2
engerüstet.

14.07.2009:
Straßenangleichung
Seite Loiching





Bauablauf

ab 8.9.08	Baubeginn, Baustelleneinrichtung
17.09.08 bis 13.11.08	Spundwandarbeiten Widerlager und Pfeiler
06.10.08 bis 13.11.08	Herstellung Widerlager Kronwieden
22.10.08 bis 16.02.09	Herstellung Pfeiler
05.11.08 bis 22.12.08	Herstellung Widerlager Loiching
16.01.09 bis 15.05.09	Herstellung Überbau in 3 Bauabschnitten
18.05.09 bis 10.07.09	Restarbeiten Widerlager, Abdichtung, Straßenbauarbeiten
25.05.09 bis 16.07.09	Herstellung Kappen, Schachtbauwerk und Stützmauern
15.07.09 bis 28.07.09	Fahrbahnabdichtung, Asphaltarbeiten
20.07.09 bis 29.07.09	Geländer und Ausstattung
30.07.09	Verkehrsumlegung
ab 31.07.09	Abbruch Altbrücke, Restarbeiten und Baustellenräumung

Technische Daten

Bauart	Spannbeton
Lichte Weite	119,12 m
Einzelstützweiten	26,00 m + 35,00 m + 35,00 m + 26,00 m
Lichte Höhe bei Widerlager	2,00 m
Breite zwischen Geländern	10,75 m
Fahrbahnbreite Kreisstraße	6,50 m
Fahrbahnbreite Radweg	2,50 m
Brückenfläche	1.311 m ²



Planung:

- *Objekt- und Tragwerksplanung*
Igl, Putz + Partner, Ingenieur- u. Planungsgesellschaft, Landshut
- *Bauoberleitung, Bauüberwachung, Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator*
claim- und projektmanagement hahne, Passau
- *Baugrundgutacher*
Dr. Detlev Schilling, Fürstenzell
- *Prüfstatiker*
Prof. Dr.-Ing. Bulicek + Ingenieure, Passau

Bauausführende Firmen:

- *Hauptunternehmer*
Mayerhofer Hoch-, Tief- und Ingenieurbau, Simbach/Inn
- *Nachunternehmer Abdichtung*
Bögl, Neumarkt i. d. Opf.
- *Nachunternehmer Asphaltierung*
Stratebau, Grafenau
- *Nachunternehmer Abbruch*
TVF Altwert, München





Kosten (vorläufig) und Finanzierung:

Baukosten	3.470.000 €
Planung	<u>500.000 €</u>
insgesamt	3.970.000 €

Finanzierung

Freistaat Bayern, BayGVFG, FAG	2.020.000 €
Gemeinde Loiching	140.000 €
Eigenmittel Landkreis	<u>1.810.000 €</u>
insgesamt	3.970.000 €

Bauherren:



Landkreis Dingolfing-Landau
vertreten durch Landrat Heinrich Trapp



Gemeinde Loiching
vertreten durch Bürgermeister Günter Schuster

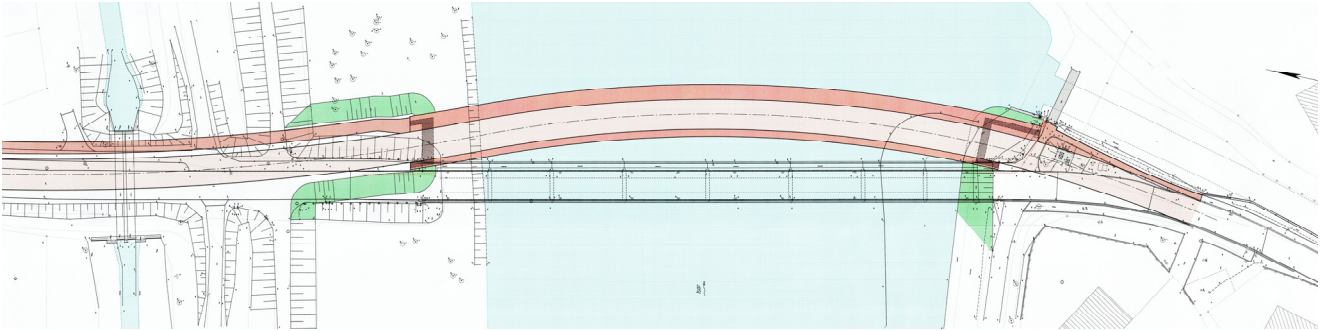
Die Vorgänger-Brücken:

ca. 1500 bis 1908	mehrere Holzbrücken (1880 durch Eisstoß zerstört und wieder repariert)
1908 bis 1945	eiserne Brücke (1945 gesprengt)
1955 bis 2009	Stahlbetonbrücke

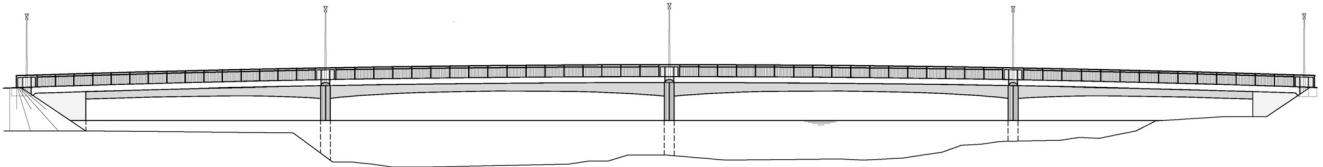


Pläne

Draufsicht:



Ansicht:



Die Isarbrücke von Loiching

Ein Rückblick von Martin Hobmeier

Für die Bewohner von Loiching war die Isar jahrhundertlang Segen und Fluch gleichzeitig. Genauso haben die Brücken die Geschichte geprägt.

Im österreichischen Hinterautal, östlich der Ortschaft Scharnitz im Karwendelgebirge, in einer Höhe von 1160 Metern, liegt das Quellgebiet der Isar. Wenige Kilometer nördlich von Scharnitz passiert der Fluss die deutsch-österreichische Grenze, verlässt bei Bad Tölz den Alpenbereich, durchfließt die Moränenlandschaft und die Münchner Schotterebene, erreicht ab Freising tertiäres Hügelland, dann das niederbayerische Hügelland, um nach insgesamt 295 Kilometern südöstlich von Deggendorf in der Gemeinde Moos in die Donau zu münden. Die Flussmündung befindet sich 312 Meter über Normalnull. Der Name des Flusses leitet sich vermutlich von der indogermanischen Wurzel *es* oder *is* ab – mit der Bedeutung *fließendes Wasser*. Die gleiche Sprachwurzel weisen die Iser, ein Nebenfluss der Elbe in Tschechien, die Isel im österreichischen Osttirol und der Eisack (ital. Isarco) in Südtirol auf.

Die Geschichte von Loiching ist mit der Isar untrennbar verbunden. Die erste urkundliche Erwähnung Loichings erfolgte am 25. August 885. Kaiser Karl III., genannt "der Dicke", schenkte der Kapelle in Ötting den neunten Teil der Einkünfte aus 21 zum Königsgut gehörenden Ortschaften, darunter "Liuchingan", Loiching. Die Streulage dieser Königsgüter lässt darauf schließen, dass ihre Größe nicht unerheblich gewesen sein dürfte. Vermutlich sind sie aus agilolfingischem Herzogsgut hervorgegangen. Die Tatsache, dass es sich bei Loiching um einen echten Ing-Ort handelt, stützt diese These. Orte dieser Art können in die früheste Besiedlungszeit des altbayerischen Raumes, in das 6. Jahrhundert zurückgeführt werden. Auch Gräberfunde in

unserer Gegend deuten in diese Richtung (z. B. Loichingermoos, Loiching, Lichtensee). Siedlungen in geschützten Seitentälern, in unmittelbarer Nähe eines größeren Flusses, Kirchenbauten auf Anhöhen lassen sich entlang von Flüssen in unserem Raum finden. Die Gräberfunde im Isartal lassen auch vermuten, dass der Fluss öfter seinen Weg geändert hat, Siedlung zugelassen oder auch beendet hat.

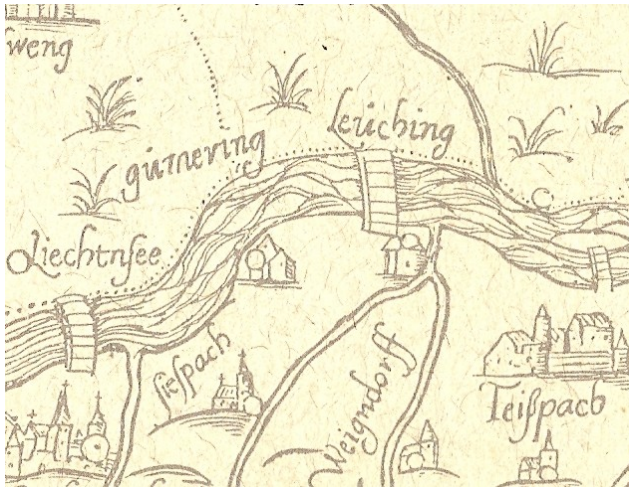


Die Karte von Philipp Apian aus dem Jahr 1560 zeigt bereits eine Isarbrücke in „Leuching“.

Je nach Wasserführung besaß die Isar bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts teilweise bis zu sieben Arme. Erst nach der Regulierung unter Minister Josef Maximilian von Montgelas nach 1800 setzt eine kontinuierliche Geschichte der Gemeinde Loiching links der Isar mit den Mühlen in der Gummeringerau und in Kronwieden ein.

Die Isar bot Schutz und Nahrung. Der Fischreichtum im Flussbereich, vor allem im Altwasser, war wichtige Ernährungsgrundlage und Erwerbszweig. Die Hausnamen *Unterrischer* und *Oberfischer* erinnern noch heute daran. Einen gewissen Schutz bot sie sicherlich bis weit in die Neuzeit hinein vor marodierenden Truppen von Norden her.

Seit dem 16. Jahrhundert weiß man von der Gefährdung der Loichinger Isarbrücke durch den Eisbruch. Dazu kam die Bedrohung des Kirchberges durch Unterspülung.



Auch Peter Weiner stellte in seinen Bayerischen Landtafeln aus dem Jahr 1579 eine Brücke dar.

Regelmäßige Hochwasser suchten die Gegend heim. Die Hochwasserkatastrophe vom Juli 1954 ist vielen Zeitgenossen noch in lebhafter Erinnerung. Man sprach von der schlimmsten Heimsuchung dieser Art seit Jahrhunderten. Hochwasserkatastrophen an der Isar gab es vorher, so weit Aufzeichnungen vorhanden sind: März 1602, September 1754, August 1807, Juni 1808, August und September 1833, 1837, 1840, 1845, 1847, 1848, 1849, 1850, 1851, August 1855, Juni 1856, Mai 1858, März 1859, Februar 1862, Februar 1866, September 1890 (größtes Hochwasser des 19. Jahrhunderts), April und September 1899. Der Pfarrer von Loiching und Kreisrat (vergleichbar einem heutigen Bezirksrat) von Niederbayern, Dr. Johann Baptist Kumpfmüller, hat um die Jahrhundertwende die Initiative ergriffen und weitere Isarkorrekturen,

Schutzbaumaßnahmen initiiert und durchgesetzt. Einen völligen Schutz vor Hochwasser gab es immer noch nicht.

Auf Höhe etwa der heutigen Alfons-Staudinger-Sportstätte war eine Flutbrücke über einen Seitenarm der Isar, der Ausgleichsfunktion bei Hochwasser hatte. Hochwasser mit größeren Auswirkungen gab es weiter im Juni 1910, September 1912, September 1920, August 1924, Juni 1936.

Wenn der Gebirgsschnee schmolz und es dazu noch regnete, konnte man in der Regel mit Hochwasser rechnen. Die meist noch staustufenlose Isar brachte dann auch Hochwasser für die Donau. So war es beispielsweise im Jahr 1940. Eine große Flutwelle war Anfang Juni auf der Isar unterwegs und verursachte an Isar und Donau gewaltige Verwüstungen. Die Katastrophe von 1954 war dann Auslöser für den Dammbau und weitere Regulierungen im Isartal. Die Isar erreichte bei Loiching einen Pegelstand von 4,25 Meter, in Passau lagen die Donau bei 12,20 und der Inn bei 10,10 Metern. Der Damm bietet seither Schutz vor größeren Katastrophen. Wasserschäden nach langen Regenperioden, überflutete Keller, Hochwasser, ausgehend vom Scheiblbach, sind aber nach wie vor zu verzeichnen. Ganz lässt sich die Natur eben doch nicht im Zaum halten.

Die Geschichte der Brücken über die Isar setzt ein zur Römerzeit. Die Römer errichteten aber nur an wenigen Stellen Holzbrücken. Die Brücken dienten kaum militärischen Zwecken, sondern vielmehr der Förderung des Handels.

Die Bundesstraße 11, zwischen Ergolding und Deggendorf, abgestuft als Staatsstraße 2074, verläuft zwischen Freising und Deggendorf im weitesten Sinne entlang einer alten Römerstraße.

Die von Augsburg kommende römische Fernstraße passierte bei Freising die Isar. Bei Weixerau (Gemeinde Eching) führte die römische und auch noch die mittelalterliche Straße (vor der Gründung von Landshut) erneut über den Fluss und verlief



Im Jahr 1802 ließ der bayerische Kurfürst einen Plan über das Isar Moos von Landshut bis Landau anfertigen. Die Karte zeigt die ungebändigten und weit verzweigten Arme der Isar in Bereich von Loiching bis Dingolfing. Die rote Linie markiert den Hochwasserbereich.

dann weiter nach Münchnerau. Am Westrand des Ortes Ohu kreuzte sie die später entstandene römische Fernstraße Brennerpass-Regensburg und strebte dann weiter über Ahrain-Pilsting-Wallersdorf der Donauesüdstraße bei Moos zu. Man geht davon aus, dass bei diesen Isarquerungen (Freising und Weixerau) Holzbrücken bestanden, keine Furten. So war auch bei Loiching noch keine Isarbrücke vor dem Hoch- bzw. Spätmittelalter vorzufinden. Die Römerstraße war wichtiger Handelsweg und bildete in den Folgejahrhunderten die Grundlage für Straßen und Wege im Isartal.

Bis ins 20. Jahrhundert hinein fanden Bauern immer wieder im Isarmoos kleine Hufeisen. Die Archäolo-

gie geht davon aus, dass diese von Zugpferden stammten. Fuhrleute haben sich angesichts sumpfiger und überschwemmter Straßen eigene Wege gesucht, wobei vielfach Hufeisen verloren gegangen sind. An der Isar selbst fielen Hufeisen beim Treideln ab, wenn Kähne oder andere Wasserfahrzeuge von kleinen bulligen Pferden gegen die Strömung gezogen wurden. Die Überquerung der Isar fand statt durch Fähren oder an wenigen Stellen vermutlich an Furten.

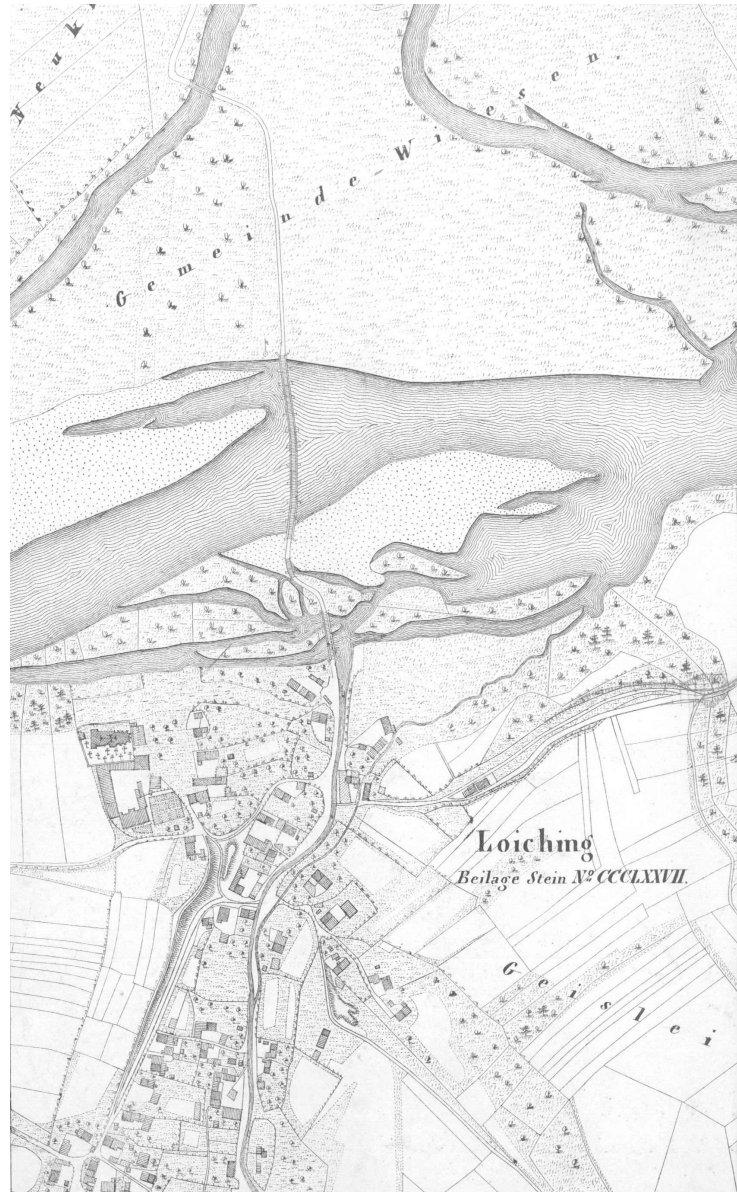
Von einer Holzbrücke über die Isar bei Loiching können wir mindestens seit dem 16. Jahrhundert ausgehen. 1545 wurde einem Hans Aineder von Loiching „die Bruckwies und das Bruckholz

erbrechtsweis“ übertragen, mit der Verpflichtung, dafür die „Bruck zwischen Teisbach und Loiching“ auf seine Kosten „zu unterhalten und zu machen“. Dabei ist die Klingbrücke gemeint am Ende der heutigen Teisbacher Straße.

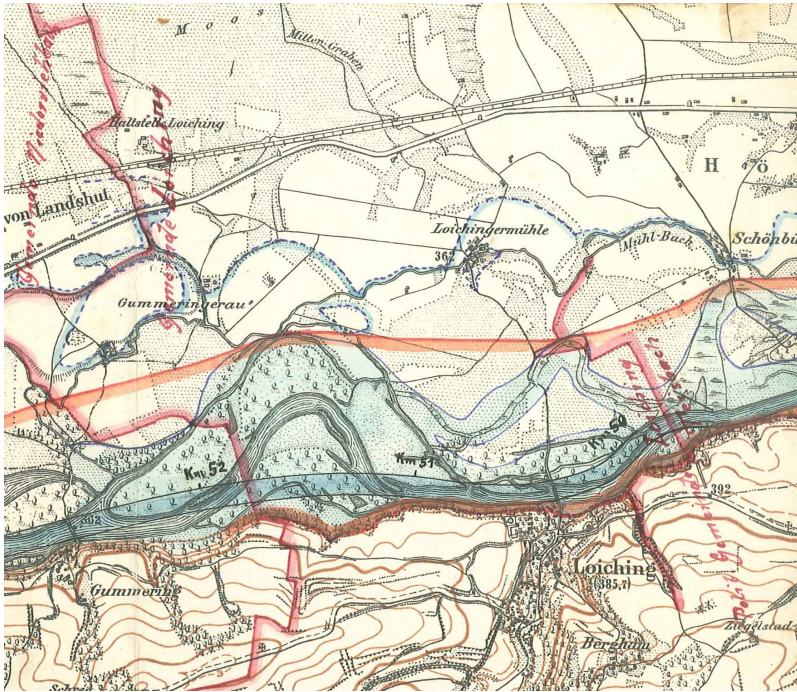
Zwanzig Jahre später beschwerten sich die „Dorfgein Loiching und Consorten“ beim Vertreter der herzoglichen Regierung in Landshut, dass sie zur Reparatur dieser Klingbrücke herangezogen würden, wo ihnen doch „die Unterhaltung der eigenhaften Brucken, darauf die Landstrassen über die Isar geht“ obliege. Damit ist die Existenz einer Brücke über die Isar eindeutig geklärt. Und es ist anzunehmen, dass dies auch lange vorher schon so gewesen ist. Aus Akten der Regierung von Niederbayern, datierend 1876, geht hervor, dass bis ins 19. Jahrhundert herein eine Brückengenossenschaft (Brückengemeinde) existiert habe, die nicht nur aus der „Dorfschaft“ Loiching zusammengesetzt gewesen sei. Auch andere Ortschaften auf beiden Isarufeln waren beteiligt. Die Brückengenossen waren zur Unterhaltung der Isarbrücke verpflichtet.

Die Hauptunterhaltungspflicht lag aber bei der Ortschaft Loiching, und zwar auf fünfzig Anwesen, die wiederum Nutzungsrechte an den dortigen Gemeindegründen besaßen. Diese 50 Anwesen leisteten Hand- und Spanndienste und brachten die Brückenumlage nach „Kopftheilen“ auf, so weit die verbleibenden Einnahmen der Brückenkasse nicht reichten. Die übrigen Ortsgemeindemitglieder von Loiching (1876 waren es weitere 20) leisteten Handdienste, während die auswärtigen Mitglieder der Brückengenossenschaft nur fixe Geld- oder Naturalpräsentationen zu entrichten hatten („Bruckgiltten, Bruckkorn, Bruckstecken“). Neben der Brückenumlage wurden auch die Einnahmen aus altem Brückenholz, aus dem Pachtschil-

ling für einige Ortsgemeindegründe und zeitweise die Erträge von Kapitalanlagen der



Das Katasterblatt der Urvermessung von 1830 zeigt, dass es mehrerer Brücken bedurfte, um die Isar zu überqueren.



Die Karte von 1910 zeigt die alte und neue Isar. Die gestrichelte Linie (z. B. bei Loichingermühle) markiert den im Jahr 1899 überschwemmten Bereich. Hellblau dargestellt sind die regelmäßig überfluteten Gebiete.

Ortsgemeinde für den Brückenbau verwendet.

Die Brückengenossenschaft besaß eine gewisse Organisation, stand unter einem eigenen Brückenmeister und Kassier und hielt periodische Versammlungen ab. Aus dem 18. und auch dem 19. Jahrhundert ist bekannt, dass die 50 Loichinger Anwesen, die so genannten „Rechtler“ auch den Kirchenberg zur Isar hin vor Ausspülung sichern mussten.

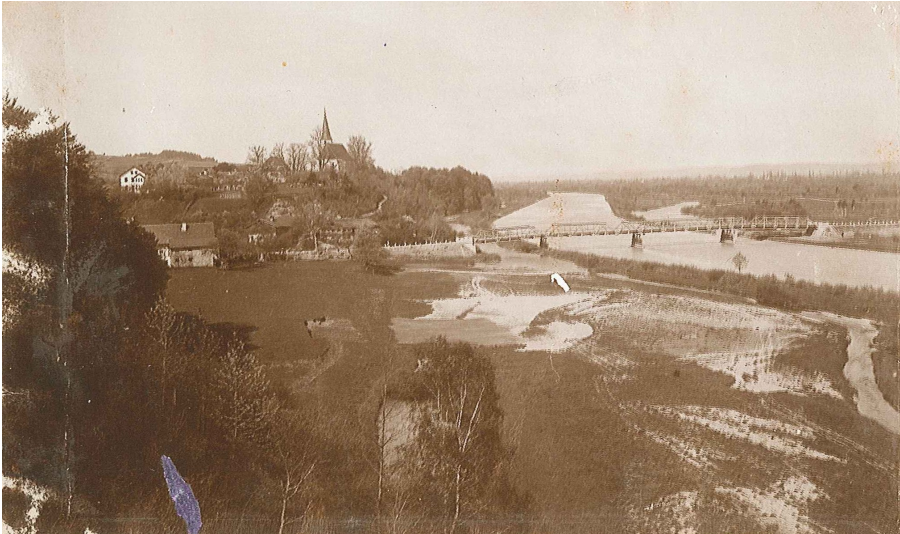
Die Unterhaltskosten für die Brücke und die steigende Nutzung, nicht nur durch die Mitglieder der Brückengenossenschaft, veranlasste 1874 die 50 Loichinger Brückenumlagepflichtigen auf Übernahme der Brückenbaulast durch die Gesamt-

gemeinde (politische Gemeinde) zu dringen. Die Gemeinde lehnte dies ab.

Der Antrag ging an das Bezirksamt Dingolfing (vergleichbar mit dem heutigen Landratsamt). Das Bezirksamt stellte fest, dass die Brücke Bestandteil des die Verbindung mit der Staatsstraße Landshut-Deggendorf vermittelnden Gemeindeweges 2848 ½ sei. Seit auf dem linken Isarufer eine Ansiedlung (Kronwieden) entstanden sei, habe die Brücke die den rein landwirtschaftlichen Zwecken dienende Funktion verloren.

Das Bezirksamt verfügte am 22. Mai 1874, dass künftig die politische Gemeinde Loiching die Unterhaltung der Brücke zu besorgen habe. Die Brücke sei Bestandteil eines Gemeindeweges, insbesondere als Kirchen- und Schulweg für die links der Isar gelegenen Ortschaften der Gemeinde. Als leistungspflichtiges Subjekt könne die Brückengemeinde nicht erblickt werden. Für die Unterhaltungspflicht der Brückengemeinde fehle jeder urkundliche Nachweis.

Die Gemeinde klagte dagegen vor der Bezirksregierung von Niederbayern. Diese stellte fest, dass die Loichinger Brücke eine öffentliche Brücke sei und deshalb die Unterhaltung derselben „öffentlich-rechtlicher Natur“ sei. Wenn tatsächlich die 50 Brückenumlagepflichtigen identisch seien mit den Nutzungsberechtigten der Ortsgemeindegründe (Gemeindewald), so erkläre sich dieser Umstand aus der Tatsache, dass diese 50 Anwesen ursprünglich die einzigen vorhandenen Anwesen in der Ortschaft Loiching gewesen seien. Zeugenaussagen sowie Sal- und Lagerbücher des Kastenamts Teisbach belegten dies. Ein Zusammenhang mit dem Recht zur Nutzung der Ortsgemeindegründe und der Pflicht zum Brücken-



Das Bild zeigt bereits die 1908 gebaute eiserne Brücke.

unterhalt lasse sich deshalb historisch nicht zwingend herleiten.

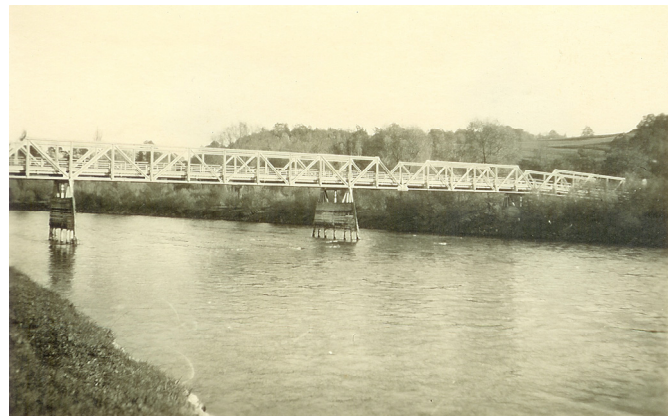
Allerdings, so stellte die Bezirksregierung fest, müssten sich die tatsächlichen Verhältnisse, welche die Grundlagen des *Herkommens* (Unterhaltungspflicht für die Brückengemeinde) bildeten, gänzlich geändert haben. Dies sei jedoch nicht der Fall. Schon vor Jahrhunderten habe der größte Teil der zur Gemeinde Loiching gehörigen Ortschaften bestanden, welche auch in der Pfarrei Loiching inkorporiert gewesen seien. Und ebenso lang habe die Loichinger Brücke in einem gewissen Umfang dem öffentlichen Verkehr gedient. Deshalb sei der Beschluss des Bezirksamts aufzuheben und der vorherige Zustand (Unterhaltungspflicht der Brückengemeinde/Brückengenossenschaft) wieder herzustellen.

Im Januar 1880 zerstörte der Eisgang die Isarbrücke bei Loiching. Als Eisgang wird das Treiben („gehen“) von Eis auf fließenden Gewässern bezeichnet. Dieses Phänomen tritt in zwei Perioden auf. Zum einen gibt es Eisgang, wenn sich im

Winter Eisschollen auf den Flüssen bilden. Zum anderen kennt man Eisgang in Verbindung mit der Schneeschmelze. Besonders gefährlich ist der Eisgang, wenn sich in einem strengen Winter eine dicke Eisdicke auf einem Fluss gebildet hat und diese durch stark steigende Temperaturen in Verbindung mit Regen aufbricht und so mehrere Tonnen schwere Eisblöcke auf dem Fluss treiben.

Die Brückengemeinde zögerte mit der Wiederherstellung, weil sie die politische Gemeinde in der Pflicht sah. Das Bezirksamts Dingolfing griff ein und verfügte:

1. Die Brücke (mit einer Tragkraft von nunmehr 50 Zentnern) ist sofort wieder herzustellen.
2. Die Herstellung ist sofort von der politischen Gemeinde vorzunehmen, vorbehaltlich nachträglicher Feststellung der Baupflicht und vorbehaltlich des Rückersatzes der Kosten durch die Baupflichtigen zu betätigen.

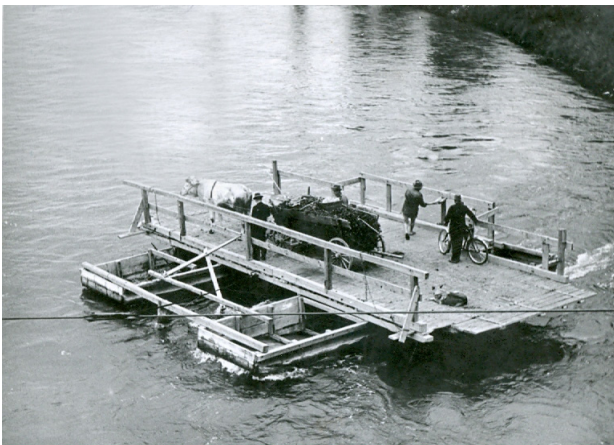


Die alte Brücke von 1908.



Die politische Gemeinde legte gegen diesen Bescheid (Bürgermeister Josef Viehbeck, Kronwieden) Einspruch ein. Am 18. April 1880 ordnete die Bezirksregierung an, dass die Brückengemeinde sofort die Herstellung der Brücke zu vollziehen habe.

Dies akzeptierte die Brückengemeinde nicht. Sie wandte sich am 5. Mai 1880 an das Königliche Staatsministerium des Innern, ersatzweise im Falle der Nichtzuständigkeit an den Königl. Verwaltungsgerichtshof.



Nach der Zerstörung der Brücke wurde ein Fährbetrieb eingerichtet.



Notdürftig reparierte Brücke

Am 15. Juni 1880 bestätigte das Ministerium die Verfügung des Bezirksamts, dass die Wiederherstellung der Brücke der politischen Gemeinde obliege. Die Verkehrsverhältnisse von 1880 entsprächen nicht mehr der Situation von 1876/77. Die Erbauung einer Eisenbahnlinie von Landshut nach Landau habe eine wesentliche Veränderung gebracht. Die so genannte Brückengemeinde von Loiching könne nunmehr durchaus in Erwägung bringen, die Übernahme der Isarbrücke bei Loiching durch die politische Gemeinde anzuregen. Inzwischen sei die Eisenbahnlinie fertig gestellt und bei Loiching eine Haltestelle errichtet worden. Es sei anzunehmen, dass dadurch der Verkehr von Weigendorf und Umgebung zur Staatsstraße Landshut-Deggendorf und zur Eisenbahn-Haltestelle zunehmen werde, damit auch auf der Isarbrücke bei Loiching.

Die Brücke wurde von der politischen Gemeinde repariert. Die Auseinandersetzungen um die entstandenen Kosten gingen aber weiter. Über das Bezirksamts gelangte man wieder an die Bezirksregierung.



Landrat Dr. Hastreiter und Bürgermeister Huber durchschneiden das Band, nachdem Pfarrer Speckner der Brücke den kirchlichen Segen erteilte.

Am 16. Juni 1881 legte die Gemeindeversammlung der Gesamtgemeinde (von 90 Anwesenden unterschrieben aber nur 49) gegen eine Entscheidung der Regierung in Sachen Brücke Einspruch ein. Am 18. Oktober 1882 teilte die Bezirksregierung mit, dass die politische Gemeinde zwei Drittel und die Brückengemeinde ein Drittel der Brückenbaulast zu tragen hätten.

Die Brückengemeinde akzeptierte diesen Kompromiss nicht. Und sie hatte letztlich Erfolg. Am 30. Oktober 1883 entschied der Königliche Verwaltungsgerichtshof endgültig, dass der Unterhalt der Brücke allein von der politischen Gemeinde zu tragen ist.

Die hölzerne Brücke hatte vor der Zerstörung 1880 eine Tragkraft von 24 und danach von 50 Zentnern. Sie musste immer wieder repariert werden. 1893

wurde ein Widerlager zerstört. Die finanziell nicht gut ausgestattete Gemeinde Loiching bat 1894 vergeblich um einen Zuschuss des Bezirks zur Abtragung der Brückenschulden. 1899 wurde das erste Joch der Brücke vom Hochwasser weggerissen.

1905 verlegte man die Loichinger Halt vom Loichingermoo nach Kronwieden, ein Bahnhofsgebäude entstand. Dazu kam die Bahnhofsrestauration auf der anderen Straßenseite. Der Verkehr über die Isarbrücke nahm weiter zu. Die Gemeinde entschloss sich deshalb (Bürgermeister war Anton Rührmeyer, Loiching), eine neue eiserne Isarbrücke mit Gesamtkosten von zirka 100.000 Mark zu errichten.

Die alte Brücke wurde immer schadhafter, so dass im November 1907 verfügt wurde: Wer mit Fahrzeugen über 25 Zentnern die Brücke befahre, habe mit einer Strafe von 60 Mark oder 14 Tagen Haft zu rechnen.

Die neue Brücke konnte am 1. Juni 1908 zum ersten Mal befahren werden. Sie hatte eine Länge von 115 Metern und eine Breite von 5 Metern, zwei Widerlager und drei Pfeiler stützten das Bauwerk. Am 12. Juli wurde sie offiziell eingeweiht.

Die Gesamtkosten für die neue Brücke betragen 91.889 Mark. An Zuschüssen erhielt man vom Distrikt Dingolfing (vergleichbar mit dem Landkreis), vom Kreis Niederbayern (vergleichbar mit dem Bezirk) und vom Land insgesamt 38.000 Mark.

Der Rest wurde durch Schuldenaufnahme gedeckt. Loiching besaß 1909 ein Vermögen von 5.579 Mark und Schulden in Höhe von 80.370 Mark und zählte damit zu den ärmsten Gemeinden des Distrikts Dingolfing. Auch wegen der schon vorher schlechten finanziellen Ausstattung hatte man sich mit allen Mitteln gegen eine Übernahme der Brückenbaulast



von 1874 bis 1883 mit allen juristischen Mitteln zur Wehr gesetzt.

Die eiserne Brücke erfüllte ihre Aufgabe bis zum Kriegsende 1945. Angesichts der heranrückenden amerikanischen Truppen wurden von der zurückweichenden deutschen Wehrmacht, vielfach unter Druck der SS, im Grund sinnlose Aktionen durchgeführt, nicht linientreue Bürger mussten um ihr Leben fürchten. So konnte sich der Loichinger Pfarrer Lorenz Speckner im letzten Augenblick in Sicherheit bringen. Und an den Flüssen wurden von den sich absetzenden Teilen der deutschen Truppen Brücken gesprengt. Am 29. April 1945, gegen 11.00 Uhr vormittags, gab es eine gewaltige Detonation. Und die Loichinger Isarbrücke war zerstört. Gesprengt worden sind auch die Flutbrücke sowie die Kronwiedener und Schönbühler Mühlbachbrücke.

In den Folgewochen wurde über die Trümmer der gesprengten Brücke ein Notsteg errichtet. Zimmerer Georg Widbiller, Lichtensee, baute eine Fähre, womit der Fahrzeugverkehr über die Isar wieder in Gang kommen konnte. Als Fährmänner fungierten abwechselnd Fritz Wehner und Xaver Florian. Der Fährverkehr war für das sich wieder normalisierende Leben ein großes Hindernis. So hat Bürgermeister Ignaz Heimbuchner 1946 die Münchner Baufirma Kunz & Co. beauftragt, die gesprengte Brücke zu heben, so dass sie wieder befahrbar wurde. Die notdürftig reparierte Brücke war aber letztlich der nach der Währungsreform 1948 zunehmenden Motorisierung nicht mehr gewachsen. So entschloss sich der Gemeinderat unter Bürgermeister Johann Huber, eine neue Brücke zu errich-

ten. Das Bauunternehmen Muy und Pitroff, Hauptsitz Köln, hatte im Frühjahr 1954 kaum begonnen, als im Juli das große Hochwasser kam. Die alte Brücke konnte so befestigt werden, dass sie nicht weggerissen wurde. Aber alle Bauhütten standen unter Wasser. Die Schäden insgesamt in Loiching und Kronwieden waren enorm. In Kronwieden mussten 36 Personen evakuiert werden. Diese Katastrophe führte dann zur Entscheidung des Bayer. Landtags, die Isaranlieger durch einen angemessenen Dammbau vor Hochwasser zu sichern.

Die Loichinger Isarbrücke wurde weitergebaut und am 20. April 1955 von Pfarrer Lorenz Speckner feierlich eingeweiht. Bürgermeister Johann Huber konnte in Anwesenheit von Landrat Josef Hastreiter mit Stolz das vollbrachte Werk dem Verkehr übergeben.

Die Isarbrücke kostete insgesamt 354.300 DM. Die Finanzierung gestaltete sich folgendermaßen:

Gemeinde Loiching	25.000 DM
Darlehen Bayer. Gemeindebank	20.000 DM
Darlehen Landkreis Dingolfing	25.000 DM
Zuschuss Landkreis Dingolfing	15.000 DM
Darlehen Freistaat Bayern	20.000 DM
Zuschuss Freistaat Bayern (FAG)	180.000 DM
Darlehen Arbeitsverwaltung	35.200 DM
Zuschuss Arbeitsverwaltung	14.100 DM
Zuschuss Bayernwerk AG	20.000 DM

Diese Beträge waren sehr gut angelegt. Die Brücke hat über ein halbes Jahrhundert in bester Weise ihren Zweck erfüllt.

Karten- und Bildmaterial: Stadtarchiv Dingolfing (Georg Rettenbeck), Kreisheimatpflegerin Dr. phil. Maike Berchtold-Rettenbeck, Annegret Ehrl (Loiching), Martha Sontheimer (Loiching), Paul Huber (Bergham)

Für die Bereitstellung des Materials danken wir sehr herzlich!



Die weitere Entwicklung der Brücke

zusammengestellt von der Tiefbauverwaltung

Die neue Brücke von 1955 wurde flussabwärts neben der alten Brücke gebaut, so dass während der Bauzeit – genau wie beim jetzigen Brücken-Neubau – der Verkehr zwischen beiden Ufern aufrechterhalten werden konnte. Die neue Brücke hatte eine Lichte Weite von 114 Metern, eine Trag-

kraft von 30 Tonnen und war zwischen den Geländern 6,90 Meter breit. Bereits wenige Tage nach der Einweihung der neuen wurde die alte Isarbrücke durch die Firma Reigl abgebrochen.



Am 20. Juli 2006 ließen sich Landrat Heinrich Trapp und Bürgermeister Reiner Schachtner von Dipl.-Ing. Alexander Igl über den schlechten Zustand der Brücke informieren.

Bereits während und kurz nach der Herstellung der neuen Brücke wurden erhebliche Sohleintiefungen im Bereich der Pfeiler festgestellt, die wohl nicht zuletzt auch Folge des Kraftstufenausbaus an der Isar (Stufen Niederaichbach und Gummering) waren. Die Herstellerfirma Muy & Pitroff besserte daher 1957 die Betonverkleidung der Stahlrammpfähle aus, die Bayernwerk AG als Betreiber der Kraftstufen brachte auf ihre Kosten schwere Wackersteine zur Sicherung der Stahlpfähle an den Pfeilern in den Fluss ein.

Zum 01.01.1962 wurde der Straßenzug von Loiching (Abzweigung Teisbacher Straße) bis zur alten B 11 in Kronwieden zur Kreisstraße aufgestuft, die Isarbrücke ging dadurch in die Baulast des Landkreises Dingolfing über.

1985 wurde die Fahrbahnabdichtung erneuert, nachdem sich an der Unterseite bereits Schäden gezeigt haben. Bei dieser Gelegenheit wurde auf Kosten der Gemeinde Loiching eine Kappenverbreiterung vorgenommen, um einen Gehweg über die Brücke führen zu können. Kleinere Sanierungen wurden 1993 und 1998 durchgeführt.

Bei der Brücken-Hauptprüfung 2003 wurde eine Vielzahl von kleineren Schäden festgestellt, die eine Einschränkung der Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit bedingten. Im Überbau zeigten sich Risse und Abplatzungen, ebenso an den Widerlagern und Gehwegkappen. An den Pfeilern lagen teilweise die Bewehrungseisen schon frei, so dass die Korrosion rasch voranschritt. Im Fahrbahnbelag waren Spurrillen und Risse entstanden. Es wurde eine mangelhafte Bauwerksabdichtung festgestellt, die Stahlteile der Lager rosteten bereits.



Diese Schäden waren Anlass für eine weitergehende Bauzustandsanalyse, die 2006 vom Ingenieurbüro Igl, Putz & Partner durchgeführt wurde. Die Untersuchung brachten erneut umfangreiche Ausspülungen am Flussgrund zutage, so dass man um die Standsicherheit fürchtete und eine sofortige Sperrung der Brücke veranlasste. Wenig später konnte man den Verkehr doch wieder freigeben, allerdings unter der Maßgabe, dass die Brücke von 30 auf 16 Tonnen Tragkraft beschränkt werden musste. Zusätzlich wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet. Als Sofortmaßnahme wurden die Absicherung der oberstromigen Kappe mit Geländer und die Ertüchtigung der Längsfesthaltung vorgenommen.



Landrat Heinrich Trapp und Bürgermeister Reiner Schachtner am 6. Juni 2007 nach Durchführung der ersten Sicherungsmaßnahmen.

Impressum:

Herausgeber: Landkreis Dingolfing-Landau, vertr. durch Landrat Heinrich Trapp
Texte, Gestaltung: Richard Wagner, Landratsamt Dingolfing-Landau
Fotos: Landratsamt
Druck: Druckladen Albrecht, Kronwieden
Auflage: 2000 Stück



Das nachfolgende Gedicht hat **Frau Rita Gilch** bereits bei der Einweihung der alten Brücke am 20. April 1955 vorgetragen. Sie wird es auch anlässlich der Verkehrsfreigabe für die neue Brücke sprechen.

Unsere neue Brücke

*Ein großer Festtag ist herauf gezogen,
hoch türmen heute sich des Glückes Wogen.
Die Freude hat uns leise bei der Hand genommen,
von allen Seiten frohe, liebe Gäste kommen.*

*Der Ton der Glocken kündigt es vernehmlich laut,
kommt froh herbei die neue Brücke ist gebaut!
Die neue Brücke wird heute gesegnet und geweiht,
sie diene Gott dem Herrn der Herrlichkeit.*

*Sie mahne uns, daß zueinander auch wir gute Brücken schlagen,
zu überbrücken ist so oft ein menschliches Versagen.
Von einem Ufer wird sie uns zum andern führen,
so viele fleißige Hände mußten sich ja rühren.*

*Es war ein unermüdlich emsig schaffen, zähes ringen,
Naturgewalten waren zu bezwingen!
Doch endlich ist das mühevollte Werk geschehn,
und heute dürfen alle Fahnen wehn*

*Die alte Brücke war im Jahre 1908 einst hier erstanden,
und 1945 wir hier nur mehr die Trümmer fanden.
Und dann war mutig und beherzt der neue Brückenbau begonnen,
da war durch hohe Wasserflut, die Zukunftsbrücke abermals zerronnen.*

*Die Mühen wuchsen riesengroß, es war kein Ende zu ersehnen,
doch heute dürfen alle Freudenbanner wehn.
Darum sei unserm Herrgott Dank, Ehre, Lob und Preis
Der immer alles gut zu lenken weiß.*



Die neue Kapelle zu Loiching

Eine würdige und schöne Bereicherung hat das nähere Umfeld der Brücke durch den Neubau einer Kapelle am Isarradweg erfahren. Altbürgermeister Reiner Schachtner hat sich damit einen Traum erfüllt, den er schon seit 20 Jahren in sich getragen hat und der vom Landschaftsarchitekten Prof. Hermann Brenner, der einst bei der Dorferneuerung für die Grünplanung verantwortlich war, wieder zum Leben erweckt wurde. Das Bauwerk wurde auch aus Dankbarkeit für das harmonisch verlaufene Leben des Bauherrn errichtet.

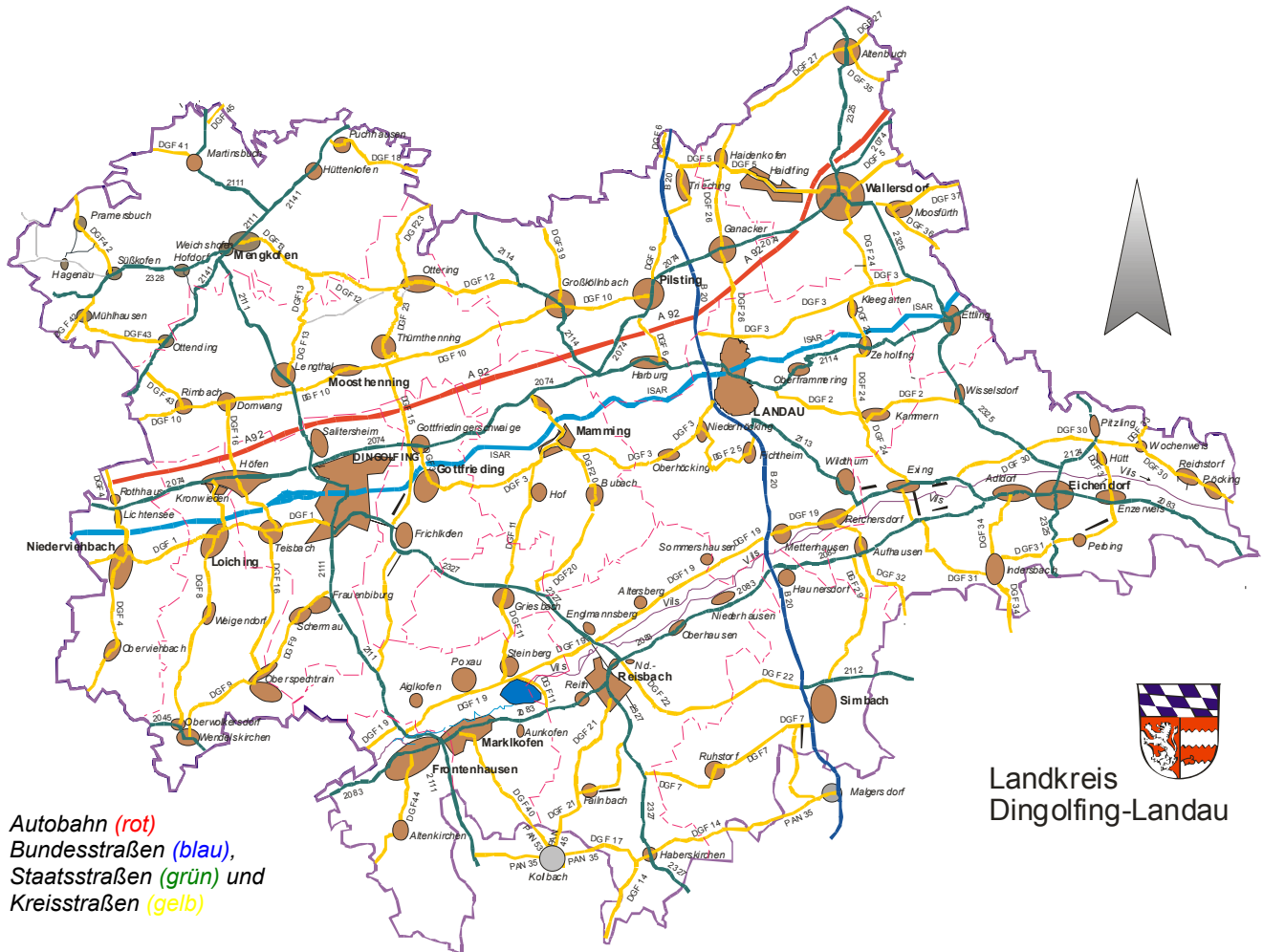
Für die Planung des Gebäudes hat sich Reiner Schachtner zahlreiche Kapellen angeschaut, um schließlich einen harmonischen, an die Gotik angelehnten Bau zu errichten. Zahlreiche freiwillige Helfer haben unentgeltlich ihre Arbeitskraft geopfert und so in wenigen Monaten ein wahres Schmuckstück am Isarradweg entstehen lassen. Den Abschluss wird nun noch ein kleiner Hausaltar bilden, der gestiftet wurde und sich derzeit noch in der Restauration befindet.

Der Kapellenbau wird nach Abschluss sicherlich für viele Radfahrer und Spaziergänger eine schöne Stelle für eine Rast bieten.





Der Landkreis als Straßenbaulastträger



Träger der Bau- und Unterhaltslast für die neue Isarbrücke Loiching ist der Landkreis Dingolfing-Landau. Die Brücke liegt im Zuge der Kreisstraße DGF 8, die von der Staatsstraße 2045 in Oberwolkersdorf bis zur Staatsstraße 2074 in Kronwieden führt und ca. 9,7 km lang ist.

Das gesamte Straßennetz in Deutschland ist in verschiedene Straßenklassen eingeteilt und je nach

Bedeutung unterschiedlichen Straßenbaulastträgern zugeordnet. So sind die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland, werden aber vom Freistaat Bayern in den Autobahndirektionen und Staatlichen Bauämtern verwaltet. Für die Staatsstraßen, von denen es im Landkreis rund 225 km gibt, ist der Freistaat Bayern, ebenfalls vertreten durch die Staatlichen



Bauämter zuständig. Die Landkreise sind schließlich für die Kreisstraßen verantwortlich und die Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen stehen in der Baulast der Gemeinden.

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat ein Netz von etwa 345 km Kreisstraßen zu unterhalten, wobei die zahlreichen Brücken – insgesamt 86, darunter 7 Isarbrücken und 8 Vils- bzw. Vilskanalbrücken – eine besondere finanzielle Last darstellen.

Die Betreuung der Straßen und Brücken erfolgt in der Tiefbauverwaltung des Landratsamtes, wo 9 Mitarbeiter beschäftigt sind. 30 weitere Mitarbeiter

sind am Kreisbauhof in Landau tätig. Hier wurde 2005 der Straßenunterhaltungsdienst für das gesamte Kreisstraßennetz zusammengelegt, nachdem der Standort Dingolfing aufgegeben worden war.

Für die Planung von Straßen- und Brückenbaumaßnahmen ist die Tiefbauverwaltung federführend, wobei zum Teil private Ingenieurbüros beauftragt werden. So stehen alljährlich Ausbaumaßnahmen an Kreisstraßen an, wie zuletzt z. B. der Ausbau der DGF 14 „Haberskirchen – Malgersdorf“ oder die Verbreiterung der DGF 34 von Indersbach bis zur Landkreisgrenze Rottal-Inn. Auch die Brücken sind regelmäßig auf ihre Stand-sicherheit zu untersuchen und ggf. zu sanieren oder neu zu bauen. Darüber hinaus wird alljährlich auf mehreren Kilometern Kreisstraße die Deckschicht erneuert. Ortsdurchfahrten mit ihren hohen Anforderungen an das Erscheinungsbild stellen dabei eine besondere Herausforderung dar. Auch der Grunderwerb für Straßenbaumaßnahmen nimmt meist viel Zeit in Anspruch. Die größte derzeit laufende Tiefbaumaßnahme des Landkreises ist der Ausbau der DGF 15 im Weilnbachtal (zwischen Gottfrieding und Frontenhausen) mit einer Baulänge von 5,3 km und Gesamtkosten von rund 7,1 Millionen Euro. Hierfür wurde bei der Regierung von Niederbayern ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, in dem sämtliche rechtliche und technische Belange geregelt wurden.

Ein weiteres Großprojekt, für das der Landkreis federführend ist, ist der neue Autobahnanschluss Dingolfing-Höfen beim BMW-Dynamikzentrum mit den Zubringerstraßen zur Teisbacher und Loichinger Isarbrücke. Hierfür laufen derzeit die Planungen, noch heuer soll das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Die



Die Tiefbauverwaltung: (v. l.) Helmut Mitterer, Edwin Schnabel, Martin Rapke, Thomas Kollmannsperger, Werner Maier, Andreas Piller, Richard Wagner, Veronika Schiehandl und (sitzend) Gerhard Lehr.



Kosten werden rund 7 Millionen Euro betragen. Schließlich sind in den nächsten Jahren Maßnahmen wie der Neubau der Isarbrücke Mamming sowie der Ausbau der Kreisstraße DGF 19 von Bruckmühl bis Mettenhausen (Milchstraße) vorgesehen.



Landrat Heinrich Trapp mit der Belegschaft des Kreisbauhofes.

Weitere Verwaltungsaufgaben sind Stellungnahmen zu Bauvorhaben an Kreisstraßen und zur gemeindlichen Bauleitplanung, die Genehmigung von Leitungen im Straßenraum, Vermessungsarbeiten, Einkaufswesen und Verrechnung von Schäden durch Verkehrsunfälle.

Einen entsprechenden Unterhaltsaufwand verursachen inzwischen auch die zahlreichen Ausgleichs- und Grünflächen, die aus Gründen des Naturschutzes infolge von Straßenbaumaßnahmen entstanden sind. Fast 60 Hektar umfassen diese Flächen mittlerweile. Die Bankette und Böschungen an den Kreisstraßen werden von einem privaten Unternehmer gemäht.

Der Kreisbauhof ist für die laufenden Unterhaltsarbeiten an Fahrbahn, Brücken, Gräben und Nebenflächen zuständig. Auch die Verkehrssicherung zählt zu den Aufgaben, wozu sämtliche

Strecken zweimal wöchentlich kontrolliert werden. Eine Besonderheit leistet sich der Landkreis im Winterdienst: er beginnt eine Stunde früher als im übrigen Bayern, um die sichere Fahrt der BMW-Frühschichtbusse zu gewährleisten. Wenn um 3.45 Uhr der erste Bus die Kreisstraßen befährt, ist der Warndienst schon seit zwei Stunden im Dienst und die übrige Mannschaft auf den zehn Streufahrzeugen seit eineinhalb Stunden auf Achse. Die Kosten für den Winterdienst betragen rund 400.000 Euro im Jahr. Für die Betreuung der Kreisstraßen steht im Bauhof ein Fuhrpark mit 2 LKW, 2 Unimog, 1 Bagger, 1 Baggerlader und 10 Doppelkabiner zur Verfügung. Der Bauhof ist auch Ausbildungsbetrieb: Derzeit machen drei junge Männer ihre Ausbildung zum Straßenwärter.

Für den gesamten Tiefbaubereich (Straßenunterhalt, Straßen- und Brückenbau, Bauhof) gibt der Landkreis 2009 rund 14 Millionen Euro aus.