

Isarbrücke

Landau a.d. Isar



Wissenswertes

Die Landauer Fachwerkbrücke - ein Meisterwerk ihrer Zeit

Die Isar und die Übergänge über den Fluss sind für die Geschichte der Stadt Landau und das Leben ihrer Bürger von großer Bedeutung. Als Herzog Ludwig I., der Kelheimer, 1224 die neue Stadt Landau an der Grenze seines erweiterten Herrschaftsgebietes (auch als Bastion gegen unfreundliche Nachbarfürsten) gründete, waren auch lokale Gesichtspunkte für die Ortswahl wichtig. Er ließ die Stadt nicht auf dem Gebiet des alten Herrschaftssitzes der Ahausener (am heutigen Zankberg) errichten, sondern auf dem benachbarten Bergsporn, den er mit einer Stadtmauer befestigen ließ. Die wichtigste Süd-Nord-Verbindung zwischen Landshut und der Donau – die Fernhandelsstraße von Salzburg nach Regensburg und Böhmen – leitete er um: die neue Route zwang die Fernhändler, die Stadt zu durchqueren, wo sie ihre Waren (Salz, Textilien, Felle, Wein) auf dem Markt anbieten mussten.

Die Stadanlage auf dem Isarhang war zugleich ein Schutz gegen die häufigen Überschwemmungen, bei denen die Isar zu einem kilometerbreiten Gewässer anschwellt. Im Normalzustand schlängelte sich die Isar in mehreren Flussarmen (auf einer Strecke von mehreren hundert Metern) an der Stadt vorbei. Über diese Isararme hatten die Landauer mehrere Holzbrücken errichtet, für deren Benutzung Maut bezahlt werden musste. Die Mautstelle befand sich zwischen Stadtmauer (Isartor) und der südlichsten Brücke, die über den Hauptarm der Isar vor der Stadtmauer führte. Nach jedem Hochwasser musste man damit rechnen, dass sich ein Flussarm neu gebildet hatte (und dort eine neue Brücke errichtet werden musste) oder ein früherer Flussarm trocken blieb und eine Brücke in der Landschaft stand, die niemand mehr brauchte.

Von 1875 bis 1895 wurde am Unterlauf der Isar die „Isarkorrektion“ durchgeführt: eine Wasserbaumaßnahme, ein Jahrhundertwerk. Die Mäander-Verläufe an der Isar wurden trockengelegt (bis auf wenige Altwässer) und die Flussarme auf **ein Flussbett** konzentriert. Damit ging an der Isar die Zeit der Holzbrücken zu Ende. Die Eisenbahnbrücken zwischen Mamming und Usterling (1875, vorgezogene Isarkorrektion) und die Bockerlbrücken in Landau

(1903) waren die Vorreiter für leistungsfähige Brücken mit hoher Tonnage. Zwischen 1899 und 1909 wurden im heutigen Landkreis Dingolfing-Landau 7 Holzbrücken über die Isar durch Eisenbrücken ersetzt. Dazu gehörte vorrangig die Isarbrücke in Landau von 1850, die den gestiegenen Anforderungen von Fernstraßen genügen musste.

Nach zweijähriger Bauzeit wurde die neue Isarbrücke am 23. November 1907 eingeweiht. Prinzregent Luitpold, der für den kranken König Otto regierte, ließ es sich nicht nehmen, Landau zu besuchen, das Meisterwerk zu besichtigen und sich loben zu lassen. Dingolfing konnte erst 1924 Abschied von der Holzbrücke nehmen und eine moderne Spannbetonbrücke einweihen.

Am 29. April 1945 sprengten aufgrund eines „Führerbefehls“ SS-Einheiten die Landauer Isarbrücke. Sie dachten, sie könnten damit den Vormarsch der aus Richtung Regensburg heranrückenden US-Armee an der Isar aufhalten. Die Amerikaner nahmen Landau unter Artilleriefeuer, um den Widerstand zu brechen. Dabei ging auch das Rathaus in Flammen auf. Sie errichteten am 1. Mai 1945 eine Pontonbrücke und nahmen Landau ein. Über 7 Jahre musste man sich deshalb mit Notlösungen (Fähre und Notbrücke) behelfen. Am 23. November 1952 konnte die wieder instand gesetzte Isarbrücke durch den Passauer Bischof Simon Landersdorfer eingeweiht werden. Dabei bedurfte es diplomatischen Geschicks – 1948 war in Landau eine evangelische Kirchengemeinde, überwiegend aus Kriegsflüchtlingen, entstanden –, dass auch der evangelische Oberkirchenrat Koller eine Weiheansprache halten durfte.

Bis 1960 ging der gesamte Verkehr der B 20 über den Stadtberg durch die Stadt Richtung Fichtheim. Dabei kam es zu schweren und tödlichen Verkehrsunfällen (defekte Bremsen, kein TÜV). 1960 wurde eine erste Ortsumgehung eingeweiht (heutige Alte Umgehungsstraße), der Durchgangsverkehr musste weiterhin durch die Straubinger Straße über die Isarbrücke. 1992 wurde der Stadtteil nördlich der Isar durch eine zweite Umgehung mit neuer Isarbrücke für die B20 entlastet.



Brückenweihe im Oktober 1952.



Baulastträger
Freistaat Bayern



Baukosten

1952: 650.000 DM



Traglast

1850: 4 Tonnen
1907: 24 Tonnen
1952: 60 Tonnen

Baubeginn 1950
Einweihung 30.10.1952

Breite der Isar 62 m
Flusskilometer 29,1 km

Technische Daten
Lichte Weite 168 m
Einzelstützweiten 42 m + 84 m + 42 m
Breite zwischen Geländern 14,13 m
Brückenfläche 2.374 m²

Brückenbau
Deggendorfer Werft und Eisenbaugesellschaft und Fa. Kunz & Co.

Kosten (insgesamt) 650.000 DM

Finanzierung
Staat (Mineralölsteuer) 650.000 DM



Die alte hölzerne Isarbrücke von 1850.



Eine Ersatzbrücke ermöglicht auch während der Bauphase eine Überquerung der Isar.

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 & Tiffel: dot Werbeagentur, Marco Gambel
Landschaftsamt Dingolfing-Landau, Kommune und staatliche Archive, Wasserwirtschaftsamt,
Bayer. Vermessungsverwaltung, EuroGeographics, Privatfotos, Zeitungsberichte aus DA, LZ, LNP
Lokalisatorische Forschungen: Dr. Fritz Markmiller, Niko Söll, Manfred Nieldl, 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)

Landau in Schutt und Asche

Österreichischer Erbfolgekrieg

Als der Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, der **Habsburger Karl VI.**, am 20.10.1740 in Wien – im Alter von 55 Jahren – an den Folgen einer Pilzvergiftung starb (Grüner Knollenblätterpilz), hatte dies fatale Folgen für Bayern. Die Städte Dingolfing und Landau wurden zweieinhalb Jahre später in Schutt und Asche gelegt und zu einem regelrechten Leichenfeld.

Karl VI. war bei seinem Tod Erzherzog von Österreich, König von Ungarn und Kroatien, König von Böhmen, König von Neapel, König von Sizilien etc.

Er war also **Landesherr großer Reichsterritorien**, damit der mächtigste Regent im Reich und deshalb von den Kurfürsten zum Kaiser des Heiligen Römischen Reiches gewählt worden. Dieser Titel war nicht erblich, sondern wurde in einer Wahl vergeben. Im Jahre 1711 war Karl VI. von den 8 Kurfürsten als 13. Habsburger in Folge zum Kaiser gewählt worden. Als er 1740 starb, hatte er keinen Sohn als Thronanwärter hinterlassen. Er hatte die älteste seiner drei Töchter – Maria Theresia – zur Nachfolgerin bestimmt. Sie konnte ihrem Vater als Erzherzogin und Königin nachfolgen, nicht aber auf dem Kaiserthron. Der war männlichen Fürsten vorbehalten.

Der bayerische Kurfürst Karl Albrecht (einer der 8 Kurfürsten) sah sich (in Teilen) zur Nachfolge Kaiser Karls berufen. Er war seit 1722 mit Anna Amalia von Österreich, der Nichte Karls VI., verheiratet und erhob Ansprüche auf den böhmischen Königsthron und auf den Kaisertitel. Unterstützt wurde er dabei von Frankreich, das ein zu starkes Habsburg-als Rivale um die Vorherrschaft in Europa- verhindern wollte.



Preußen (Friedrich der Große) wird zum Verbündeten der Franzosen und Bayern, als es das Habsburger Reich angreift und Schlesien besetzt. Als große Teile des Habsburger Heeres in Schlesien gebunden sind, marschiert Kurfürst Karl Albrecht (unterstützt von Franzosen) in Oberösterreich ein, zieht nach Prag und lässt sich dort zum König von Böhmen ausrufen. Eine Krönung ist nicht möglich, weil sich Maria Theresia als Königin von Böhmen sieht und die Krone in ihrem Besitz ist. Außerdem bleibt ein Großteil des böhmischen Hochadels der Zeremonie fern und verweigert dem Bayernkurfürst die Huldigung. Karl Albrecht zieht weiter nach Frankfurt und lässt sich dort von den Kurfürsten zum Kaiser wählen. Sein Bruder Clemens August, der Bischof von Köln ist, setzt ihm am 12. Februar 1742 die Kaiserkrone auf.

Während sich der bayerische Kurfürst zur Kaiserkrönung in Frankfurt aufhält und dabei von Teilen der Armee begleitet wird, um seine Macht zu demonstrieren, überschreitet eine Habsburger Armee den Inn und besetzt große Teile Südbayerns, das nicht verteidigt werden kann. Am 13. Februar kapituliert die Residenzstadt München, in der Woche vorher war der Habsburger **General von Bärnklaus** an die Isar vorgerückt und hatte ohne Widerstand die Städte Plattling, Landau, Dingolfing und Landshut besetzt. Bärnklaus verlangte von der Bürgerschaft der Städte Landau und Dingolfing jeweils **7.000 Gulden Brandsteuer**, ansonsten werde die Stadt niedergebrannt und geplündert. Durch Bestechung (400 Gulden) wurde die Brandsteuer mehr als halbiert.



Landau und Dingolfing hatten zur damaligen Zeit jeweils ca. 1.500 Einwohner. Sie mussten bis zum Abzug der österreichischen Truppen Mitte April 1742 zehn Wochen lang etwa 10.000 Soldaten versorgen. Am 16. Juni 1742 verlegte der Oberkommandierende Graf von Khevenhüller das Hauptquartier nach Landau, dessen Bewohner bis zum Abrücken der Österreicher Anfang September besonders geschunden wurden. Selbst Arme und Tagelöhner mussten in ihren Behausungen 5 bis 6 Soldaten einquartieren, begüterte Bürger hatten 30 - 40 Offiziere zu beherbergen und zu verköstigen. Zeitzeugen berichten, dass viele Einwohner ihre Häuser verließen und in die Wälder flüchteten, Bürger wurden geschlagen, ihr Hausrat zerstört und alles Vieh gestohlen. Die Quartierslasten und Schäden allein für Landau summierten sich auf einen sechsstelligen Betrag (in Gulden). Im Frühsommer hatten die Habsburger begonnen, Truppenteile nach Böhmen zu verlegen, weil sie einen erneuten Einmarsch Preußens befürchteten. In dieser Zeit besetzten bayerische Truppen das Gebiet nördlich der Isar von Plattling bis Pilsting und Moosthenning. Die Habsburger errichteten eine weitere Isarbrücke zwischen Landau und Zulling und versahen sie mit einem befestigten Brückenkopf. Ziel war es, die Bayern vom stadtnahen Isarufer fernzuhalten.

Als im Herbst 1742 die Habsburger weitere Truppen abzogen, um diese in den Kampf gegen Friedrich II. von Preußen zu führen, trieb Feldmarschall Friedrich von Seckendorf mit bayerisch-französischen Truppen die Habsburger zurück nach Österreich. Nun aber spielten sich die zurückgebliebenen Franzosen als Landplage auf. Am 11.11.1742 überquerte eine französische Armee – 40.000 Mann stark – die Isar bei Dingolfing und blieb 4 Wochen. 7.000 Mann blieben dort im Winterquartier, der Rest verteilte sich im weiteren Umland. In Landau blieben ebenso wie in Dingolfing 9 Bataillone (also 7.000 Mann) im Winterquartier. Obwohl sich „befreundete“ Soldaten einquartierten, war es für die einheimische Bevölkerung eine schlimme Heimsuchung. Futter, Getreide wurden mit Gewalt genommen, Städel und hölzerne Häuser wurden niedrigerissen. Obstbäume, Zäune, alles was brennen konnte, wurde verheizt. Da die Franzosen alle Zimmer und Stuben beanspruchten, war die Landauer Bürgerschaft gezwungen, in dem sehr strengen Winter auf die Dachböden als Wohnräume auszuweichen. **An Hunger und Mangelernährung starben Hunderte von Landauern** – und französische Soldaten. Zahlreiche Kinder wurden zu Vollwaisen. Ein Opfer der Seuche wurde auch der einzige Arzt weit und breit, der Dingoltinger Stadtphysikus Dr. M. Neumayer, der hilflos dem Massenelend gegenüberstand, weil weder Arzneien noch genügend Lebensmittel zur Verfügung standen.



Älteste Ansicht von Landau (um 1600)

Die Österreicher kommen - und zerstören die Stadt

In Landau und in Dingolfing waren im Frühjahr 1743 jeweils 7.000 französische Soldaten einquartiert, als im Mai eine Habsburger Armee mit 40.000 Mann unter der Führung des **Prinzen Carl von Lothringen** (der Bruder von Maria-Theresias Ehemann Franz-Stephan, der 1745 Karl Albrecht als Kaiser nachfolgte) erneut in Bayern einfielen und nach einem Scharmützel mit bayerischen Truppen bei Braunau in Eilmärschen über Eggenfelden und Reisbach an die Isar nach Dingolfing marschierten. Die französischen Bataillone fühlten sich innerhalb der Dingoltinger Stadtmauern sicher, hatten aber nicht mit der Angriffskraft des Habsburger Heeres gerechnet, das zum großen Teil aus Panduren, Ungarn und Kroaten bestand. Diesen eilte der Ruf als exzellente Reiter und brutale, grausame Kämpfer voraus, die auch die Zivilbevölkerung nicht schonten. Tatsächlich gelang es ihnen auf Anhieb, die Schanzen zu überrennen und die Mauern zu durchbrechen. Dabei kamen knapp 100 österreichisch-ungarische und 300 französische Armeemitglieder und zahlreiche Zivilpersonen zu Tode. 300 weitere Franzosen kamen ums Leben, als sie über die Isarbrücke, die in Brand geschossen wurde und einstürzte, fliehen wollten. Nach der Einnahme von Dingolfing hielten sich Prinz Karl von Lothringen und Feldmarschall von Khevenhüller nicht lange in Dingolfing auf, sondern setzten ihren Tross Richtung Landau in Bewegung. In Dingolfing ließen sie 400 Infanteristen, 200 Kroaten und 100 deutsche Reiter zurück, die etwa 400 - meist verwundete, gefangen genommene - Franzosen bewachen sollten, plünderten und den noch zwei Tage andauernden Stadtbrand beobachteten.



In den frühen Morgenstunden traf das Hauptkontingent der Österreicher in Oberhöcking und vor den Toren Landaus ein. Prinz Karl hatte dem französischen Stadtkommandanten Generalleutnant Marquis de Tost, ausrichten lassen, er wolle den Landauern das gleiche Schicksal wie der „armen Stadt Dingolfing“ ersparen. Wenn die Stadt Landau kampfflos übergeben werde, bleibe die Stadt vom Untergang verschont und die Franzosen könnten ehrenvoll abziehen. Darauf wollte sich der Franzose nicht einlassen, weil er andere Befehle hatte. Bei den daraufhin einsetzenden Kämpfen gingen Häuser in der Unterstadt in Flammen auf, der Beschuss der Oberstadt mit Brandkugeln dauerte bis in die Nachtstunden an, als plötzlich an mehreren Stellen Feuer ausbrachen, die sich zu einer Feuersbrunst ausdehnten. Man geht davon aus, dass die Franzosen selbst als Brandstifter auftraten, um den schon in aller Stille begonnenen Rückzug über die Isar zu decken, die Verfolgung zu erschweren und Zeit für den Abbruch der Brücke (hinter sich) zu gewinnen.



Landau brannte mehrere Tage, auch der Kirchturm ging in Flammen auf. Eine Tafel am Rathaus erinnerte jahrzehntelang an diese Katastrophe: „17./18. Mai 1743. Es war an jenen Tagen, da die französischen Hilfstruppen, zum vermeintlichen Abbruch des Feindes, dann aber die Österreicher auch die obere Stadt durch Brandkugeln gänzlich einäscherten, bis auf zwei kleine Häuser und den Churfürstenkasten (=Kastenhof)“. Wie in Dingolfing musste Prinz Carl auch in Landau brutale Übergriffe seiner Soldaten eingestehen, auch die Plünderung von Altären durch kroatische Soldaten. Maria Theresia befand sich zur Zeit des Niederbayern-Feldzuges im Zisterzienserkloster Königssahl und wurde über die Einnahme Dingolfings und Landaus „alsbald“ in Kenntnis gesetzt. Später spendete sie aus ihrer Privatschatulle je 600 Gulden für den Wiederaufbau der beiden Städte.

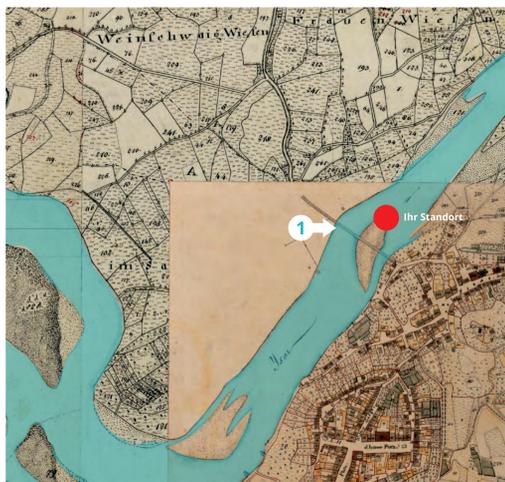
In Dingolfing waren die Husaren von Bärnklaus beauftragt, eine Notbrücke zu erstellen, um die Franzosen verfolgen zu können. In Landau hatte der kommandierende Oberst Forgach den Auftrag, eine neue Brücke bei Landau zu bauen. Sie wurde am 7. Juni 1743 fertig gestellt. Der Krieg ging noch fast zwei Jahre weiter. Der Fall von Dingolfing und Landau hatte keine entscheidende Bedeutung für den militärischen Erfolg der einen oder anderen Seite. Verlierer war allein die Zivilbevölkerung.

Über 1000 Einwohner der beiden Städte und der umliegenden Dörfer (allein 600 Dingoltinger sind verbürgt) waren in die umliegenden Wälder geflüchtet und hausten dort in Erdhöhlen. So entstanden Ortschaften wie Thannemais. Zurückkehrende fanden in den Häusern, die vom Brand verschont geblieben waren, nicht mal einen Löffel, wie es in zeitgenössischen Berichten heißt.

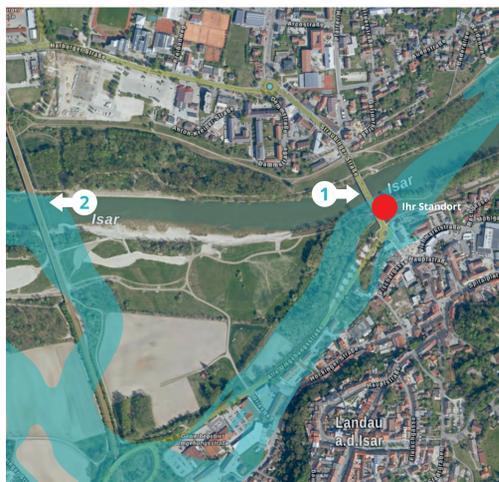
Die Plünderungsschäden gingen in die Hunderttausende (Gulden).

Die Isar

damals & heute



Auszug aus der Flurkarte von ca. 1827 mit dem damaligen Isarverlauf. Damals noch mit nur einer Brücke.



Der Flussverlauf von 1827 auf einer aktuellen Karte zum Vergleich. Die Isar wurde in ein zentrales Flussbett gezwungen. Wo sich heute das Gewerbe- und Wohngebiet befinden, floss 1827 die Isar. Nr. 2 zeigt die B20 Brücke.



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

1224

Gründung der Stadt Landau als Grenzstadt des Herzogtums Bayern durch Herzog Ludwig I., dem Kelheimer (1173-1231). Die neue Stadt sichert die Fernstraße (von Salzburg nach Regensburg und Böhmen), die Landau in voller Länge durchquert. Nördlich der Stadt ist die Überquerung der Isar auf mehreren aneinander gereihten Holzbrücken möglich. Der nächstmögliche Isarübergang ist bei Dingolfing, damals eine Tagesreise entfernt.

1301

Eine neue Zollordnung tritt für die Landauer Brücke in Kraft: Sie gilt für die Benutzung der Brücke(n) und für die Flöße auf der Isar. Für ein Fass Wein sind 4 Regensburger Pfennige zu entrichten, pro Pferd im Gespann (eines Salztransportes) 1 Pfennig (Der Wert eines Schweines liegt, je nach Gewicht, zwischen 30 und 120 Pfennigen).

1581

Landau bekommt Ausgleichszahlungen von Zeholfing, weil dort - zur Mautvermeidung - ungarische Ochsenherden über die Isarbrücke getrieben werden. Die viel stabilere Brücke in Landau an der Fernhandelsstraße ist mautpflichtig. Um die Bevölkerung in den bayerischen Reichsstädten mit Fleisch zu versorgen, werden jährlich zwischen 100.000 und 200.000 ungarische Ochsen auf einen 7-wöchigen Viehtrieb nach Bayern geschickt. Die Isarbrücken an den offiziellen Ochsenrouten (Niederpörling, Landau, Dingolfing) verzeichnen pro Jahr Mautentnahmen für mehr als 10.000 Tiere pro Brücke.

1623

Regelmäßige Frachtflöße (von München) nach Wien. Ab 1640 auch regelmäßiger Verkehr von Personenflößen nach Wien (Dauer 5-7 Tage). Halbiert die Reisezeit im Vergleich zu Pferdegespannen.

1682

Ein Floß mit Pilgern aus Altheim (auf dem Weg nach Maria-Hilf in Passau) scheitert an der Landauer Isarbrücke und geht unter. Alle überleben. (Exemplarisch für Dutzende von Unfällen)

1829

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

1875

Beginn der Isarkorrektion (bis 1909): Die Isar fließt nicht mehr in mehreren Flussarmen durch die Landschaft, sondern wird begradigt und bekommt ein festes Flussbett.

1907

Nach zweijähriger Bauzeit wird am 23. November 1907 die erste Nicht-Holz-Brücke, eine Eisenkonstruktion, für den Verkehr freigegeben.

1945

Kurz vor Kriegsende, am 29. April 1945, sprengen deutsche Soldaten auf Befehl der SS die Brücke. Bei den Kämpfen um die Brücke und beim Artilleriebeschuss der Stadt kommen 22 Menschen ums Leben. Die Brücke bleibt bis 1952 unbefahrbar.

1945

Zwischen beiden Ufern wird im Juni mit Erlaubnis der amerikanischen Militärregierung für die Deutschen ein Fährbetrieb eingerichtet. Die Amerikaner installieren eine Pontonbrücke, deren Nutzung auch den Landauern erlaubt wird. Die Militärregierung erlaubt der Stadt die Erhebung eines Brückenzolls als Grundstock für den Bau einer neuen Brücke.

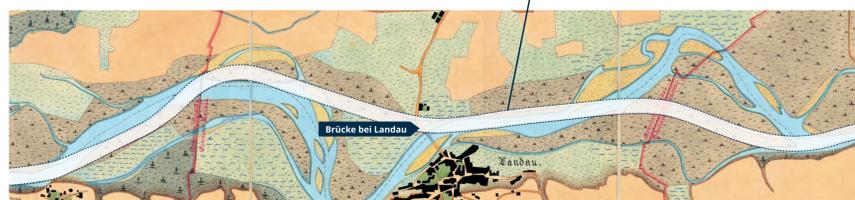
1952

Der Passauer Bischof Simon Landersdorfer weiht am 23. November die wieder instand gesetzte Isarbrücke ein.

1996

1996 werden die Gehwege zu beiden Seiten der Fahrbahn verbreitert.

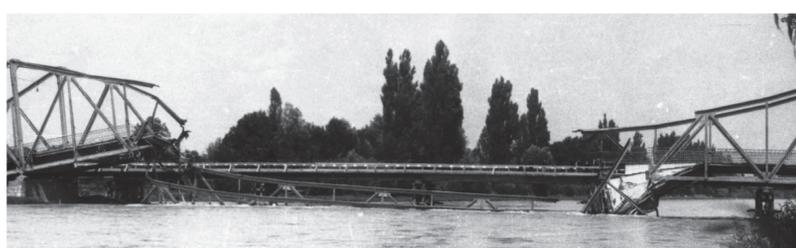
Isarkorrektion 1875 - 1895



Bis 1907 führte noch eine hölzerne Brücke über die Isar bei Landau.



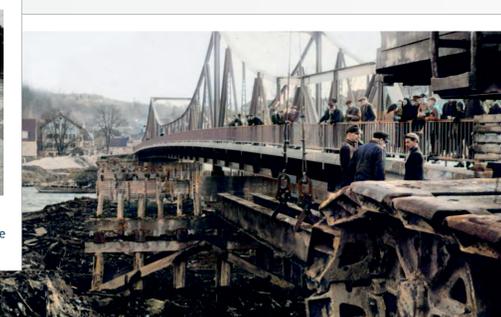
Zu Fuß über die Isar. Beim Eisstoß im Jahr 1929 konnten die Menschen zu Fuß die Isar überqueren.



1945: Deutsche Soldaten sprengen die Isarbrücke.



Der Verkehr läuft einspurig über die Pontonbrücke, die auf Schlauchbooten verlegt ist. Die ursprüngliche Isarbrücke ist im hinteren Teil zerstört.



Die Behelfsbrücke (links), die von 1946 bis 1952 ihren Dienst tat, wird nach Verkehrsfreigabe der neuen Brücke abgebaut.



1954: Landau steht beim „Jahrhunderthochwasser“ unter Wasser.



Auf notdürftig errichteten Stegen geht es zum Arbeitsplatz.