

Isarbrücke

Ettling



Wissenswertes

Eine leistungsfähige Brücke für Ettling

Der Brückenstandort Ettling ist erst seit Anfang des 19. Jahrhunderts nachweisbar und mit gut 200 Jahren relativ neu bzw. jung. Damals, 1815, hatte man sich zwischen den Einwohnern der Ortschaften Ettling, Westerndorf und Meisernthal auf die Lastenverteilung für Bau und Unterhalt der Ettlinger Brücke geeinigt. In der kartographischen Uraufnahme (ca. 1827-1840) wird die Isar bei Ettling **auf 4 Brücken überquert**. Die Brücke über den Hauptstrom befindet sich damals 560 Meter nordöstlich der heutigen Brücke (heute Altwasser). Wo heute die Isar fließt, war damals nur ein schmales Nebenrinnal. Im August 1845 wendet sich der Häusler Georg Ziegler aus Ettling an das Königliche Amtsgericht Landau und beklagt sich, dass die „Kleinbegüterten“ im Vergleich zu den „Großbegüterten“ ungerechtfertigt viel für die Brücke leisten müssten. Eine Brücke zu unterhalten war damals für jedes Dorf eine finanzielle und arbeitsmäßige Mammutaufgabe. 1842 hatte der **Landauer Landrichter Dr. Franz Xaver Reber** die Gemeinde Ettling aufgefordert, ihre marode Brücke so zu sanieren, dass sie keine Gefahr mehr für den Floßverkehr auf der Isar darstellt. Als „ohngeachtet der Androhung von Strafen und Amtszwang“ nichts voranging, schrieb der Königliche Landrichter den drei „ungehorsamen Gemeinden“, es sei „schleunigst“ zu handeln und den „höchsten Befehlen vollständig entsprechend zu genügen.“ Dieser „Brandbrief“ ging gleichlautend an die Nachbargemeinden Zeholfing und Frammering, deren Brücken ebenso wie die in Ettling, **stark einsturzgefährdet** waren.

Die einfache Holzbauweise brachte es mit sich, dass die Brücken oft längere Zeit – auch jahrelang – nicht benutzt werden konnten, weil sie Hochwasser, Eisstöße oder Unfälle mit Flößen beschädigt oder weggerissen hatten. Es sind nicht alle Schadensfälle dokumentiert und noch nicht alle Unterlagen im Staatsarchiv Landshut ausgewertet. Es gilt aber als gesichert, dass die Brücken bei Ettling im 19. Jahrhundert **mindestens 10 Mal die „Isar hinuntergingen“** und die Flussüberquerung nicht möglich war.

Nach der Isarkorrektion – bei der im Raum Ettling bis 1895 die verschiedenen Flussarme der Isar in einem Hauptstrom zusammengelegt wurden – ging die Gemeinde Ettling **unter großen finanziellen Opfern** daran, sich eine eigene stabile Brücke zu gönnen. Im Jahre 1903 lebten in der Gemeinde **Ettling 301 Einwohner** (in 55 Wohngebäuden). Frühere Umwege über Zeholfing (z. T. mautpflichtig) oder Oberpörling waren nun nicht mehr nötig.



Neubau der Brücke 1980.

Am 30. April 1945 sprengten deutsche Wehrmachtseinheiten alle Isarbrücken, um ein Vorrücken der US-Armee zu verhindern bzw. zu erschweren. Sie erreichten eine Verzögerung von einem Tag, den Schaden hatte die einheimische Bevölkerung. Im benachbarten Niederpörling (5 Kilometer isarabwärts) kamen am 10. Mai 1945 elf Menschen ums Leben, die mit einer Kahnfähre die Isar überqueren wollten. Nur sechs von 17 Passagieren konnten sich ans Ufer retten. Die Isar führte damals leichtes Hochwasser. Auch die Ettlinger mussten sich in den Nachkriegsmonaten mit einem Fährbetrieb und Ersatzlösungen behelfen. Die amerikanische Militärregierung gestattete die Wiederherstellung der Brücke, was äußerst schwierig war, da es in den Notzeiten (**Hungerwinter 1945/46**) und vor der Währungsreform kaum etwas zu kaufen gab. Man musste ein Organisationstalent sein, um z. B. Nägel zu bekommen. Dennoch gelang es, die Brücke 1947 wieder behelfsmäßig instand zu setzen. Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Süd-Nord-Verbindung von Eichendorf nach Wallersdorf überörtliche Bedeutung zuerkannt. Aufgestuft zur Staatsstraße 2325 übernahm für sie und die dazugehörige Isarbrücke deshalb der Freistaat Bayern die Trägerschaft. Um dem steigenden Privatverkehr und den schwerer gewordenen Fahrzeugen gerecht zu werden, **baute der Freistaat in den Jahren 1979 und 1980 die Isarbrücke** bei Ettling neu und erhöhte die Traglast auf 60 Tonnen.

Vorausgegangen waren dem Neubau jahrelange Klagen und schließlich Demonstrationen von Unternehmern und Landwirten. Sie mussten – wenn sie sich an die Vorschriften hielten – Umwege über Plattling oder Landau in Kauf nehmen, weil ihre beladenen Fahrzeuge das zulässige Gesamtgewicht auf den vier ländlichen Brücken überschritten.

Die Einweihung der Brücke 1980 unterschied sich dann deutlich von der 1947. 1980 verloren sich ein Dutzend Beteiligte beim Festakt auf der Brücke. Bürgermeister Helmut Wimmer hatte ihn initiiert – nachdem vom Bauherrn nichts geplant war – Pfarrer Dr. Sailer wurde gebeten, die neue Brücke zu weihen. Anders 1947. Nachkriegszeit, Notzeit, Lebensmittelrationierung. Brot, Fett, Zucker, Fleisch usw. waren nur gegen Lebensmittelmarken erhältlich. Mehrere hundert Menschen waren zur Einweihung gekommen. **Die Überraschung: Für 320 Ettlinger und ihre Gäste gab es ein Festessen.** Gastwirt Alban Gillmeier war wochenlang bei Bauern „hausieren“ gegangen und konnte dadurch – gratis – 320 Essen auftischen.



Rechts im Bild noch die alte Eisenbrücke.



Wenige Minuten nach dem Weiheakt passierte der erste Lastwagen die neue Brücke. Der Fahrer erhielt ein kleines Geschenk.



**Baulastträger
Freistaat
Bayern**



Traglast

1902: 4 Tonnen
1947: 12 Tonnen
1980: 60 Tonnen

**Spatenstich
Einweihung** 06.11.1978
27.11.1980

**Breite der Isar
Flusskilometer** 65 m
21,4 km

Technische Daten
Lichte Weite 106 m
Einzelstützweiten 28 m + 39 m + 39 m
Breite zwischen Geländern 11 m
Brückenfläche 1.166 m²

Objekt- und Tragwerksplanung
Louis Eilers, Hannover-Herrenhausen

Brückenbau
Aicher, Freilassing und Heilit & Woerner, Plattling

Kosten (insgesamt) 2.762.000 DM

Finanzierung
Staat (Mineralölsteuer) 2.762.000 DM

IMPRESSUM

Gefördert aus dem EU-Programm LEADER, Projektzeitraum: 2014 - 2022
Maßnahmenträger: Landkreis Dingolfing-Landau, vertreten durch:
Landrat Heinrich Trapp (bis 30.04.2020) und Landrat Werner Bumeder (seit 01.05.2020)
Verwaltungsmäßige Abwicklung im Landschaftsamt Richard Wagner

Gesamtkonzeption, Texte und Bildauswahl: Heinrich Trapp
Layout & Titelfoto: dot Werbeagentur, Marco Gambel
Landschaftsamt Dingolfing-Landau, Kommune und staatliche Archive, Wasserwirtschaftsamt,
Bayer. Vermessungsverwaltung, EuroGeographics, Privatfotos, Zeitungsberichte aus DA, LZ, LNP
Lokalisatorische Forschungen: Karl Wolf, Manfred Niede, Heinrich Trapp
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)

Hochwasserschutz

163.000.000 DM investierte der Freistaat Bayern in den Jahren 1986 bis 1989 in den Bau der Stützkräftstufe Ettling.

Ziel war es, die Eingriffe auf den Naturhaushalt auszugleichen, die Wasserbaumaßnahmen seit 1860 bzw. 1880 an der unteren Isar verursacht hatten. Jahrhundertlang war die Isar in mehreren, sich oft verändernden Flussarmen an Ettling vorbeigeflossen und hatte sich bei ihren häufigen Hochwassern kilometerweit durchs Tal gewälzt. Bei Jahrhunderthochwassern reichte die Isar 5 Kilometer weit von Ettling bis Wallersdorf. Die ersten Siedler hatten deswegen ihre Ortschaften und Gehöfte in sicherer Höhe im Hügelland rechts der Isar gebaut, das Talgebiet links der Isar blieb kilometerweit unbesiedelt. Erste Siedlungsversuche gab es im Gebiet der heutigen Ortschaft Kleegarten, wo kleine Hügel bei Hochwasser wie Inseln herausragten und der zwischen 1760 und 1820 entstandene Längenmühlbach gute Standortfaktoren für Mühlen brachte.

Das Königreich Bayern verstärkte ab Mitte des 19. Jahrhunderts seine Bemühungen, die verheerenden Überschwemmungen an der Isar zurückzudrängen. Bei der **Jahrhundertaufgabe „Isarkorrektion“ ab 1860** (ab 1880 im Raum Ettling) wurden die verschiedenen Flussarme in ein zentrales Flussbett zusammengelegt. Aus mehreren, oft seichten Flussarmen wurde nun ein wesentlich tieferer Fluss. In der Folge erhöhte sich die Fließgeschwindigkeit der Isar, die sich deshalb immer tiefer eingrub.

Bei Hochwassern wurden nur noch ufernahe Bereiche überschwemmt. Ziel war es auch, die Bahnlinien, deren Bahndämme 1872 bis 1880 in gebührender Entfernung zur Isar errichtet worden waren, nicht durch Hochwasser zu gefährden. Nach Abschluss der Isarkorrektion wurden die Hochwasser seltener, überschwemmten nicht mehr das ganze linksseitige Isartal, hatten aber immer noch verheerende Auswirkungen.

Nach dem 2. Weltkrieg ging deshalb der (wieder gegründete) Freistaat Bayern und die junge Bundesrepublik Deutschland daran, mit dem Bau einer Kraftwerkstreppe zwischen Landshut und der Isarmündung die Hochwassergefahren in den Griff zu bekommen. **Die Kraftwerke mit Stauseen** in Altheim (1949), Gummering (1956) und Dingolfing (1957) sorgten dafür, dass es nach 1954 keine großen Hochwasser mehr gab. Die Pläne für den weiteren Kraftwerksausbau (Gottfrieding, Landau, Ettling, Pielweichs) wurden deshalb zurückgestellt – und erst wiederbelebt, als sich die schnell fließende Isar zwischen Dingolfing und Plattling immer tiefer eingrub. Die Grundwasserstände nahmen bedrohlich ab, veränderten das ökologische Gleichgewicht der isarbegleitenden Auwälder und gefährdeten Brücken, Versorgungsanlagen und Häuser. Deswegen wurden (1975-1977) das Stützwellenkraftwerk Gottfrieding und (1981-1985) die Stützkräftstufe Landau gebaut, um eine weitere Eintiefung der Isar zu verhindern. Das Projekt bei Ettling wurde 1989 nach vierjähriger Bauzeit vom damaligen Innenminister Edmund Stoiber eingeweiht. Bei Flusskilometer 21,0 wird die Isar um 6,5 Meter über Mittelwasser aufgestaut und damit eine weitere Eintiefung der Sohle verhindert. Zusätzlich wurden die Seitendämme neu gebaut und der Flussbereich mit einer Schmalwand abgedichtet.

Ökologische Maßnahmen

Durch umfangreiche ökologische Maßnahmen wurde ein weitgehender Ersatz und Ausgleich für den technisch notwendigen Eingriff geschaffen. Vorschüttungen an den Dämmen, Inseln, Abgrabungen und Auffüllungen im Stauraum, Quelltümpel und Tagwassermulden am Isarhangfuß, wiederbespannte Altarme und Wasserausleitungen im Vorland, verpflanzte Orchideenbestände, Gehölzpflanzungen und Aufforstungen schaffen die Grundlagen für die Wiederentwicklung reichhaltiger Lebensgemeinschaften.

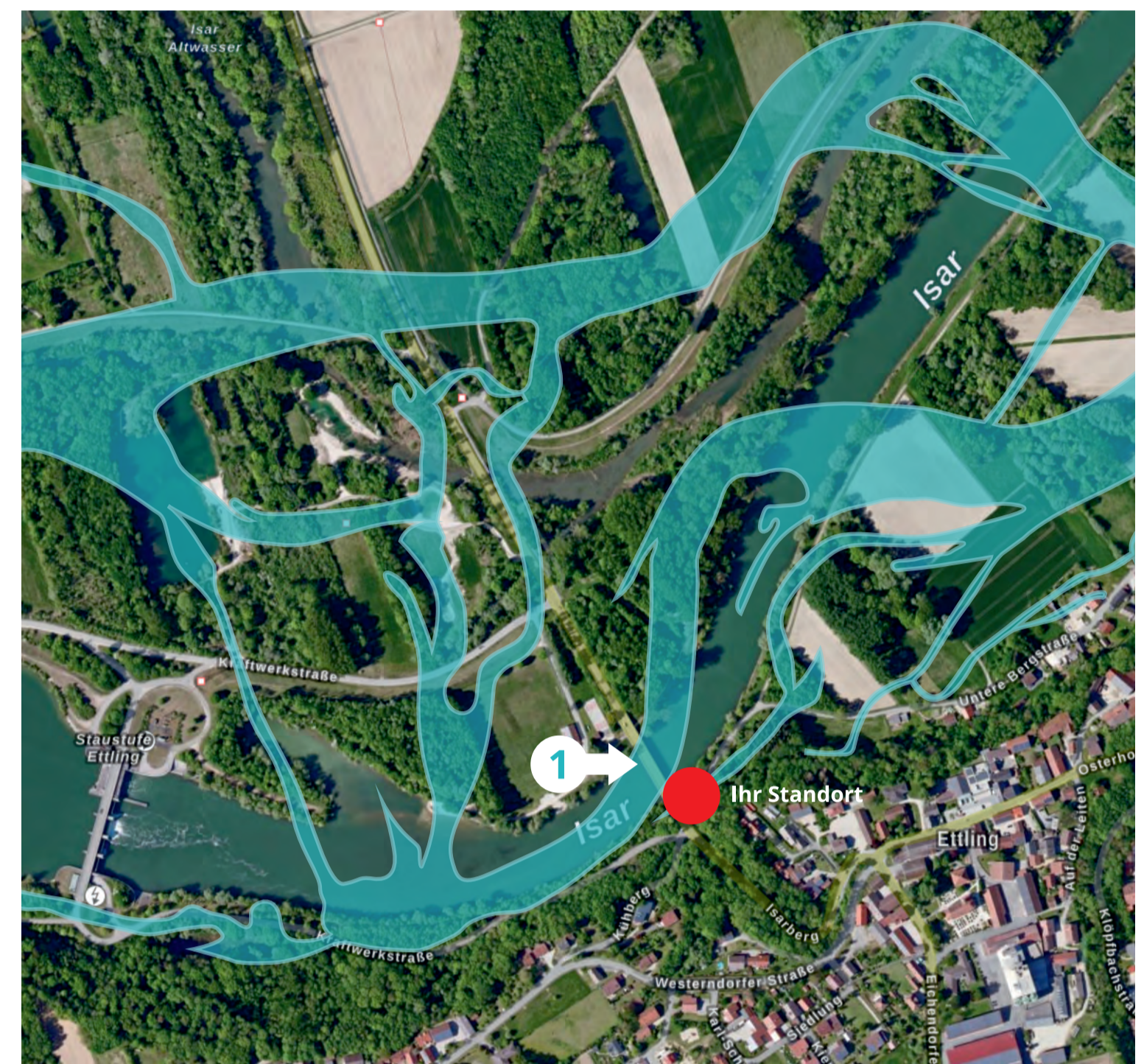
Das Jahrhundert-Hochwasser 1954.
Das Bild zeigt den Isar-Austritt bei der Ettliger Brücke.



Die Isar damals & heute

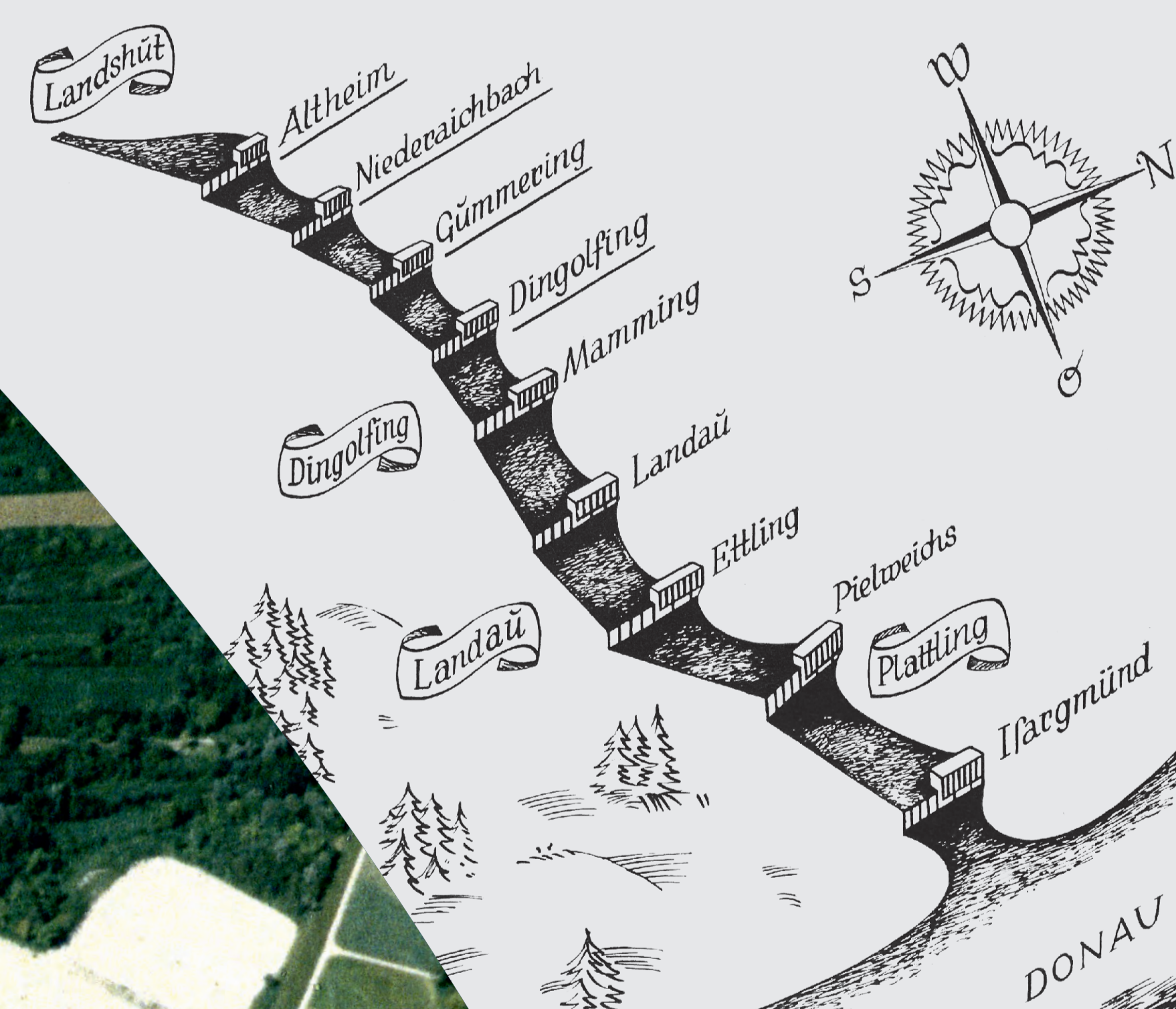


Auszug aus der Flurkarte von ca. 1827 mit dem damaligen Isarverlauf und den **drei Brücken**.



Der Flussverlauf (blau) von 1827 auf einer aktuellen Karte zum Vergleich. Die Isar wurde in ein zentrales Flussbett gezwungen. Folglich war nur noch eine Brücke notwendig.

Kraftwerkstreppe „Untere Isar“



Leistung der Ettliger Staustufe

Für die Ausbauleistung von **12,6 Megawatt** sorgen drei Rohrturbinen bei einer **Fallhöhe von 7,6 Meter** mit einem Gesamtdurchfluss von 195 Kubikmeter pro Sekunde. **Die Staumauer hat Brückenfunktion.**

(Fahrbahnbreite 6,50 m, Gehwegbreite beidseitig 1,50 m), ist aber nicht ins öffentliche Straßennetz eingebunden – und gilt offiziell als Steg. Den Abschluss der Kraftwerkstreppe bildet das 1994 in Betrieb gegangene Kraftwerk Pielweichs.

ca.
5000
v. Chr.

Menschen der ausgehenden Steinzeit errichten auf den Isarhöhen im Hinterland des heutigen Ettling - nahe des heutigen Meisterthal - eine jungsteinzeitliche Kultanlage. Wissenschaftler gehen davon aus, dass dieser Ringwallbau den ersten Siedlern - 1500 Jahre vor Stonehenge - auch dazu diente, Zeit zu messen („to measure time“). Zu dem Versammlungsort kamen Menschen aus allen Himmelsrichtungen. Wer von Norden kam, überquerte den Fluss - da die Isar noch nicht überbrückt war - in der Regel in Furten, in Einbäumen oder auf Flößen.

883

Erste urkundliche Erwähnung einer „villa oetlinga“, eines landwirtschaftlichen Gehöfts des Klosters Niederalteich.

1200

Um 1200: Die Wittelsbacher, die neuen Herzöge in Bayern, sichern die Grenzen ihres erweiterten Herrschaftsgebietes und gründen neue Städte und entwickeln das Land. Beginnender Floßverkehr auf der Isar.

1628

Frühjahr bis Herbst: Regelmäßiger, wöchentlicher Verkehr mit Handelsflößen von München bis Wien. Ab 1640 wöchentlich ein Personenfloß bis Wien.

1784

Jahrhunderthochwasser an der unteren Isar. Der Wasser reicht von Ettling bis Wallersdorf. Ettling ist durch seine Höhenlage geschützt. An der Isar (im Raum Plattling und den umliegenden Orten) ertrinken zahlreiche Menschen und viele Tiere (hunderte Rinder).

1829

Die Isar ist von der Mündung bis nach Moosburg zugefroren. Eisstöße gefährden und zerstören Brücken. Schwere Eisstöße auch in den Jahren 1809, 1819, 1830, 1880, zuletzt 1940.

1860

Höhepunkt des Floßverkehrs auf der Isar zwischen München, Passau und Wien. Zehn und mehr Flöße pro Tag sind keine Seltenheit. Der Fracht- und Personenverkehr auf der Isar geht dramatisch zurück, als die Eisenbahn von München nach Passau (über Regensburg) fährt und die Lücke zwischen Landshut und Landau (Plattling) 1880 geschlossen wird. 1904 wird der Floßverkehr eingestellt.

1880

Beginn der Isarkorrektion zwischen Landau und Plattling (im Raum Ettling bis 1895): Die Flussarme der Isar werden zusammengefasst und die Isar in ein Bett verlegt.

1899

Das Jahrhunderthochwasser macht die Isar zu einem 3 Kilometer breiten Fluss. Es übertrifft die Hochwasser der Jahre 1807, 1808, 1809, 1819, 1821, 1824, 1829, 1830, 1833, 1835, 1837, 1840, 1843, 1845, 1847, 1848, 1849, 1850, 1851, 1852, 1853, 1854, 1855, 1856, 1857, 1858, 1858, 1859, 1862, 1866, 1874, 1876, 1879, 1880, 1882, 1883, 1888, 1889, 1890, 1897.

1902

Die Gemeinde Ettling (301 Einwohner) baut mit großen finanziellen Anstrengungen eine moderne Straßenbrücke über den neuen Flussverlauf. Es ist eine der ersten Eisenbrücken am Unterlauf.

1945

In Befolgung eines „Führerbefehls“ sprengt die deutsche Wehrmacht in den letzten Kriegstagen alle Isarbrücken, um den Vormarsch der amerikanischen Truppen aufzuhalten. Die Isarbrücke Ettling wird am 30. April gesprengt. Ebenso im Nachbardorf Oberpöding. Deshalb ertrinken dort am 10. Mai 1945 11 von 17 Dorfbewohnern, die den Fluss in einer Kahnfähre überqueren wollen, die als Ersatz eingerichtet war.

1947

Nach zwei Jahren gemeinsamer Anstrengung haben die Ettlinger ihre Brücke wieder gebrauchsfähig gemacht. Der Verkehr läuft wieder über sie.

1954

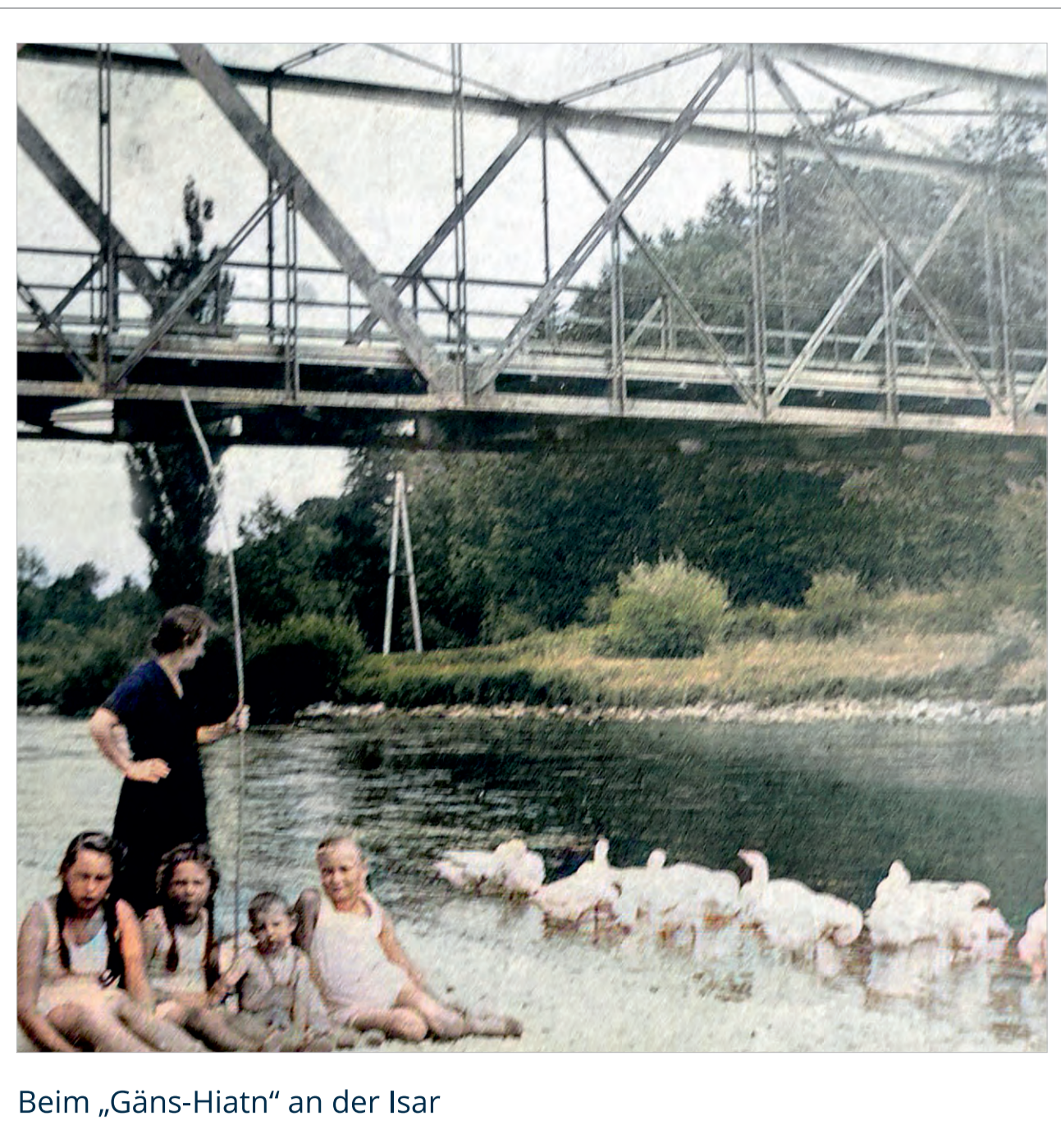
Jahrhunderthochwasser an der mittleren und unteren Isar. Die Landkreise Dingolfing und Landau werden zu Katastrophengebieten erklärt. Dörfer und Stadtteile stehen meterhoch im Wasser. Die Erhöhung der Dammbauten an der Isar und der Ausbau der Kraftwerkstreppe (mit Stausee bei Dingolfing) werden forciert.

1982

Nach einjähriger Bauzeit wird die neue Spannbetonbrücke, die der Freistaat Bayern für die Staatsstraße 2325 gebaut hat, ihrer Bestimmung übergeben.

1989

Als vorletzte Maßnahme der Stauwerkstreppe von Landshut zur Isarmündung wird das Laufkraftwerk Ettling in Betrieb genommen. Sie sollte eine weitere Eintiefung der Sohle verhindern und den Hochwasserschutz weiter verbessern. Innenminister Dr. Edmund Stoiber eröffnet nach dreijähriger Bauzeit das 163.000.000-DM-Projekt.



Beim „Gäns-Hiattn“ an der Isar



Sie möchten noch mehr erfahren?
Ausführlichere Informationen und weitere Fotos finden Sie online.

Isarkorrektion 1875 - 1895

Geplantes neues Flussbett auf der Karte von 1875



1902: Fertigstellung der neuen Eisenbrücke.



Durch den „Führerbefehl“: Zerstörung der Brücke 1945.



Eine Behelfsbrücke wurde von den Ettlignern nach 1945 erbaut.



Der Wiederaufbau der Ettliger Isarbrücke erfolgte erst wieder 1947.



Fuhrunternehmer fordern höhere Tragfähigkeit der Brücke. Man will nicht länger über Landau und Plattling fahren müssen.