

Isarbrücke

Mamming



Wissenswertes

Diese Brücke soll mindestens 100 Jahre halten...

Die Geschichte Mammings hängt eng mit seiner Lage an der Isar und dem dortigen Flussübergang zusammen. Lange vor 863 - in der ersten urkundlichen Erwähnung, als der Eichstätter Bischof Otkar Besitz in Mamming dem Hochstift Regensburg übereignet, siedelten hier Menschen am Fluss. Er war Segen und Fluch zugleich: Er förderte den Wohlstand und verursachte Unglücke und Leid. Mehr als 20 Holzbrücken haben die Mamminger bis Ende des 19. Jahrhunderts über die Isar gebaut. Sie alle wurden von den Naturkräften der Isar zerstört: mal nach ein paar Monaten, mal nach 20 Jahren. Immer wieder gab es brückenlose Jahre. Die beiden Eisen- und Stahlbetonbrücken aus den Jahren 1899 und 1954 hielten vergleichsweise lange.

Bei einer routinemäßigen Brückenuntersuchung stellte sich heraus, dass der Zahn der Zeit (die Strömung der Isar und zu schwere Fahrzeuge) der Standsicherheit sehr zugesetzt und ihre Belastbarkeit reduziert hatte. Als 2007 eine Sanierung anstand, für die 430.000 Euro eingeplant waren, erkannte man, dass auch dann Schwerstverkehr nicht zugelassen werden könne. Die Brücke für schwere land-

wirtschaftliche Fahrzeuge und für LKW zu sperren, war eine fragwürdige Option. Die Einwohner von Usterling und Zulling beschwerten sich in Bittschriften, dass Großfahrzeuge auf dem Weg zum Mamminger Gewerbegebiet auf engen Ortsdurchfahrten durch ihre Dörfer fuhren.

„Das darf kein Dauerzustand sein. Wir wollen keine halben Sachen“, waren sich Landrat Heinrich Trapp und sein Stellvertreter, der Mamminger Bürgermeister Georg Eberl einig und warben im Kreistag für den Neubau einer leistungsfähigen Brücke. Sie wurde auf 60 Tonnen ausgelegt und bekam zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einen Fahrradweg. Die Einweihung am 20. Juli 2011 wurde zu einem Festtag für die ganze Gemeinde.

Trotz „greislichem“ Sauwetter wurde es für Jung (Kindergartenkinder) und Alt („Bauaufsichts-Rentner“) zu einem fröhlichen Fest, das am Abend mit bengalischen Lichtern und Feuerwerk ausklang. Der Gemeinderat Mamming beauftragte den renommierten Künstler Gerhard Kadletz mit einem Kunstwerk, das die Brückenfunktion darstellen und an das Baujahr erinnern soll. Diese Brücke soll mindestens 100 Jahre halten. Ein paar Jahre haben wir schon...



Feierliche Verkehrsübergabe bei „greislichem“ Sauwetter am 20. Juli 2011 mit Staatsminister a. D. Erwin Huber.



Die neue, breitere Brücke nimmt Gestalt an. Der Bau war monatelang ein beliebter Rentner-Treffpunkt. Die alte Brücke (rechts) wurde erst nach Fertigstellung abgebrochen.



Spatenstich am 14.09.2010 durch Landrat Heinrich Trapp und Bürgermeister Georg Eberl. Links: der damalige 2. Bgm. u. jetzige Landrat Werner Bumered



Setzen der Pfeiler - das Fundament der Brücke.



Die Großbohrpfähle für die Pfeiler werden von einem schwimmenden Ponton aus eingesetzt.



Baulastträger
Landkreis
Dingolfing-Landau



Baukosten

1899: 75.000 RM
1954: 350.000 DM
2011: 3.127.000 €



Traglast

1899: 3 Tonnen
1946: 16 Tonnen
1954: 30 Tonnen
2011: 60 Tonnen

Spatenstich 14.09.2010
Einweihung 20.07.2011

Breite der Isar 105 m
Flusskilometer 36,5 km

Technische Daten
Lichte Weite 103,65 m
Einzelstützweiten 19,50 m + 3 x 22 m + 19,50 m
Lichte Höhe bei Widerlager 2,00 m
Breite zwischen Geländern 12,25 m
Brückenfläche 1.290 m²

Objekt- und Tragwerksplanung
Fritsche Ingenieure, Deggendorf

Brückenbau
Berger Bau GmbH, Passau

Kosten (insgesamt) 3.127.000 €
Baukosten 2.705.000 €
Grunderwerb, Vermessung 22.000 €
Planung 400.000 €

Finanzierung
Staat (Mineralölsteuer) 1.530.000 €
Gemeinde Mamming (Radweg) 305.000 €
Landkreis Dingolfing-Landau 1.292.000 €

IMPRESSUM

Gefördert aus dem EU-Programm LEADER, Projektzeitraum: 2014 - 2022
Maßnahmenträger: Landkreis Dingolfing-Landau, vertreten durch:
Landrat Heinrich Trapp (bis 30.04.2020) und Landrat Werner Bumered (seit 01.05.2020)
Verwaltungsmäßige Abwicklung im Landratsamt; Richard Wagner
Gesamtkonzeption, Texte und Bildauswahl: Heinrich Trapp
Layout & Titefoto: dot Werbeagentur; Marco Gambel
Landratsamt Dingolfing-Landau, Kommunde und staatliche Archive, Wasserwirtschaftsamt,
Bayer. Vermessungsverwaltung, EuroGeographics, Privatfotos, Zeitungsberichte aus DA, LZ, LNP
Lokalisatorische Forschungen: Heinrich Merz, Georg Eberl, Johann Birgmann, Werner Pieschko
Redaktion: Heinrich Trapp, Marco Gambel



Gefördert durch das Bayerische
Staatsministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Forsten und den
Europäischen Landwirtschaftsfonds
für die Entwicklung des ländlichen
Raums (ELER)

Ein technisches Wunderwerk: Die Eisenbahnbrücke bei Mamming

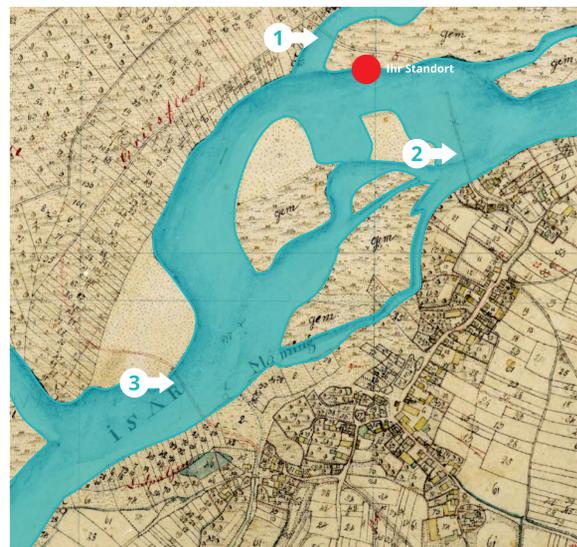
Während die Isarbrücken für den Straßenverkehr nach Mamming im ausgehenden 19. Jahrhundert „auf wackeligen Beinen“ standen - zwischen 1870 und 1900 wurden bei Mamming 4 Brücken von der Isar fortgerissen - entstanden 3 Kilometer isarabwärts / östlich von Mamming 5 Brückenbauten für die 1875 eröffnete Eisenbahnlinie von Mühldorf nach Plattling. Es waren zur damaligen Zeit technische Wunderwerke. Während auf der Straßenbrücke nicht 2 Fuhrwerke gleichzeitig den Fluss überqueren durften, waren die Eisenbahnbrücken für ein Vielfaches an Belastungen ausgelegt. Für den Brückenbau zwischen Benkhausen und Goben wurde die Isarkorrektion vorgezogen und der Flusslauf verlegt. **So konnte die fünfte, 186 Meter lange Eisenbahnbrücke im Trockenem gebaut werden**, bis dann 1875 die Isar in ihr neues Bett umgeleitet wurde.



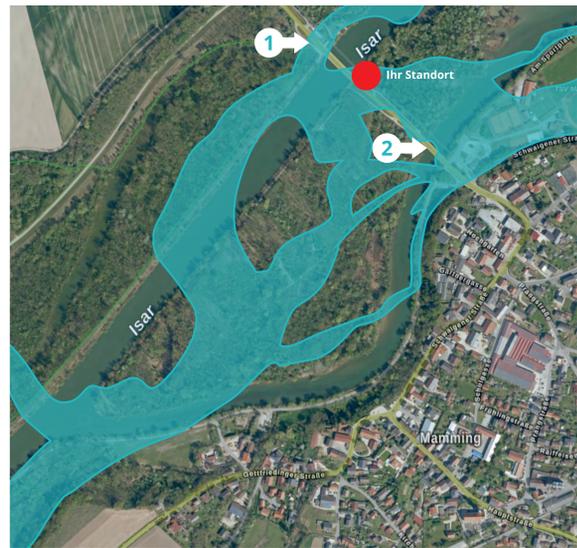
Mamming und die umliegenden Ortschaften waren damals für drei Jahre multikulturell. Die Gemeinde Mamming zählte 1867 lt. Statistischem Jahrbuch 966 Einwohner, die überwiegend in der Landwirtschaft arbeiteten. In dieser ländlich geprägten Gegend waren **838 Wanderarbeiter aus ganz Deutschland, Böhmen und Italien** zu verköstigen und in Privatquartieren, Gasthäusern und Sammelunterkünften unterzubringen. Zeitgleich wurde temporär eine Polizeistation in Mamming eingerichtet. Der Streckenbau stellte hohe technische und organisatorische Anforderungen, da in Handarbeit hohe Dämme geschüttet und Einschnitte gegraben werden mussten. Allein im Jahr 1874 kam es im Streckenabschnitt um Mamming zu 6 tödlichen Arbeitsunfällen und zahlreichen schweren Verletzungen, hervorgerufen durch mangelhaften Gerüstbau, Erdstürze oder Unvorsichtigkeit. Sozialgesetze wurden in Deutschland (als erstem Staat weltweit) erst ab 1882 erlassen, Krankenkassen und Krankenversicherung gibt es ab 1883.

Die Mamminger Eisenbahnbrücke über die Isar tat **70 Jahre** ihren Dienst, bis sie am 29. April 1945 von deutschen Soldaten gesprengt wurde, um den Vormarsch der amerikanischen Truppen aufzuhalten. 1946 wurde sie durch einen RW-Überbau (d.h. der Firma Roth-Wagner) wieder instand gesetzt, da der Eisenbahnverkehr in der Nachkriegszeit eine **wichtige Versorgungsfunktion** hatte. Eine Generation später wurde die Strecke (mangels Auslastung) zwischen Goben und Marklkofen stillgelegt: Am 18. September 1969 fuhr der letzte Personenzug nach Neumarkt-St. Veit, drei Monate später wurde der Güterverkehr zwischen Pilsting/Goben und Marklkofen stillgelegt. Am 7. Oktober 1971 wurde die Eisenbahnbrücke gesprengt. Anwesend war ein Filmteam der Bundeswehr, das einen Lehrfilm über Sprengungen drehte.

Die Isar damals & heute



Auszug aus der Flurkarte von ca. 1812 mit dem damaligen Isarverlauf und den **drei Brücken**.



Der Flussverlauf (blau) von 1812 auf einer aktuellen Karte zum Vergleich. Die Isar wurde in ein zentrales Flussbett gezwungen. Die westlich gelegene Brücke wurde dadurch wegrationalisiert.

Unglückstage für Mamming

8. Juni 1661 - 12. Juni 1691 - 29. April 1945

Schweres Floßunglück mit Mamminger Pilgern

8. Juni 1661

Jahrhundertelang (bezeugt seit dem Jahr 1500 durch Einträge ins Wallfahrtsbuch) unternahmen die Mamminger eine viertägige Wallfahrt zum Fieberpatron St. Sigismund nach Freising. Nachdem die Pilger drei Tage zu Fuß in die Bischofsstadt gepilgert waren, erfolgte die Rückfahrt auf der Isar. 1661 kenterte ihr Floß an der Niederviehbacher Brücke. 11 Pilger aus Mamming ertranken dabei in der Isar. 10 Leichname wurden (zwischen dem 8. und 15. Juni) bei Loiching geborgen und dort begraben. Im Bereich der Stadt Dingolfing wurden am 9. und 10. Juni weitere 6 Tote (aus Bamberg und Landshut) aus der Isar geborgen. Wahrscheinlich waren zwei oder mehrere miteinander verbundene Flöße an der Niederviehbacher Brücke gescheitert.



Der 2. Weltkrieg

29. April 1945

Als die amerikanischen Truppen des General Patton sich von Norden (aus Richtung Regensburg) der Isar näherten, waren in Mamming neben der einheimischen Bevölkerung noch Hunderte in drei Lagern einquartiert: Französische Kriegsgefangene, volksdeutsche Flüchtlinge aus dem Osten und Studenten der verlegten Technischen Universität Budapest. Ebenso hielten sich SS-Einheiten im Dorf auf, die am Vormittag des 29. April 1945 zuerst die Eisenbahn-, dann die Straßenbrücke sprengten, um den amerikanischen Truppen den Einmarsch zu erschweren bzw. diesen zu verhindern. Sie waren auch entschlossen, den Ort zu verteidigen.

Bei den Kämpfen, auch durch Artilleriebeschuss, kam Pfarrer Johannes Heinrich ums Leben. Als weiße Fahnen sichtbar wurden und Altbürgermeister Maurer (Bachhausen) das Dorf den Amerikanern übergab, stellten die US-Truppen das Feuer ein. Der Kampf schien beendet. Die Wehrmacht und die SS-Soldaten eröffneten jedoch nach einer Pause wieder das Feuer und drängten die US-Soldaten zurück, die über die gesprengten Brückenteile ans Nordufer zurückwichen. Am 30. April 1945 setzten amerikanische Panzer auf einer rasch errichteten Pontonbrücke nach Mamming über und vertrieben die SS-Verbände. Bei der Beschießung gingen 12 Anwesen in Flammen auf, 4 Mamminger Zivilisten und 6 Soldaten verloren dabei ihr Leben.

Mamminger:

- Josef Heinrich Pfarrer
- Josef Merthan Bauer
- Sebastian Wanderwitz Landw. Arbeiter
- Therese Vilmayer Spenglermeisterstochter

Soldaten:

- Gerhard Drescher Markt Eisenstein
- Hans Heinrich Fitschen Ohrenstein bei Stade
- Alfred Gläser Elmstein/Pfalz
- Heinrich Peters Markt Eisenstein
- Georg Schneider Nürnberg
- ein unbekannter Soldat

Für Mamming, das damals nur einige hundert Einwohner hatte (die erste Zählung aus dem Jahr 1832 nennt 340 Einwohner), war das ein großes Unglück.

Die Ertrunkenen waren:

- Wolf Nöpaar, Bauer von Mamming
- Maria, Witwe, beim Mamminger Pfarrer bedienstet
- Gregor Wörger, Bauer von Mamming
- Sophie, Frau des Müllers Wolf Wieser von Mamming
- Katharina, Frau des Hans Hakher von Bachhausen
- Margaretha, Frau des Wolf Sommersperger von Mamming
- Ursula, Tochter des Hans Ris, Metzger von Mamming
- Katharina, Tochter des Andreas Widerspökh von Mamming
- Georg Ruestorfer, Fahnenträger von Mamming
- Simon Wösmair von Mamming
- Katharina, ledige Oberdirm beim Pfarrer von Mamming
- Mit den sechs weiteren geborgenen Toten, dürften mindestens 17 Menschen bei dem Unglück am 8. Juni 1661 den Tod gefunden haben.

Zahlreiche Votivtafeln zeigen Floßunglücke, bei denen auch häufig die Brücken in Mitleidenschaft gezogen wurden. Die Flößerei war bis 1820 die schnellste Handels- und Transportmöglichkeit. Sie wurde dann von der Eisenbahn abgelöst.

15 Tote bei Fährunglück bei Mamming

12. Juni 1691

Da die Mamminger Brücke beschädigt oder eingestürzt war, wurde im Juni 1691 eine Fähr zwischen den beiden Isarufnern eingesetzt. Am 12. Juni 1691 forderte dieser Fährverkehr - zwei Boote waren zu einer Fähr zusammengebunden - 15 Todesopfer, alle von Mamming.

Sieben der 22 Passagiere konnten gerettet werden: Philipp Obermeir, Niklas Röhrli, Rosina Sommersperger (ledig), Maria Ramer (Schiffsmüllerfrau), Susanne Hundsberger, Maria Pockinger (24 Jahre) und Eva Mamminger (Mautnersgattin).



ca.
500

Mammig (darauf deutet die Endung "-ing" hin) ist zu Zeiten der bajuwarischen Landnahme entstanden und gehört damit zu den ältesten Siedlungsorten. Die urkundenlose Zeit endet, als im Jahre 863 der Eichstätter Bischof Otkar Besitz in Mammig dem Hochstift Regensburg übereignet.

1628

Regelmäßiger Frachttransport auf Flößen bis nach Wien, z.B. Holz, Papier, Käse, Bier, Felle, Leder und Münchner Golschen (Leinwand). Ab 1640 Personenverkehr auf Flößen von München nach Wien beginnt. Reisedauer: meist fünf Tage. Abfahrt Montag. Zwischenstopp in Dingolfing und Landau jeweils am Dienstag.

1648

30-jähriger Krieg: kaiserliche (Habsburger) und bayerische Truppen (7.000 Mann) lagern bei Mammig. Die Hauptbrücken über die Isar bei Mammig und Pilberskofen werden abgebaut. Dies soll Angriffe der Schweden und Franzosen, die bei Dingolfing lagern, über die Isar von Norden her ausschließen.

1661

Am 8. Juni 1661 kentert ein Floß mit Mamminger Wallfahrern auf dem Rückweg von Freising an der Isarbrücke bei Niederviehbach. 11 Pilger aus Mammig und 6 weitere Passagiere ertrinken.

1691

Am 12. Juni 1691 geht eine Fähre (die bei Mammig zur Isarüberquerung eingesetzt ist) mit 22 Personen wegen Überlastung unter. 7 Personen können gerettet werden, 15 Menschen ertrinken. Die Isarbrücke ist zu diesem Zeitpunkt wieder einmal zerstört, so dass zwei Boote zusammen gebunden und als Fähre verwendet werden.

1793

Erster urkundlicher Beleg für die Existenz einer Brücke. Mamminger Bürger beschwerten sich beim Churfürstlichen Pfleggericht, dass „Gäbelkofener“ Hofbesitzer die jährlich vereinbarten Lieferungen an Bruchholz für die Isarbrücke nicht mehr liefern.

1799

Ein Eisstoß zerstört (zum wiederholten Mal) die Brücke. Die Mamminger bitten den „Durchlauchtigsten Kurfürsten und gnädigsten Herrn“ Max IV. Joseph, die Brücke an einer günstigeren Stelle wieder aufbauen zu dürfen. Sie dürfen, aber sie bekommen keinerlei finanzielle Unterstützung, und müssen als Dorfgemeinschaft alles alleine leisten und zahlen.

1863

Flößer reißen 2 Joche der Brücke um, so dass 20 Meter flussabwärts eine neue Brücke gebaut werden muss.

1869

Die 2 Kilometer flussaufwärts gelegene Brücke der Pilberskofener wird - nachdem sie von Flößern „niedergefahren“ wurde - nicht mehr aufgebaut.

1872

Granitsteine für den Eisenbahnbau und Granitsäulen für den Kirchenbau in Griesbach können nicht mit Pferdefuhrwerken über die Mamminger Isarbrücke transportiert werden, weil sie für solche Lasten nicht ausgelegt ist. Die Ostbahngesellschaft, die gerade die Eisenbahnstrecke von Neumarkt-St. Veit (über Mammig) nach Plattling plant, errichtet deshalb auf eigene Kosten eine leistungsfähigere Brücke für den Straßen- (d.h. Fuhrwerksverkehr) bei Mammig. Die Eisenbahnlinie wird 1875 eröffnet. Die Eisenbahnbrücke bei Mammig gilt wegen ihrer hohen Tragkraft als Wunderwerk der Technik in unserer Region.

1875

Beginn der Isarkorrektion (bis 1895). Die Isar, die jahrhundertlang in mehreren, oft wechselnden Flussarmen an Mammig vorbeigeflossen ist, wird in ein neues zentrales Flussbett verlegt. Nur bei Mammig bleiben zwei Flussarme, die eine Insel bilden. Noch ein Sonderfall, der Mammig betrifft: Bereits 1873 wird die Isar 2 Kilometer östlich von Mammig verlegt. Die künftige Eisenbahnbrücke wird im Trockenen über Wiesengelände gebaut, dann wird das neue Flussbett gegraben und zuletzt wird die Isar in ihr neues Bett umgeleitet. Das ehemalige Flussbett der Isar wird trockengelegt und zu einem Bahndamm aufgeschüttet. Die umfangreichen Erdarbeiten werden zum größten Teil von welschen (norditalienischen) Wanderarbeitern ausgeführt. Sie leben in Lagern entlang der Baustrecke, wo temporäre Polizeistationen eingerichtet werden.

1899

Nach dem Jahrhunderthochwasser 1899 errichtet das Königreich Bayern mit einem Kostenaufwand von 75.000 Goldmark die erste eiserne Mamminger Isarbrücke. Ihre etwa 20 Vorgängerbrücken waren alle Jochbrücken aus Holz. In den Jahren 1905/06 wird auch die Holzbrücke über den zweiten Isararm durch eine Eisenkonstruktion ersetzt (18.000 Goldmark).

1945

Am 29. April 1945 sprengen SS-Pioniere auf Befehl Hitlers auch die Mamminger Isarbrücke, um den Vormarsch der US-Truppen zu verhindern. Bei den anschließenden Kampfhandlungen (auch Artilleriebeschuss) kommen 10 Menschen ums Leben, unter ihnen der Ortspfarrer Josef Heinrich (siehe Tafel 2). Einen Tag später erreichen die amerikanischen Truppen über Pontonbrücken des südliche Isarufers. Die Mamminger haben aber für fast 10 Jahre keine leistungsfähige Brücke mehr. Ab Sommer 1945 erlaubt die amerikanische Militärregierung in Dingolfing-Schermau den Betrieb einer Fähre von 4 bis 22 Uhr. Bürgermeister Mathias Kimpfbeck erreicht, dass 1946 mit dem Bau einer hölzernen Behelfsbrücke begonnen werden kann. Fertigstellung 1948.

1954

Die Gemeinde Mammig nimmt den Neubau einer massiven Brücke aus Beton und Stahl in Angriff. Kosten 350.000 DM. Am 22. Dezember 1954 wird die neue Brücke in einem großen stimmungsvollen Festakt von Pfarrer Heinrich Kaiser eingeweiht und von Bürgermeister Paul Heckner und Landrat Dr. Josef Hastreiter dem Verkehr übergeben.

1962

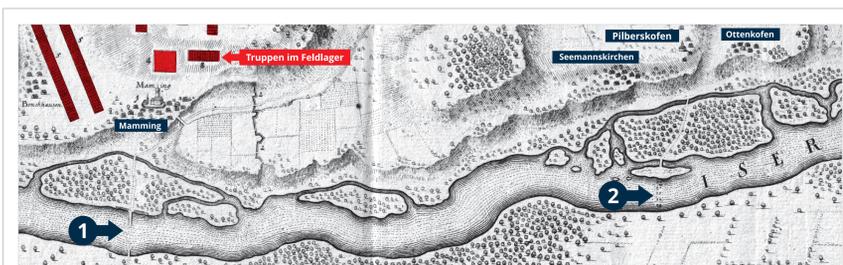
Bereits kurz nach dem Bau werden erhebliche Sohleintiefungen bei den Pfeilern festgestellt, so dass immer wieder Gründungsverstärkungen vorgenommen werden müssen. Am 1.1.1962 wird die Gemeindeverbindungsstraße über die Isar zur Kreisstraße aufgestuft. Die Isarbrücke ist seither in der Bau- und Unterhaltlast des Landkreises. Allein die Brückensanierung 1988 kostet gut 1 Million DM. Die Gemeinde mit Bürgermeister Georg Eberl sorgt für eine Kapfenverbreiterung, die einen Geh- und Radweg erlaubt.

2011

Neubau der Brücke in einer Rekordzeit von nur zehn Monaten. Bei einem ganztägigen Dorffest mit abendlicher Lichtershow wird die Brücke feierlich eingeweiht.



Altes Postkartenmotiv von 1902 zeigt die imposante Eisenbrücke.



Mammig im 30-jährigen Krieg. Im Winter 1647/48 lagen österreichische und bayerische Truppen in und um Mammig im Winterquartier. Zum Schutz vor Angriffen aus dem Norden bauten sie die Brücken bei Mammig (1) und Pilberskofen (2) ab.

Isarkorrektion 1875 - 1895



Die Eisenbahnbrücke bei Mammig. Ein Wunderwerk der Technik (1875 - 1971). 1945 gesprengt und 1946 wieder aufgebaut. Nach Einstellung der Bahnlinie 1969: zwei Jahre später wieder gesprengt und endgültig abgetragen.

Fast 10 Jahre ohne leistungsfähige Brücke

Eine Woche vor Ende des 2. Weltkrieges sprengten im April 1945 deutsche Soldaten die Mamminger Isarbrücke, um amerikanischen Kampfverbänden das Überschreiten der Isar zu erschweren. Die US-Truppen setzten auf Ponton-Brücken über die Isar, Mammig hatte aber für fast 10 Jahre keine leistungsfähige Brücke mehr. Ab Sommer 1945 erlaubte die amerikanische Militärregierung den Betrieb einer Fähre von 4 bis 22 Uhr.

Bürgermeister Mathias Kimpfbeck (1946-48) bemühte sich erfolgreich, eine hölzerne Ersatzbrücke zu errichten. Das Holz wurde vom Landratsamt zugewiesen und stammt vom Gut Tunzenberg (Baron von Haniel-Niethammer). In Gemeinschaftsarbeit der Mamminger und Bubacher Bürger wurden die Stämme mit Pferdefuhrwerken an die Isar transportiert. Alles ohne Bezahlung. Diese Behelfsbrücke konnte nur ein Provisorium sein. 1954 nahm die Gemeinde Mammig den Bau einer massiven Brücke aus Beton und Stahl für 350.000 DM in Angriff.



Feierliche Brückenweihe am 22. Dezember 1954 durch Pfarrer Heinrich Kaiser mit Bürgermeister Paul Heckner.



Mammig ist der einzige Standort, an dem die Isar noch über zwei Flussarme überquert werden muss. Luftbild von 1991.



SCAN
MICH

landkreis-dingolfing-landau.de/bruecken

Sie möchten noch
mehr erfahren?

Ausführlichere Informationen und
weitere Fotos finden Sie online.