

Allgemeine Informationen zu den Isarbrücken

Mittelalter und Neuzeit

Die älteste bekannte Brücke auf heutigem Münchner Stadtgebiet war die Föhringer Brücke über die Isar, die sich vermutlich in der Nähe des heutigen Stauwehres Oberföhring befand. Sie wird im Augsburger Schied von 1158 erwähnt, während unklar ist, ob damals bereits eine Isarbrücke bei der neu gegründeten Stadt München bestand. Eine solche ist erst 1180 urkundlich erwähnt und führte etwa an der Stelle der heutigen Ludwigsbrücke über den Fluss. Nach der Zerstörung der Föhringer Brücke durch Heinrich den Löwen blieb die Brücke bei München über Jahrhunderte die einzige befahrbare Isarbrücke zwischen Bad Tölz und Freising. Im Mittelalter wurden zahlreiche Brücken über die Münchner Stadtbäche errichtet, die größtenteils kanalisierte Seitenarme der Isar waren. Vor den Stadttoren der inneren und äußeren Stadtmauer führten Brücken über die wassergefüllten Gräben. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts listete das städtische Brückenverzeichnis 49 Brücken und 30 Stege auf, für deren Instandhaltung die Stadt zu sorgen hatte, worunter sich aber nur eine Steinbrücke befand. Brücken im Bereich des herzoglichen Hofes und auf privatem Gelände waren dabei nicht erfasst. In den folgenden Jahrhunderten änderte sich die Zahl der städtischen Brücken nur wenig, allerdings wurden immer mehr Holzbrücken durch Steinbrücken ersetzt, zunächst im 16. Jahrhundert die Brücken über die Stadtgräben vor den Toren, im 18. Jahrhundert auch die Isarbrücke. Dabei nutzte man eine an dieser Stelle entstandene und mittlerweile befestigte Kiesinsel, die heutige Museumsinsel, um anstelle einer durchgehenden Brücke zwei getrennte Brücken zu errichten. Die innere Brücke führte über den linken Isararm, die Große Isar, die äußere Brücke über den rechten Isararm, die Kleine Isar, und den Auer Mühlbach. Der Brückenteil über den Auer Mühlbach wurde auch Schwanenbrücke oder Schleifferbrücke genannt.

19. Jahrhundert

1804 entstand als zweite Isarbrücke an der Stelle der heutigen Max-Joseph-Brücke bei Bogenhausen, das damals noch außerhalb des Stadtgebiets lag, eine hölzerne Straßenbrücke, die 1811 durch eine Holzbrücke mit gemauerten Pfeilern ersetzt wurde.

Am 13. September 1813 stürzte bei einem Hochwasser ein Teil der Schwanenbrücke ein, was etwa 100 Menschen das Leben kostete. Zunächst als provisorische Notbrücke eingerichtet, entstand die äußere Isarbrücke von 1822 bis 1828 als Neubau wieder und wurde nun nach dem damaligen König Ludwig I. Ludwigsbrücke genannt. 1832 wurde als dritte Isarbrücke die Reichenbachbrücke als hölzerne Straßenbrücke errichtet. In dem Brückenverzeichnis von 1833 sind 162 Brücken für München und sein Umland verzeichnet, wobei dieses Verzeichnis sowohl städtische als auch staatliche Brücken enthält, aber nicht die auf der anderen Isarseite gelegene Vorstadt Au berücksichtigt, die erst 1854 eingemeindet wurde und in der aufgrund des Auer Mühlbachs und seiner zahlreichen Seitenarme ebenfalls viele Brücken lagen.

Im Rahmen des Baus der Münchner Prachtstraßen Maximilianstraße und Prinzregentenstraße als Ausfallstraßen nach Osten entstanden 1859–65 die Maximiliansbrücke als Steinbrücke und 1891 die Luitpoldbrücke als Dreigelenkbogen-Eisenbrücke. Für das neue Verkehrsmittel Eisenbahn wurden 1850–57 die Großhesseloher Brücke und 1869–71 die Braunauer Eisenbahnbrücke

als Eisenfachwerkbrücken errichtet. Auch die 1874–76 zur besseren Anbindung des 1854 eingemeindeten Stadtteils Giesing an die Altstadt erbaute Wittelsbacherbrücke und die 1876 anstelle der 1873 bei einem Hochwasser eingestürzten Holzbrücke bei Bogenhausen neu errichtete Brücke waren Eisenfachwerkbrücken. Über die breite Trasse der Bahnstrecke München–Augsburg entstand 1870 die Herbststraßenbrücke, die jedoch aufgrund des gewachsenen Verkehrsaufkommens bereits 1891/92 durch eine neue Brücke ersetzt werden musste, die heutige Hackerbrücke, die als Eisenfachwerkbogenbrücke mit aufgehängter Fahrbahn errichtet wurde. Die alte Herbststraßenbrücke wurde weiter stadtauswärts an der Stelle der heutigen Donnersbergerbrücke wiederaufgebaut. 1891/92 wurde die innere Ludwigsbrücke durch einen Neubau ersetzt. Die 1892 errichtete Ludwig-Ferdinand-Brücke über den Nymphenburger Kanal war die erste Bogenbrücke, bei der Eisenbeton als Baumaterial verwendet wurde. Ende des 19. Jahrhunderts wurden auch die ersten reinen Fußgängerbrücken errichtet: Mariannenbrücke (1888) und Kabelsteg (1898) als Verbindung zur Praterinsel, der Wehrsteg (1888) als Verbindung zwischen den beiden Isarinseln und der Flauchersteg (1890) über die Isar im Süden.

Erste Hälfte des 20. Jahrhunderts:

Bei einem Jahrhunderthochwasser im Jahre 1899 wurden die Luitpoldbrücke und die mittlerweile Max-Joseph-Brücke genannte Bogenhausener Brücke zerstört, diesmal kamen jedoch keine Menschen ums Leben. Als erstes wurde 1901 die Luitpoldbrücke wiederaufgebaut, die Finanzierung übernahm wie schon beim ursprünglichen Bau Prinzregent Luitpold. Die Bogenhausener Brücke wurde zunächst durch eine Notbrücke ersetzt. Anschließend beschloss die Stadtverwaltung ein großes Brückenbauprogramm, dem ein Angebot des Unternehmens Sager & Woerner zugrunde lag, das bereits die Luitpoldbrücke wiederaufgebaut hatte. Es sah den Neubau von fünf Isarbrücken und die Umsetzung der alten Wittelsbacherbrücke nach Thalkirchen vor, dem bei der Eingemeindung 1900 eine eigene Brücke zugesichert worden war. Da für die neuen Brücken dieselben Lehrgerüste wiederverwendet werden konnten und dieselbe Notbrücke nacheinander an verschiedenen Stellen der Stadt aufgebaut werden konnte, waren die Kosten beträchtlich geringer als bei separaten Einzelprojekten. Als erstes wurde 1902 die Max-Joseph-Brücke wiederaufgebaut. 1903 folgten die Corneliusbrücke, eine neue Verbindung zwischen Isarvorstadt und Au, und der Neubau der Reichenbachbrücke. Dabei wurde die alte Holzbrücke, die völlig unerwartet das Hochwasser von 1899 überstanden hatte, auf Schienen seitlich versetzt und diente während des Baus der neuen Brücke als Notbrücke. Entgegen der ursprünglichen Planung wurde 1903/04 bei Thalkirchen eine Holzbrücke auf betonummantelten Stahlpfosten errichtet. Das diente einerseits dem besseren Erhalt des Landschaftsbilds, für den eine Bürgerinitiative eingetreten war, andererseits blieb die Stadt dadurch flexibler bei den im Süden Münchens geplanten Wasserbauten, z.B. des Isar-Werkkanals und des Wasserkraftwerks Isarwerk 1. Die alte Wittelsbacherbrücke wurde stattdessen 1904 an die Stelle der heutigen Brudermühlbrücke versetzt, wodurch auch der Stadtteil Sendling einen Isarübergang nach Giesing erhielt. 1904/05 wurden die Wittelsbacherbrücke und die äußere Maximiliansbrücke neu gebaut. Die innere Maximiliansbrücke war noch in Ordnung und wurde lediglich verbreitert.

Um die auf der Isarhochterrasse gelegene obere Au besser an die Stadt anzuschließen, wurde 1901 die Gebtsattelstraße in Verlängerung der geplanten Corneliusbrücke angelegt. Da an der oberen Hangkante entlang bereits die für den

Verkehr wichtige Hochstraße verlief, die nicht unterbrochen werden sollte, wurde für die Gebtsattelstraße ein tiefer Einschnitt in die Hangkante gegraben und die Hochstraße mit der 1901/02 errichtete Gebtsattelbrücke über diesen Einschnitt hinweggeführt. 1900 beschlossen die Gemeinden Freimann, Unterföhring und Oberföhring, gemeinsam den Bau einer Brücke zu finanzieren. 1902/03 entstand die Leinthalbrücke an der Grenze zwischen Ober- und Unterföhring, 1907 wurde direkt daneben die Föhringer Eisenbahnbrücke errichtet.

In den folgenden Jahren wurden viele Stadtbäche überwölbt und mit Straßen überbaut, so entstand z.B. die Sparkassenstraße über dem Pfisterbach. Dadurch verschwanden viele frühere Brücken oder waren nicht mehr als Brücken im Stadtbild zu erkennen. Auch der Auer Mühlbach wurde streckenweise eingewölbt und überbaut. Im Ersten Weltkrieg und zur Zeit der Inflation waren keine größeren Brückenbauten möglich. Auch nach dem wirtschaftlichen Aufschwung der 1920er Jahre standen andere Projekte wie der Bau neuer Siedlungen zur Linderung des Wohnungsmangels und der Bau neuer Kraftwerke (zum Beispiel Isarwerk 2, Isarwerk 3) zur Energieversorgung im Vordergrund. Lediglich kleinere Umbauten bestehender Brücken wurden durchgeführt wie das Ersetzen der als Holzbrücke errichteten Bosch-, Zenneck- und Mariannenbrücke durch Balkenbrücken aus Stahlbetonplatten.

Größere Brückenbauten wurden erst wieder in den 1930er Jahren durchgeführt. Ein Neubau der Donnersbergerbrücke war zwar schon 1926 geplant worden, da die alte Brücke nur eine Breite von 5,40 m hatte und somit einen Engpass für die 17 m breite Straße darstellte. Der Neubau wurde aber erst von den Nationalsozialisten verwirklicht, wobei das Projekt ihrer Vorliebe nach repräsentativen Bauten und publikumswirksamen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen entgegenkam. 1934/35 entstand die neue Brücke mit einer Breite von 24,50 m und einer Länge von 230 m. Ein weiteres Großprojekt der Nationalsozialisten war die Reichsautobahn nach Salzburg. Die Rosenheimer Straße wurde als Autobahnzubringer ausgebaut, und für die Verkehrssteigerung mussten auch die beiden Ludwigsbrücken neu gebaut werden. Die neuen Brücken entstanden 1934/35, die Große Isar wurde jetzt von einem einzigen Bogen überspannt statt wie früher von drei, die äußere Ludwigsbrücke hatte zwei Bögen. Dabei wurde erstmals in München die Technik des Melanbogens verwendet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg:

Die meisten Isarbrücken waren während des Zweiten Weltkriegs nur leicht beschädigt worden und konnten weiter benutzt werden. Lediglich die Thalkirchner Brücke und die Brudermühlbrücke hatten schwerere Treffer erhalten, der westliche Teil der Leinthalbrücke war 1945 gesprengt worden. Stärker betroffen waren die Brücken über diejenigen Eisenbahnstrecken, die Hauptziele für Bombenangriffe waren. Bei der Hackerbrücke stürzte ein ganzes Feld ein, bei der Donnersbergerbrücke waren vor allem die nördlichen Felder stark beschädigt. Auch die Überbrückung der Stadtbäche war an vielen Stellen zerstört, ganze Straßenzüge wurden dadurch unpassierbar. Da zunächst der Wohnungsbau und die Reparatur zerstörter Straßen im Vordergrund stand, wurden die Lücken in den Brücken erst einmal nur provisorische mit Fußgängerstegen geschlossen, so 1947 die Hackerbrücke und 1948 die Brudermühlbrücke. Beide Brücken wurden erst 1953 wieder für den Straßenverkehr geöffnet.

Für die ab den frühen 1950er Jahren geplanten Tangentialstraßen, die den Durchgangsverkehr um die Innenstadt herumführen sollten, wurden neue Brücken

errichtet und bestehende ausgebaut. So wurde für den Übergang des Mittleren Rings über die Isar im Süden die Brudermühlbrücke verbreitert und im Norden die John-F.-Kennedy-Brücke neu gebaut. Auch die Donnersbergerbrücke wurde verbreitert. Für den geplanten Äußeren Ring, der jedoch nur teilweise verwirklicht wurde, wurde 1960 die Herzog-Heinrich-Brücke als dritte Brücke parallel zu der Leinthalbrücke und der Föhringer Eisenbahnbrücke errichtet, für den Autobahnring der A99 1972–1974 die Isarbrücke Unterföhring. Das jüngste große Brückenprojekt Münchens ist die 2007 begonnene Erneuerung der Hochbrücke Freimann, die die Bundesautobahn 9 über eine Straßenkreuzung und Bahngleise hinwegführt.

Brücken:

Bei den über 1000 Brücken, die es in München gibt, kann hier nur eine Auswahl der wichtigsten Brücken wiedergegeben werden. Diese Auswahl orientiert sich an dem unter Literatur genannten Standardwerk „Geschichte der Münchner Brücken“ von Christine Rädlinger.[1] Dabei werden hier jedoch mit Ausnahme von vier historisch besonders wichtigen Brücken nur die Brücken berücksichtigt, die heute noch bestehen und als solche erkennbar sind, also z.B. keine Brücken über mittlerweile zugeschüttete Stadtbäche, die heute nur als normale Straße sichtbar sind. Zusätzlich aufgenommen wurden die Candidbrücke und die Isarbrücke Unterföhring wegen ihrer besonderen Verkehrsbedeutung für den Mittleren Ring bzw. den Autobahnring.

<http://www.stadtatlas-muenchen.de/muenchner-bruecken-kalender-2008.html>

https://de.m.wikipedia.org/wiki/Br%C3%BCcken_in_M%C3%BCnchen

<https://tivolifoto.com/2013/03/26/entlang-der-isar-durch-mnchen/>

http://www.nordostkultur-muenchen.de/architektur/images/isarbruecken_gesamt.gif

30 Brücken:

1. Marienbrücke (Start der Floßfahrten)



2. Mühlthalbrücke



3. Grünwalder Brücke



4. Großhesseloher Brücke



5. Isarwerkkanal



6. Marienklausensteg





7. Thalkirchner Brücke



8. Flauchersteg



9. Brudermühlbrücke



10. Braunauer Eisenbahnbrücke



11. Wittelsbacherbrücke



12. Reichenbachbrücke



13. Corneliusbrücke



14. Zenneckbrücke (Deutsches Museum) Hier beginnt die Radroute München Venedig



15. Boschbrücke (Deutsches Museum)



16. Ludwigsbrücke - Baustelle





17. Kabelsteg



18. Praterwehrbrücke



19. Maximiliansbrücke



20. Luitpoldbrücke



21. Max-Joseph-Brücke



22. John-F.-Kennedy-Brücke



23. Sankt-Emmeram-Brücke



24. Föhrringer Ring



25. Leinthalerbrücke





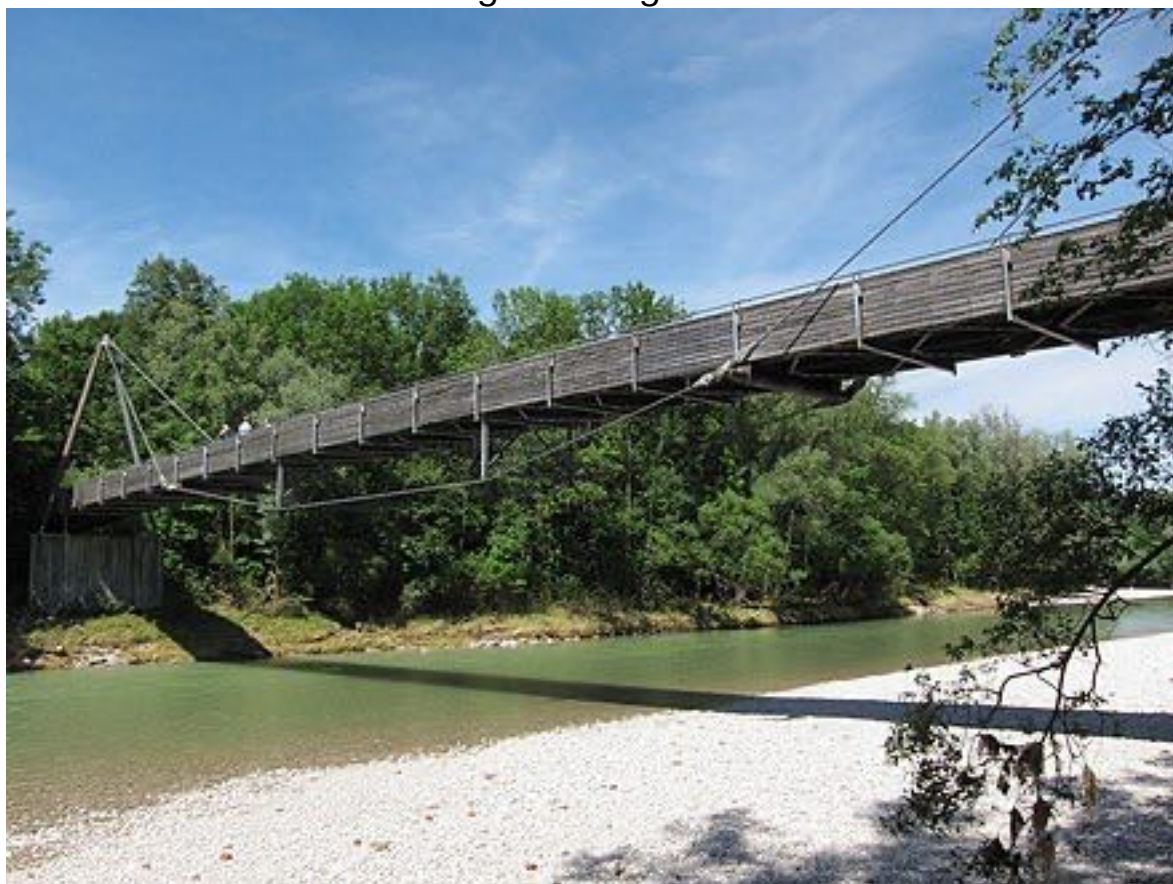
26. Isarsteg Unterföhring



27. A 99



28. Kolomanbrücke / Isarsteg Ismaning



29. B 471

30. Dietersheim

31. Mintraching

