

# Isarbrücke

Landau a.d.Isar - B20  
Ortsumfahrung



## Wissenswertes

### Von der Mautbrücke zur viel befahrenen Ortsumfahrung

Die neueste Landauer Brücke bei Flusskilometer 29,9 überspannt die Isar für die Bundesstraße 20, die **auf der Route der alten Fernhandelsstraße** von Salzburg bzw. Reichenhall über Straubing nach Regensburg bzw. nach Böhmen führte. Die frühen Jahre des Isarübergangs verlieren sich im Dunkel der Geschichte. Wahrscheinlich gingen Furten durch die seichten Wasserarme der Isar und Floßfähren dem ersten Brückenbau voraus. Zwischen der Isarbrücke bei München und der Isarmündung sind vor 800 Jahren nur zwei Brücken bezeugt: bei Landshut und bei Plattling. Weitere Brücken dürften im 13. Jahrhundert bei Freising, Niederviehbach, Dingolfing und Landau gebaut worden sein.

Dabei hatte Landau strategische Vorteile: Die Straße Landau, Triefing, Straubing verlief am Übergang vom Isar- moos zum Gäuboden. Somit hatte man auf der Straße meist festen Boden unter den Hufen und Rädern. Westlich der Linie Harburg-Pilting breitete sich - zwei bis drei Kilometer breit - bis vor die Tore von Landshut (bei Altheim-Essenbach) eine **Moorlandschaft** aus, die mit „normalen“ Straßen nicht durchquert werden konnte. Mit erheblichem und wiederkehrenden Aufwand mussten die Anwohner dort Stempfen in den Moorboden versenken, die auf einen schmalen Saumpfad das Einsinken der Menschen und Fuhrwerke in den Morast (meistens) verhinderten.

Als der Wittelsbacher Herzog Ludwig I., der Kelheimer, 1224 die Stadt Landau gründete, suchte er dafür einen unbewohnten Bergsporn zwischen den beiden Burgen der Ahauser (auf dem heutigen Kalvarienberg im Osten) und

der Herren von Zulling-Ellenbrechtskirchen (auf dem Zankberg im Westen) aus. Zugleich verlegte er die Fernhandelsstraße - die (landschaftsbedingt) auf der Trasse der jetzigen B20 nahe am Zankberg vorbei verlaufen sein dürfte. Er zwang die Fuhrwerke, durch das Südtor in die Stadt zu fahren, die ummauerte Stadt zu durchqueren und nach dem Isartor die **Mautbrücke** zu benutzen.

**1224 - 1960:** Der Durchgangsverkehr (bis 1905 nur Fuhrwerke) muss über den Stadtberg und den oberen Stadt- platz die gesamte Stadt durchqueren. Die ersten Kraftfahr- zeuge tauchen nach 1905 auf. Bis in die 1950er-Jahre kommt es zu schweren, tödlichen Verkehrsunfällen, wenn z.B. die Bremsen von Lastwägen am Stadtberg versagen.

**1960 - 1991:** Der Verkehr auf der B 20 durchquert die Neu- stadt auf der Straubinger Straße, biegt nach der Isarbrücke rechts ab - und umgeht somit die Altstadt mit Stadtberg und Oberem Stadtplatz. Die neue Trasse umgeht Landau im Westen und Südwesten und fädelt sich vor Fichtheim wieder in den alten Streckenverlauf ein.

**ab 1991:** Die zweite Ortsumfahrung beginnt bereits 10 Kilometer vor Landau, umgeht Triefing, Ganacker und Landau (nördlich der Isar). Für die neue Trasse zur Isarbrücke wird ein Damm geschüttet und der Zankberg teilweise abgegraben. Der Streckenabschnitt mit der B20-Brücke kostet 33 Mio. DM und wird am 29. November 1991 dem Verkehr übergeben.



Feierliche Verkehrsübergabe mit MdB Günther Müller, Staatssekretär Dr. Herbert Huber und MdL Erwin Huber. Zweite Reihe: 2. Bürgermeister Erwin Wenninger (verdeckt) und Landrat Heinrich Trapp.



Luftansicht in der Bauphase der Ortsumfahrung.



Überquerung der Isar wird fertiggestellt.



Schalungsbau der Brücke.



Baulastträger  
**Bundesrepublik  
Deutschland**



**Baukosten**

1991: 11.000.000 DM



**Traglast**

1991: 60 Tonnen

**Einweihung** 29.11.1991

**Breite der Isar** 61 m  
**Flusskilometer** 29,9 km

**Technische Daten**  
Lichte Weite 415 m  
Einzelstützweiten 30 + 35 + 35 + 50 + 85 + 50 +  
35 + 35 + 35 + 25 m  
Breite zwischen Geländern 14,85 m  
Brückenfläche 6.163 m<sup>2</sup>

**Objekt- und Tragwerksplanung**  
Leonhardt, Andrä und Partner, Stuttgart

**Brückenbau**  
Ing. Mayreder, Kraus & Co., München

**Kosten (insgesamt)** 33.000.000 DM  
Kosten Isarbrücke 11.000.000 DM  
Grundstückskosten 5.000.000 DM  
Landschaftspflegerische  
Begleitmaßnahmen 2.500.000 DM  
(80.000 Sträucher & 1000 Bäume)

**Finanzierung**  
Staat (Mineralölsteuer) 33.000.000 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 Landratsamt, Richard Wagner

Gesamtkonzeption, Texte und Bildauswahl: Heinrich Trapp  
Layout & Titeffoto: dot Werbeagentur, Marco Gambel  
Landschaft Dingolfing-Landau, Kommune und staatliche Archive, Wasserwirtschaftsamt,  
Bayer. Vermessungsverwaltung, EuroGeographics, Privatfotos, Zeitungsberichte aus DA, LZ, LNP  
Lokalisatorische Forschungen: Manfred Nerd, Nik Söll, 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)



## Von Mamming bis Landau lange keine Brücke

Die Strecke zwischen der Mamminger Brücke (Fluss-km 36,5) und der Landauer Isarbrücke (Fluss-km 29,1) war jahrhundertlang mit 7,4 Kilometer **die längste Strecke** (im heutigen Landkreis Dingolfing-Landau) **ohne Brücke**. In den letzten 150 Jahren wurden dort drei Isarbrücken **gebaut**, wovon zwei noch existieren.

1. Für die Bahnstrecke Mühldorf – Plattling wurde von 1873 bis 1875 (bei Fluss-km 31,0) **die erste Nicht-Holz-Brücke in unserer Gegend** über die Isar gebaut. Sie übertraf die benachbarten Holzbrücken bei der Tragkraft um das 20-fache und galt als Wunderwerk der Technik. 1945 gesprengt und ein Jahr später wieder aufgebaut, diente sie bis zur Stilllegung der Strecke 1969 dem Eisenbahnbetrieb. Gleiskörper und Bahndamm wurden in der Folgezeit rückgebaut und die Brücke 1975 gesprengt.

2. Als Teil der Kraftwerkstreppe Untere Isar erbaute das Bayernwerk 1990 als 7. Flussbauwerk das Stützwellenkraftwerk Landau. Dabei wurde **auf Wunsch der Bevölkerung** eine Verkehrsverbindung zwischen Usterling/Zulling (rechts der Isar) und Harburg (links der Isar) für den örtlichen Verkehr eingerichtet. **Sie gilt verkehrsrechtlich als Steg, nicht als Straße**.

3. Im Zuge der Neutrassierung der Bundesstraße 20, die bis dahin die Stadt Landau, die Ortschaften Triefing, Ganacker, Fichtheim, Mettenhausen, Hauersdorf und den Markt Simbach durchquert hatte, wurden bewohnte Stadtgebiete umgangen und eine neue Isarbrücke gebaut.



## 1332: Fehlende Brücke verhindert Blutvergießen

Ab dem 13. Jahrhundert kam es in Bayern mehrfach zu Landesteilungen, bei denen das Wittelsbacher Territorium in bis zu vier Herrschaftsgebiete aufgeteilt wurde. 1331 wurde Deggendorf Residenzstadt für das Herzogtum Niederbayern-Deggendorf (Deggendorf, Landau, Dingolfing, Vilshofen, Bogen und Cham), das nur zwei Jahre bestand. Ihr Landesherr, Heinrich XV., der Natternberger, geriet deshalb in kriegerische Auseinandersetzungen mit seinem Cousin, **Ludwig dem Bayern**, der als Herzog von Bayern-München auch deutscher Kaiser war. Im August 1332 zogen die Heere der beiden Konkurrenten los, wobei Heinrich vom Mährenherzog unterstützt wurde. Beide Heere trafen sich vor Landau. Ludwig kam von Süden und lagerte mit 6.000 Mann im Bereich Höcking-Zulling-Landau.

Heinrichs Truppen hatten nördlich der Isar im Bereich der heutigen Weindlschwaige Stellung bezogen.

Der Geschichtsschreiber Aventin berichtet über den Fortgang: „Ludwig hatte sich mit 6.000 Kriegeren neben der Isar auf Landaus Gründen gelagert. Nach einigen Tagen trat großer Mangel an Lebensmitteln ein und Ludwig musste abziehen. 18. August: Mit Herzog Heinrich und dem Mährenherzog konnte er sich nicht schlagen, da eine Brücke mangelte, und die Tiefe des Isarstromes einen Übergang unmöglich machte.“

Offensichtlich hatten die Landauer, wie in Kriegszeiten üblich, ihre Brücke abgebaut. Wer einen Brückenbau beginnen wollte, war eine leichte Zielscheibe der anderen Seite. Nach 12-tägigem Belauern vor den Toren Landaus zogen deshalb über 10.000 Krieger wieder ab, ohne dass es zu einem Blutvergießen gekommen war. 1340 fiel ganz Niederbayern an Kaiser Ludwig, da die drei niederbayerischen Teilherzöge Heinrich XV. und dessen Sohn Johann, sowie Heinrich XVI. und Otto alle ohne Erben verstorben waren.



Ludwig IV., bekannt als Ludwig der Bayer

Ein **Votivbild in der Zullinger Kirche** zeigt, dass die Flussquerung unter den Schutz der **Gottesmutter Maria** gestellt werden sollte.



## 1742: Brückenbau in Kriegszeiten bei Zulling

Im Sommer 1742 bauten die Habsburger, die Landau besetzt hatten, zwischen der Stadt und Zulling eine Brücke über die Isar und befestigten sie auf der Nordseite mit einem Brückenkopf. Sie wollten damit erreichen, dass das herannahende bayerische Heer nicht an der Isar gegenüber der Stadt sein Lager aufschlug. Tatsächlich erkannten die Bayern die Gefahr, die von der befestigten und bewachten neuen Brücke (für einen Angriff aus dem Hinterhalt) ausging und konzentrierten dort Soldaten. Die Brücke wurde beim Abzug der Österreicher wieder abgebaut.

### Mit dem Weidevieh durch die Isar

Im Alltagsleben spielte die Isar für die Menschen in Usterling und Zulling **eine wichtige Rolle**. Sie hatten ihre landwirtschaftlichen Hofstellen zwar hoch über dem Fluss auf den Isaranhöhen erbaut, doch erodierte die reißende Isar bei Hochwasser die Hangkante. Einzelne Gebäude – auch die Zullinger Kirche – waren und sind bis in die Gegenwart abrutsch- und einsturzgefährdet.

**Das fruchtbare Ackerland befindet sich in Dorf- und Hofnähe, das Weideland im Überschwemmungsgebiet im Tal**, nördlich der Isar, die sich dann bis Harburg (und weiter) breit machte. Nur solange die Isar Niedrigwasser führte, konnten Hirten und Vieh ohne größere Probleme über den Fluss auf die Weiden und wieder zurück in die Ställe gelangen.

Dass es immer wieder zu Unfällen kam, zeigen die Sterbebücher der Pfarreien.

Ein besonders tragischer Unfall ereignete sich am 1. April 1940, als elf Usterlinger nach landwirtschaftlichen Arbeiten auf der anderen Isarseite, mit einem Kahn wieder nach Usterling übersetzen wollten. Das Boot kenterte in der Strömung und sieben Menschen – **darunter ein Elternpaar und zwei seiner Kinder** – ertranken in der Isar.



### \* Bootsunglück in der Isar

Bei der Ueberfahrt über die Isar ein Kahn mit 11 Personen gestrandet. — 7 Personen ertrunken. — 2 Männer, 3 Frauen und 2 Knaben unter den Toten. Bisher 2 Leichen geborgen.

Mamming, 1. April 1940. außer dem Kahnführer Berghammer, der mit einem schwachen Merksende ins Kreisrentenhaus nach Landau eingeliefert werden mußte, sind extra 11. Unter den Toten befanden sich: Georg Haider, Landwirt, und seine Frau Anna Haider, ferner seine beiden Söhne, der 14-jährige Alfons Haider und die 10-jährige Josefa Haider, die Landwirtstochter Maria Haider, die Mutter Maria Haider, die Wittwe, sowie die Ehefrau Friederike Haider. Zwei Weibchen, Frau Haider und Frau Haider, konnten etwa 200 bis 300 Meter unterhalb der Unfallstelle geborgen werden. Wiebergebungsgegenstände blieben leider ohne Erfolg. Fundiertes Leid in unerwarteter überarbeitete Name von der Pfarre Usterling berechnen. An der Isar



# Eisige Zeiten an der Isar

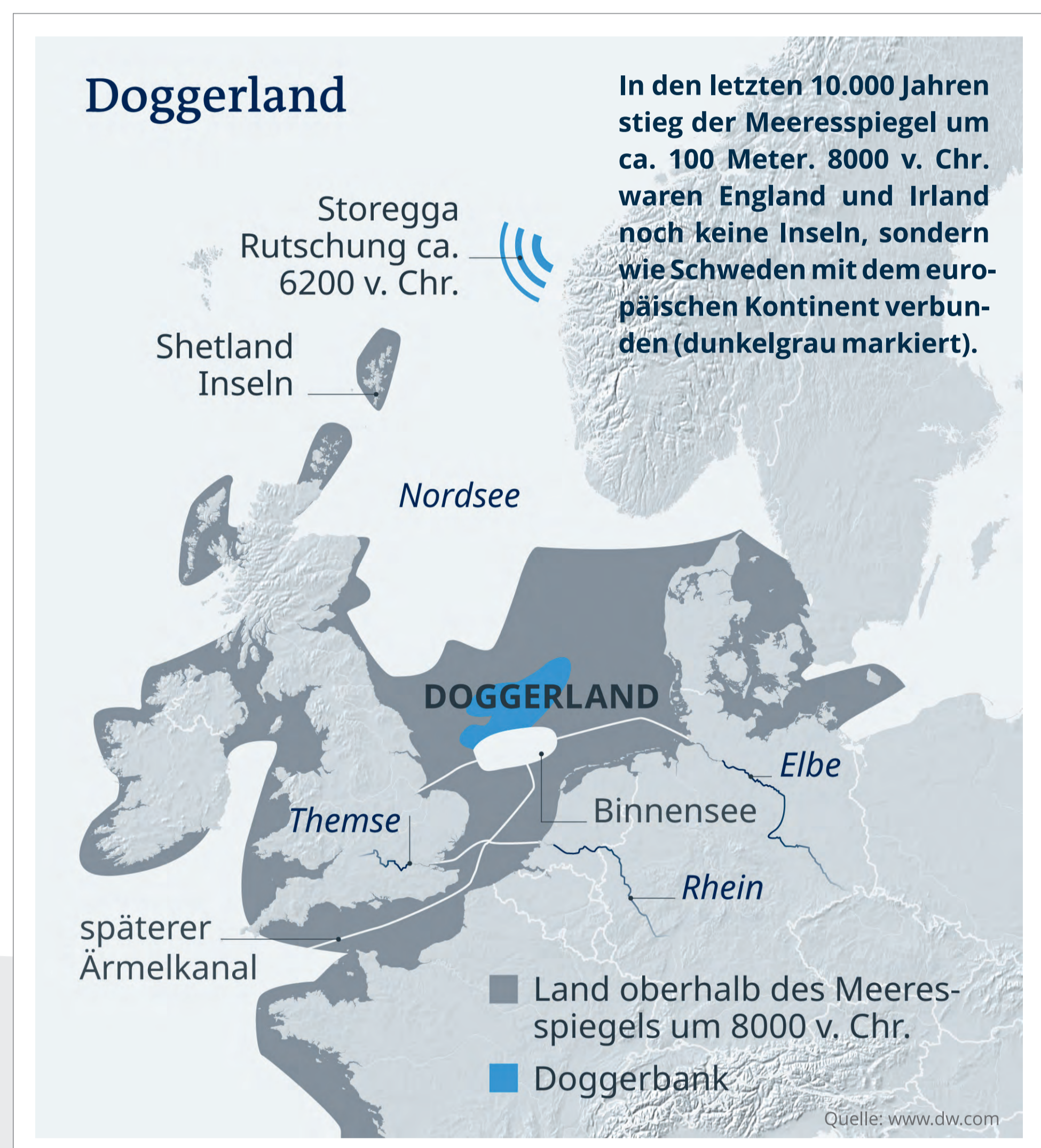
**Lange Eiszeit – kurze Warmzeit – lange Eiszeit – kurze Warmzeit – lange Eiszeit – Warmzeit seit ca. 10.000 Jahren = unsere Zeit (Anthropozän)**

Vor 100.000 Jahren etwa begann die letzte von 6 Eiszeiten, die das Klima in Europa bestimmten. Vor 90.000 Jahren, vor 70.000 Jahren, vor 50.000 Jahren, vor 30.000 Jahren bis vor 10.000 Jahren war unsere Gegend nicht von Menschen bewohnt und von eiszeitlichen Tieren wie Mammuts oder Moschus-Ochsen bevölkert.

Ganz Skandinavien und die heutige Ostsee, Teile der Nordsee, Norddeutschland und das Baltikum waren in dieser Zeit von einem kilometerdicken Eispanzer bedeckt, das heutige England war noch keine Insel, sondern auf einer breiten Landbrücke mit dem Festland verbunden.

Das Alpengebiet war in der letzten Eiszeit mit einem zwei bis drei Kilometer dicken Eispanzer vom Gardasee bis zur Linie des heutigen Starnberger Sees bis nördlich des Chiemsees bedeckt. Als die Temperaturen von 20.000 bis 10.000 vor unserer Zeit stiegen, schmolzen die Eispanzer der Alpen (Gletscher) langsam ab und es bildeten sich Flussläufe, die das Schmelzwasser abfließen ließen (es sind Flusssysteme, die später – als Menschen hier zuwanderten und siedelten - Salzach, Inn, Isar, Lech oder Rhein genannt wurden).

Eine Darstellung im Landauer Steinzeitmuseum zeigt, wie in den letzten 10.000 Jahren der Meeresspiegel um 100 Meter stieg (1 cm pro Jahr) und dabei die riesigen (bewohnten) **Dogger-Inseln in der Nordsee** immer kleiner wurden und schließlich vollends verschwanden, d.h. von der Nordsee verschluckt wurden. Wo früher auf den Inseln des Doggerlandes Menschen lebten, befindet sich heute die Doggerbank, eine Flachstelle in der Nordsee mit einer Durchschnittstiefe von „nur“ 35 Meter.



## Erste Menschen im Gebiet unseres heutigen Landkreises

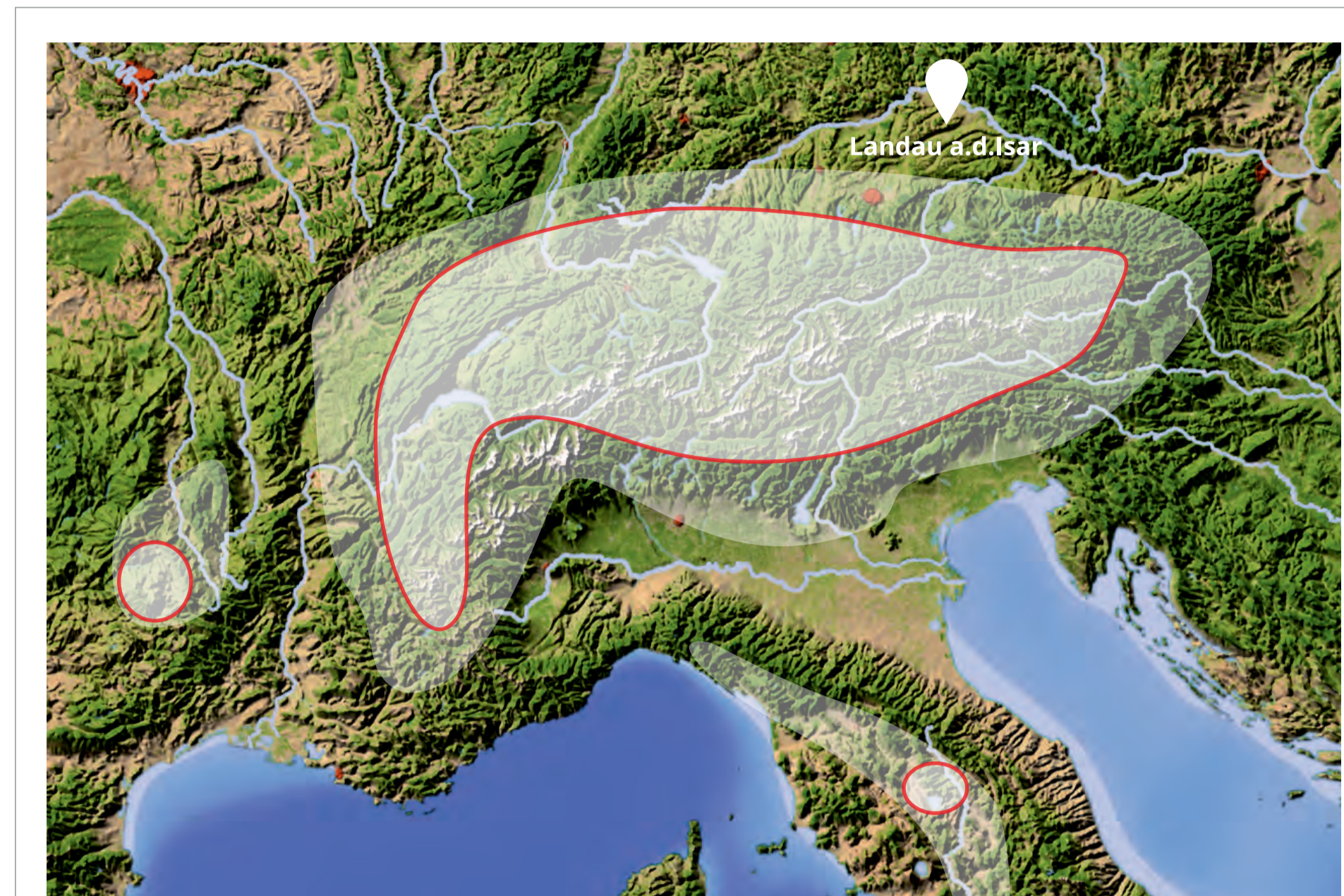
Die Gegend unseres Landkreises wurde zum Ende der Eiszeit erstmals von Jägern und Sammlern durchstreift. Sie wanderten aus der Schwarzmeergegend, über den Balkan meist entlang von Flüssen (Donau) in das Gebiet nördlich der Alpen ein. Erste Siedlungsspuren fanden Archäologen auf den Isaranhöhen zwischen Zeholfing und Ettlting, auf dem Bergsporn des heutigen Dingolfing (Obere Stadt beim Storchenturm) und im Vilstal bei Aufhausen. Aus der Zeit der Kelten und der Römer sind keine Siedlungen oder gar Städte nachweisbar. Als gesichert gilt, dass zu dieser Zeit Handelsstraßen unsere Gegend durchquerten, die mit Herbergsmöglichkeiten und Flussübergängen gesichert waren. Dauerhafte Besiedlung ist in Dingolfing seit 764 nachweisbar.

Zu den frühesten urkundlichen Erwähnungen zählen Reisbach 760, Niederhausen 731, Loiching 885 und Pilsting 889.



**Sie möchten noch mehr erfahren?**

Ausführlichere Informationen und weitere Fotos finden Sie online.



Die Karte zeigt die letzten großen Eiszeiten. (Weichsel-Würm-Kaltzeit: ca. 115.000 - 10.000 v. Chr. (rot) und Saale-Riß-Kaltzeit ca. 300.000 - 130.000 v. Chr.)

## Die Isar kam vor 15.000 Jahren

Die Isar gehörte in der zu Ende gehenden Eiszeit wie Lech, Inn und Salzach zu den Flusssystemen, die das Schmelzeis des Alpengletschers nach Norden entwässerten und der Donau zuführten. Sie suchte sich ein Tal vom heutigen Tölz zum heutigen Wolfratshausen, wo sie einen See bildete. Den weiteren Weg nach Norden (ins heutige München) versperrte der Ur-Isar ein Molasse-Hügel nördlich des heutigen Wolfratshausen, so dass sie nach Osten „abbog“ und in der Nähe des heutigen Wasserburg in den Ur-Inn mündete.

Im Laufe der Jahrtausende grub sich die Ur-Isar jedoch ein Flussbett durch den Molasse-Riegel hindurch, bahnte sich ihren Weg nach Norden und schuf sich das Flussbett, in dem sie heute durch München, Landshut, Dingolfing und Landau zur Donau fließt. Diese „Umleitung“ der Isar erfolgte etwa vor 15.000 Jahren, zu einer Zeit als unsere Gegend noch unbewohnt war.

Etwa zur gleichen Zeit vor 15.000 Jahren, im Jahr 13.004 v. Chr. kam es zum letzten Vulkanausbruch im Gebiet des heutigen Deutschland. In der Eifel explodierte der Laacher Vulkan (heute unter dem Laacher See bei Maria Laach) und der einsetzende Lavastrom versperrte bei St. Goar dem Rhein seinen Weg nach Norden. Die Lava staute den Rhein auf, bis er das Hindernis durchbrach und die nördlichen – damals größtenteils noch unbewohnten - Gebiete im heutigen Nordrhein-Westfalen und in Holland überflutete.

### Spektakulärer Fund

Der Landwirt und ehem. Kiesunternehmer Johann Reindl aus Brettbach (Gemeinde Mengkofen) besitzt einen Mammut-Stoßzahn, der bei Arbeiten in der Kiesgrube zu Tage kam.



## Kultur-TIPP

Besuchen Sie den

**KASTENHOF LANDAU**  
Das Museum für Steinzeit und Gegenwart



[www.steinzeit-museum.de](http://www.steinzeit-museum.de)

Mammuts lebten in der zu Ende gehenden Eiszeit in unserer Gegend, die damals die Vegetation einer Tundra hatte. Die letzten Vertreter der Mammute, die der weitaus bekanntesten Art, dem Wollhaarmammut (*M. primigenius*) angehören, starben erst vor rund 4000 Jahren auf der nordasiatischen Wrangelinsel aus.

