

Isarbrücke

Oberframming



Wissenswertes

Flutmulden- und Isarbrücke trotzen dem Hochwasser

Etwa 15.000 Jahre lang floss die Isar (abwechselnd) in mehreren Flussarmen an Framming vorbei. Bei jedem Hochwasser konnte man damit rechnen, dass man sie bei Normalwasser nicht mehr im alten Flussbett (besser in den alten Flussbetten) findet. Der eine oder andere Flussarm war nun trockengelegt, dagegen durchzogen nun nebenan oder anderswo ein (oder mehrere) neue Flussarme der Isar die Landschaft. Vereinzelt waren sieben Isarbrücken nötig, um die sieben Flussarme der Isar zu überqueren. Es gibt wenig Dokumente über die Isarbrücke bei Framming. Sie lag an keiner Handelsstraße und diente vorrangig dem örtlichen landwirtschaftlichen Bedarf. Landwirte hatten ihre Hofstellen hochwassersicher auf den Isaranhöhen angelegt (Unterframming, Oberframming, Kothingehendorf), durften aber die Überschwemmungsgebiete nördlich der Isar für Weidewecke nutzen. Die Flächen nördlich der Isar gehörten bis ins 19. Jahrhundert den adeligen Grundherren bzw. den Dorfgemeinden. Nach dem Revolutionsjahr 1848 wurde der vormals gemeinschaftliche Grundbesitz meist in schmale handtuchartige Flurstücke aufgeteilt, eine Struktur, die auf jeder Flurkarte ins Auge fällt. Das vormalige Überschwemmungsgebiet am linken, nördlichen Ufer der Isar war in früheren Jahrhunderten (in einem mehrere Kilometer breiten Streifen) unbesiedelt. Lediglich im Bereich des heutigen Dorfes Kleegarten gab es Ansiedlungsversuche, im leicht hügeligen Bereich und am Mühlbach, der im 18. Jahrhundert gegraben worden war.

Als man 1870 Pläne für die Isarkorrektur zwischen Landau und Oberpörling entwarf, ist bei Framming keine Brücke verzeichnet. Eine Straße führt zwar von Süden zur Isar und geht am nördlichen Ufer weiter, jedoch gibt es keine Aufzeichnungen, ob dort eine vorher existierende Brücke vom Hochwasser, von Eisstößen oder bei einem Floßunglück zerstört wurde. Es ist möglich, dass die Isar durch eine Furt oder mit einer Fähre überquert wurde. Vielleicht wurden auch Umwege zu den Brücken von Landau und Zeholfing in Kauf genommen.

Die Isarkorrektur, die von 1860 bis 1905 an der mittleren und unteren Isar durchgeführt wurde, wurde im Bereich Landau-Zeholfing 1870 in Angriff genommen und dauerte dort 15 Jahre. Die Zentralisierung der Flussarme löste nicht

alle Probleme. Bei Hochwasser trat die Isar zwar nicht mehr so oft, aber doch hohe Schäden verursachend, über die Ufer. Deswegen wurden Flutmulden und Überflutungsbereiche angelegt oder später nachgebessert. Die Isarauen, vor allem am nördlichen Ufer bei Framming, sind dafür ein Musterbeispiel.

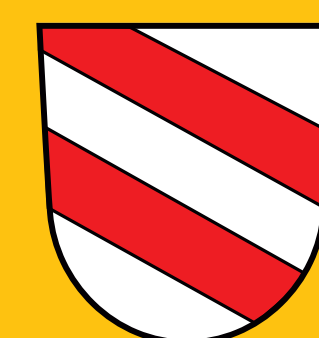
Sicher ist, dass um die Jahrhundertwende von den Bürgern Frammings, d.h. von der politischen Gemeinde Framming, unter großen Finanz- und Arbeitsanstrengungen eine Holzbrücke über die Isar errichtet wurde. Sie war noch funktionstüchtig, als sie in den letzten Tagen des 2. Weltkrieges von deutschen Truppen gesprengt wurde. Ziel war es, den Vormarsch der amerikanischen Truppen an der Isar aufzuhalten. Das gelang nur für einen Tag. Die Oberframminger hatten aber ein Jahr lang keine Brücke. 1946 errichtete die Gemeinde mit Erlaubnis und Unterstützung der amerikanischen Militärregierung in Landau a.d.Isar eine Pontonbrücke, die bis 1986 ihren Dienst tat, zuletzt aber tonnagesbeschränkt war. Zunächst auf 6 Tonnen, zuletzt auf 3 Tonnen, dabei war die Geschwindigkeit auf 10 km/h begrenzt.



Die Stadt Landau, wohin die Gemeinde Framming 1972 bei der Gebietsreform eingemeindet worden war, nahm deshalb einen modernen Neubau in Angriff. Bürgermeister Jürgen Stadler, der am 4. Oktober 1984 mit dem symbolischen 1. Spatenstich den Auftakt gab, konnte das fertige 3,2 Mio. DM Bauwerk am 19. Dezember 1986 in einem Festakt seiner Bestimmung übergeben. Zeitgleich wurde über den Überflutungsbereich nördlich der Isarbrücke eine zweite Brücke - die Flutmuldenbrücke - gebaut, die mit einer Stützweite von 95 Metern einer Flussbrücke kaum nachsteht.



Feierliche Verkehrsübergabe am 19.12.1986 durch Bürgermeister Jürgen Stadler, Direktor Wühr, MdL Ewald Lechner, 3. Bürgermeister Josef Brunner, MdL Heinrich Trapp (v.l.)



Baulastträger
Stadt
Landau a.d.Isar



Baukosten

1876:	7.500 RM
1951:	104.000 DM
1986:	3.200.000 DM



Traglast

1900:	1 Tonne
1951:	12 Tonnen
1979:	6 Tonnen
1982:	3 Tonnen
1986:	60 Tonnen

Spatenstich 04.10.1985
Einweihung 19.12.1986

Breite der Isar 65 m
Flusskilometer 26,2 km

Technische Daten
Lichte Weite 91,70 m
Einzelstützweiten 29,7 m + 35,6 m + 29,7 m
Breite zwischen Geländern 9 m

Objekt- und Tragwerksplanung
Ing.-Büro Kessler Coplan GmbH, Eggenfelden

Brückenbau
Kunz GmbH & Co., Landshut / Altheim

Kosten (insgesamt) 3.200.000 DM
Baukosten 3.000.000 DM
Planung, Bauleitung 74.000 DM
Bohrungen 36.000 DM

Finanzierung
Staat (Mineralölsteuer) 2.500.000 DM
Stadt Landau a.d.Isar 700.000 DM



Manueller Abbau der alten Eisenbrücke. Der wertvolle Rohstoff wurde recycelt.



Schalungsbau für die neue Brücke.



Das Fundament steht. Es folgen Belag und Geländearbeiten.

IMPRESSUM

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

Schiffsmühlen an der Isar sorgten für unser „täglich Brot“

Schiffsmühlen sind seit gut 150 Jahren aus unserer Heimat verschwunden. Bis 1850 prägten sie etwa vier Jahrhunderte lang unsere Flusslandschaften mit und spielten eine wichtige Rolle bei der Versorgung mit Mehl – und damit fürs „tägliche Brot“.

Das Mahlen von Getreide in Mühlen stellt einen der größten zivilisatorischen Sprünge der Menschheit dar. Bereits seit der Jungsteinzeit ist in unserer Gegend Getreideernährung nachgewiesen. Das Korn musste in mühsamer Handarbeit zerrieben oder in späterer Zeit mit Mahlsteinen aufgedrückt bzw. zermahlen werden. So war der Mühlenbetrieb ein technischer Quantensprung. Die ersten Mühlen wurden von Wasser angetrieben. Um z. B. die lebenswichtige Versorgung der Hauptstadt Rom mit Mehl zu gewährleisten, ließ 540 n. Chr. Kaiser Belisar auf Barken schwimmende Mühlen im Tiber verankern, deren Räder von der Strömung des Flusses angetrieben wurden.

Für den größeren Bedarf einer mittelalterlichen Stadt (z. B. München, Landshut) wurden zunächst Schiffsmühlen auf der Isar installiert. Es waren schwimmende Plattformen (oft auch in Schiffsform), die an den strömungsintensivsten Stellen des Flusses verankert wurden. Oft wurden sie auch mit starken Seilen am Ufer vertäut. Diese mobilen Schiffsmühlen hatten den Vorteil, dass sie den Standort wechseln konnten, wenn sich die Strömung änderte, sich der Fluss einen anderen Verlauf suchte und der bisherige Flussarm austrocknete. **Mit Schiffsmühlen konnte man verhindern „auf dem Trockenen zu sitzen.“**

1580 gab es bei Dingolfing 5 Schiffsmühlen auf der Isar, 1588 sind 7 Schiffsmühlen bei Landau belegt. Die Landauer Schiffsmüller waren verpflichtet „alle Donnerstage“ auf dem Markt Mehl anzubieten.

Der älteste Gewerbebetrieb im Landkreis war bis 1996 die Oberburgermühle in Dingolfing. Sie besaß ein radiziertes Mühlrecht mit 4 Mahlgängen, Schneidsäge und Weißgerberwalch.

- 1503** Errichtung der Mühle
- 1793** im Besitz der Familie Götz – leibrechtig zur Commune Dingolfing
- 1854** Ablösung des Obereigentums der Stadt durch den Müller Johann Götz
Aufgabe: Zahlung eines jährlichen Geldbetrags
- 1858** Mühle und Schneidsäge brennen ab
- 1895** Einbau einer Turbine
- 1996** Einstellung des Mühlenbetriebs



Eine Motivtafel von 1768 im Heimatmuseum Landau zeigt einen Unfall bei einer Schiffsmühle an der Isar.

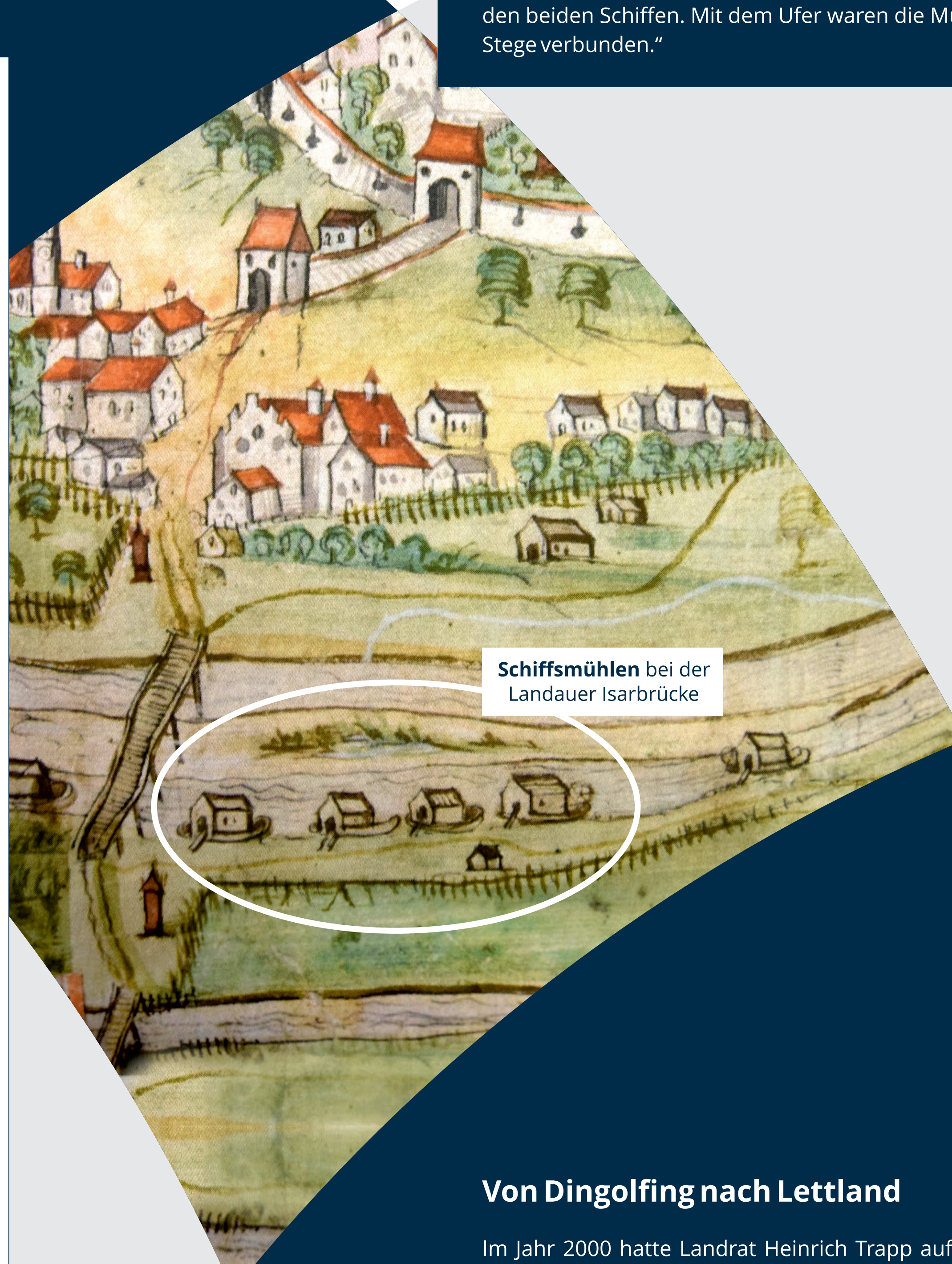
Schiffsmühlen gelten als Unfallquellen - und werden verboten

Wiederholte Eisstöße und Hochwasser führten häufig zur Zerstörung der Schiffsmühlen. Immer wieder wurden Brücken beschädigt und zerstört, weil losgerissene Schiffsmühlen gegen die Joche der Brücken trieben und dort zerschellten. 1507 und 1508 wurde der Landauer Schiffsmüller Hans Schwaiger aufgefordert, seine beiden Schiffsmühlen aus dem Landgerichtsbezirk Landau in das Gebiet der Hofmark Zeholfing zu verlegen.

An den Zeholfinger Brücken kam es am 26. April 1845 zu einem schweren Floßunglück, als am Hauptflussarm gesperrt war, weil dort noch mehrere Schiffsmühlen vertäut waren. Das Ordinari-Floß von München nach Wien - es befand sich auf der ersten Fahrt des Jahres (Saisoneröffnung) - kam früher als erwartet und wurde deshalb auf einen Nebenarm der Isar umgeleitet. Im engeren Flussarm prallten die ersten beiden Flöße (des Sechser-Zuges) gegen die Brücke und gingen unter. 3 Passagiere kamen ums Leben, wertvolle Fracht von Lindauer Kaufhäusern schwamm auf dem Fluss davon.

Hatte es bisher an den isaranliegenden Städten und Ortschaften immer einschneidendere Vorschriften gegeben, die Unfälle mit Schiffsmühlen verhindern sollten, so wurden sie Mitte des 19. Jahrhunderts an der Isar gänzlich verboten.

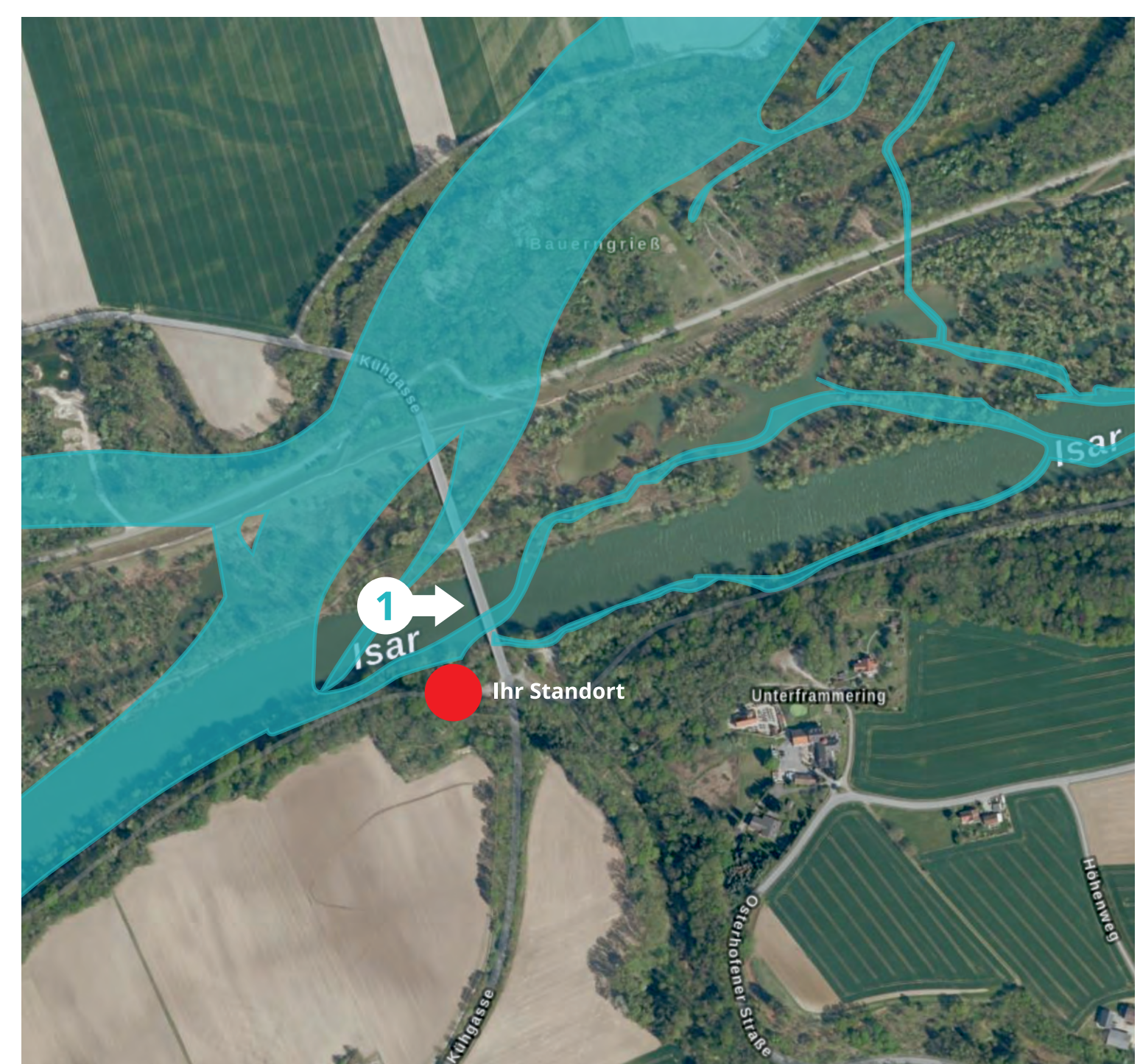
Das Problem, dass es im Isarbereich keine fließgewässer mit geeigneter Wasserführung für Mühlen gab, wurde nach und nach kleiner. Im Ortsbereich Dingolfing wurde z. B. der Asenbach zum Herrenweiher aufgestaut. Der Abfluss ging über den Wallgraben in die Griesgasse und trieb die damals einzige Mühle innerhalb der Stadtmauern („Mühle am Loch“ in der Griesgasse) an. Der große Wurf war aber, für die Mühlen eigene, geeignete Wasserzuläufe anzulegen. Dies geschah in unternehmerischer Privatinitiative. Man leitete von der Isar dosiert Wasser aus und speiste Bäche - die zu Mühlbächen wurden -, weil sich dort Mühlen ansiedelten. Die Mühlen gehörten besitzrechtlich dem Landesherrn oder der Stadt, die Erbauer und Betreiber der Mühlen hatten Mitte des 19. Jahrhunderts nur das Nutzungsrecht. Die Revolution von 1848 hatte einem neuen Denken zum Durchbruch verholfen, das Bauern, Gewerbetreibenden und Privatleuten das Recht auf Grundbesitz nicht länger verwehrte.



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.

Zeitzeuge Josef Steiner

(1816-1887) erinnert sich an seine Kindheit:

„Früher standen nur die zwei Bürgermühlen an dem äußeren Mühlbach, während die übrigen 5 Mühlen und die Schleifmühle als Schiffsmühlen im Isarbette verankert waren.“

Eine solche Mühle ruhte auf zwei Schiffen, ein größeres Schiff mit der eigentlichen Mühle und ein kleineres Schiff, welches nur als Radauflage diente. Sie wechselten fortwährend ihren Standort, je nach Strömungen der Isar. Das Mühlrad hatte 8 Fußlänge, 1 Fußbreite Schaufeln und bewegte sich in den 12 Fuß breiten Wasserrinnal zwischen den beiden Schiffen. Mit dem Ufer waren die Mühlen durch hölzerne Stege verbunden.“

Von Dingolfing nach Lettland

Im Jahr 2000 hatte Landrat Heinrich Trapp auf Bitten des Bayerischen Innenministeriums die Leitung einer Delegation übernommen, die auf Einladung der lettischen Regierung diese bei Projekten der Regionalentwicklung beraten sollte. Im Hinterland der Hauptstadt Riga, in der Region Daugapils, in der Stadt Madonna, stand der Besuch eines Zentrums für regionale Produkte auf dem Programm. Das gesamte Mühlwerk, das mit viel Stolz präsentiert wurde, stammte von der Götz-Mühle (Oberburgermühle) aus seinem Heimatlandkreis Dingolfing-Landau und hilft den Menschen in Lettland dabei, sich wirtschaftlich neue Perspektiven zu eröffnen.

ab dem
13.Jh.

Flöße nutzen die Isar als Handelsweg. Flöße sind sicher und bis zu viermal schneller als Pferdegespanne auf den miserablen Wegen (die den Namen „Straßen“ nicht verdienen).

1579

Die erste Landkarte Bayerns von Philipp Apian (1579) zeigt Frammering als einzigen Brückenort zwischen Landau und Plattling. Der südliche Isararm hat eine Brücke, der nördliche wird wohl in einer Furt durchquert.

1623

Regelmäßige Lastenflöße auf Isar und Donau von München bis Wien. Ab 1640 regelmäßiger Floßverkehr mit Personenbeförderung von München nach Wien.

1823

Die Isar ist von der Mündung bis nach Moosburg zugefroren. Eisstöße zerstören alle Isarbrücken von Plattling bis Moosburg.

1845

Landrichter Dr. Franz Xaver Reber weist die drei „ungehorsamen Gemeinden“ Frammering, Zeholfing und Ettliling an, ihre maroden Brücken in Ordnung zu bringen.

1860

Beginn der Isarkorrektur. Die Isar, die bisher in mehreren (sich nach Hochwassern ändernden) Flussarmen durch das Tal floss, wird in einem Flussbett konzentriert.

1876

Die Gemeinde Oberframmering baut eine neue Isarbrücke aus Holz für 7.500 RM.

1900

Errichtung einer Holzbrücke durch die Gemeinde für den örtlichen landwirtschaftlichen Gespannverkehr.

1945

Deutsche Soldaten sprengen am 29. April 1945 aufgrund eines allgemeinen „Führerbefehls“ auch die Frammeringer Brücke. Sie wollen damit erreichen, dass amerikanische Truppen, die von Norden aus Richtung Regensburg heranrücken, die Isar nicht mehr überqueren können.

1949

5. Dezember: Auf der, nach Kriegsende im Mai 1945 notdürftig reparierten Brücke, wird die Tragfähigkeit auf eine Tonne beschränkt.

1950

12. Januar. Bürgermeister Weinzierl erklärt, dass die Gemeinde Frammering nicht in der Lage ist, mit eigenen Mitteln eine neue Brücke zu erstellen und bittet den Freistaat Bayern, im Zuge der Hochwasserfreilegung den Bau einer neuen Brücke zu übernehmen.

1951

Einweihung einer Bailey-Brücke (Behelfsbrücke). Durch den Einbau eines eisernen Kriegsbrückenteils wird als Zwischenlösung ein hochwasserfreier Tal- und Flussübergang geschaffen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 104.000 DM, die Gemeinde Frammering beteiligt sich mit 10.000 DM. Die Tragfähigkeit beträgt 12 Tonnen, sie hat eine Fahrbahnbreite von 3,64 m und erlaubt den einspurigen Verkehr. Isar- und Flutbrücke sind je 91,5 m lang.

1979

Die Tragkraft der Brücke wird wegen ihres schlechten Zustandes von 12 auf 6 Tonnen reduziert. Die Stadt Landau (inzwischen Rechtsnachfolger der Gemeinde Frammering) überlegt einen Neubau.

1982

Eine Hauptprüfung durch die Landesgewerbeanstalt bringt weitere Einschränkungen: Tragkraft wird von 6 auf 3 Tonnen reduziert, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge wird auf max. 10 km/h festgelegt.

1985

4. Oktober: Beginn der Baumaßnahme. Die Isarbrücke wird in Ort beton als zweifeldriger Überbau, die Flutbrücke in Fertigteilbauweise mit Ort betonplatte gebaut.

1986

19. Dezember. Kirchliche Weihe und offizielle Verkehrsfreigabe der „Isar- und Flutmuldenbrücke Frammering“. Die Gesamtkosten betragen 3,2 Mio. DM, wovon 2,5 Mio. DM als Zuschüsse von Bund und Land beigesteuert werden.



Die hölzerne Isarbrücke wurde 1900 errichtet.



SCAN
MICH

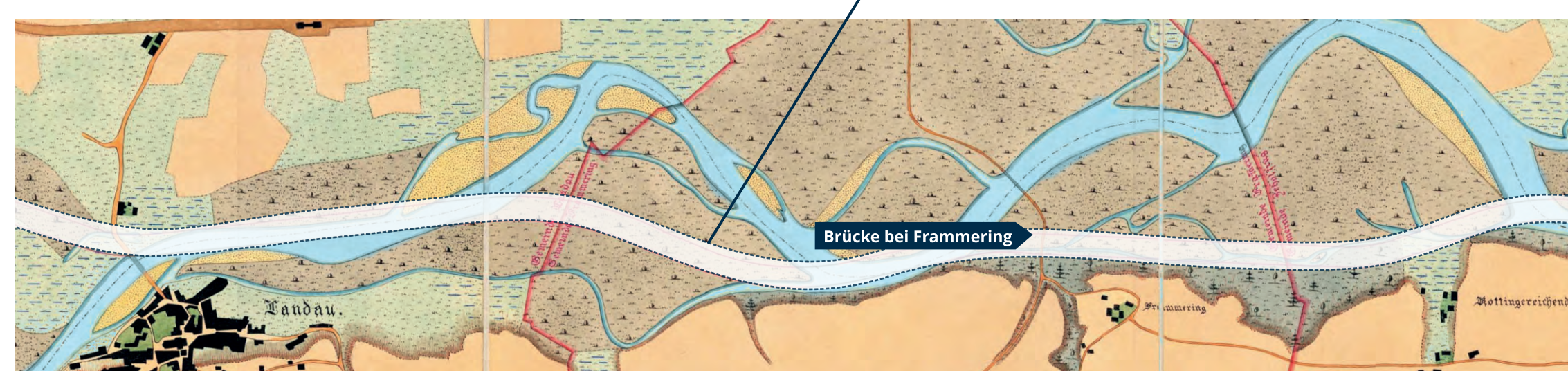
landkreis-dingolfing-landau.de/bruecken

Sie möchten noch mehr erfahren?

Ausführlichere Informationen und weitere Fotos finden Sie online.

Isarkorrektion 1875 - 1895

Geplantes neues Flussbett auf der Karte von 1875



Die drei „ungehorsamen“ Gemeinden

Während die beiden Brücken in Landau und in Oberpörling an Fernhandelsstraßen lagen, hatten die dazwischen liegenden Brücken bei Frammering, Zeholfing und Ettliling „nur“ örtliche Bedeutung. Sie dienten dazu, dass die landwirtschaftlichen Anwesen, die fast ausschließlich im Hügelland rechts der Isar lagen, das Überschwemmungsgebiet links der Isar erreichen konnten, wo sie Wiesen und Weideflächen unterhielten. Diese Brücken zu bauen und zu unterhalten, war eine mühsame und aufwändige Aufgabe für die Siedler auf den Isarhöhen zwischen Frammering und Ettliling.

1815 hatte man sich auf die Lastenverteilung für Bau und Unterhalt der Ettlilinger Brücke zwischen den Ortschaften Ettliling, Westerdorf und Meisterthal geeinigt. Im August 1845 wendet sich der Häusler Georg Ziegler aus Ettliling an das Königliche Landgericht Landau und beklagt sich, dass die „Kleinbegüterten“ im Vergleich zu den „Großbegüterten“ ungerechtfertigt viel für die Brücke leisten müssten.

Frammering - Zeholfing - Ettliling

Tatsächlich waren die drei Brückengemeinden (Frammering, Zeholfing, Ettliling) wohl nicht in der Lage, die geforderten Qualitätskriterien für Isarbrücken zu erfüllen. Als Haupthandelsweg für tausende (Lasten- und Personen-) Flöße zwischen München und Wien waren Hindernisse im Flussbereich der Isar Ursachen für die zahlreichen Unfälle. Auf wiederholte Klagen der Flößer erstattete der Königliche Wegmeister Häfle am 2. Juli 1841 Anzeige, worauf der Landauer Landrichter Dr. Reber ein deutliches Urteil sprach: Die drei „ungehorsamen“ Gemeinden Frammering, Zeholfing und Ettliling hätten es versäumt, „ohngeachtet der Androhung von Amtszwang und Strafe“ ihre Brücken in Ordnung zu halten. Die Durchfahrtsöffnungen seien zu gering (Frammering 38 Schuh breit, 14 Schuh hoch / Zeholfing 43 bzw. 12,5 / Ettliling 40 bzw. 14). Die Brücke Frammering habe eine zu geringe Luftweite von 4 Schuh. In der Höhe fehle 1 Schuh. Bei Zeholfing fehlten 2 Schuh (Weite) bei Ettliling 2 Schuh (Weite) und ein Schuh bei der Höhe. Die notwendigen Umbauarbeiten wurden den betroffenen Gemeinden aus der Hand genommen und der königlichen Verwaltung übertragen. Es sei „schleunigst“ zu handeln und „den höchsten Befehlen vollständig entsprechend zu genügen!“

Durch die Verwaltungsreform von König Maximilian II. ging 1862 die Verwaltung von den Landgerichten auf die neu gegründeten Bezirksämter (seit 1939 Landratsamt) über. Die 1842 vorschriftsmäßig nachgerüsteten Brücken wurden in den folgenden Jahrzehnten mehrfach durch Hochwasser, Eisstöße und Floßunfälle beschädigt und zerstört. Als 1891 alle drei, ein Jahr zuvor durch Eisstöße zerstörten Brücken, in Frammering, Zeholfing und Ettliling wieder aufgebaut sind, wenden sich die Bürgermeister der drei Gemeinden an das Königliche Bezirksamt in Landau mit der Bitte, den erfolgten Wiederaufbau finanziell zu unterstützen. Bezirksbautechniker Geisreiter bestätigt am 1. Juli 1891: „Die Isarbrücke bei Frammering ist im ganz guten baulichen Zustande, ist nach Vorschrift hoch genug und sind sämtliche Joche gut verschalt.“ Auch die Brücken in Zeholfing und Ettliling bekommen gute Bewertungen und müssen nur noch bei den metallenen Verschaltungen der Joche nachgearbeitet werden.



Die Holzbrücke wurde mehrfach bis auf die Pfeiler abgebaut, um größere Schäden bei Hochwasser und Eisstößen zu vermeiden.



Wiederaufbau der Holzbrücke nach dem Eisstoß war Aufgabe der Gemeinde auf eigene Kosten.



Die Bailey-Brücke von 1951 hatte eine Traglast von 12 Tonnen und konnte nur einspurig befahren werden.