

Isarbrücke

„Bockerlbahn“



Wissenswertes

Die Bockerlbahnbrücke - seit 1903 ein Wahrzeichen von Landau

Die „Bockerlbahnbrücke“ wurde 1903 als Teil der **Eisenbahnstrecke von Landau nach Arnstorf** gebaut und diente mit kriegsbedingten Unterbrechungen bis 1994 der verkehrsmäßigen Erschließung des Hinterlandes. Die Zentralfunktion Landau wurde dadurch erheblich gestärkt. Hohe Fahrgastzahlen und großes Frachtaufkommen führten dazu, dass der Raum Eichendorf mit der Stichbahn (von Aufhausen nach Kröhstorf) angeschlossen wurde. Die Streckeneröffnung erfolgte am 09.11.1915. Der Automobilverkehr steckte Anfang des 20. Jahrhunderts noch in den Kinderschuhen. Erst das Wirtschaftswunder nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland (Soziale Marktwirtschaft), als sich Privatpersonen ein Auto leisten konnten, führte zu einem Rückgang der Fahrgäste und 1964 zur Einstellung des Personenverkehrs. Drei Jahrzehnte lang blieb der Betrieb wegen des Transports landwirtschaftlicher Produkte noch einigermaßen rentierlich. Als der Zuckerrübentransport zur Zuckerfabrik in Plattling auf die Straße verlagert wurde, stellte man den Güterverkehr 1993 ein und die Strecke wurde ein Jahr später am 28. Mai 1994 stillgelegt.

Nach jahrelangen Bemühungen gelang es dem Landrat und den Bürgermeistern von Landau, Eichendorf, Simbach und Arnstorf den stückweisen Verkauf der Bahngrundstücke und des Dammschüttmaterials zu verhindern (siehe Bahnstrecke Marklkofen - Mamming - Pilsting) und die Trasse für einen Radweg zu sichern, der am 24.08.1999 eröffnet wurde. In Erinnerung an die dampfenden und lauten Lokomotiven (Bockerl) der einstigen Bahnstrecke setzte das Landratsamt den Namen **„Bockerl-Bahn-Radweg“** durch, obwohl der Radweg im weiteren Verlauf von Arnstorf ins Rottal keiner ehemaligen Bahntrasse mehr folgt.

Die Bahnbrücke war 1903 mit einer Spannweite von 79 Metern die **längste selbsttragende Stahlbrücke in Bayern** und ein Signal, dass das Königreich Bayern im Industriezeitalter angekommen war. In einer Zeit, in der benachbarte Isarbrücken **oft nur von einem Fuhrwerk befahren** werden durften – um den Einsturz zu vermeiden –, war die Tragfähigkeit der Eisenbahnbrücke ein Quantensprung. Der Bau der Bockerlbahnbrücke war 1902/03 eine Sensation. Sie ist heute wie die Stadtbrücke ein **Wahrzeichen der Stadt Landau**.



Ein Schienenbus auf der Auffahrtsbrücke zur Isarbrücke.



Baulastträger
Stadt
Landau a.d. Isar

Baubeginn 30.06.1902
Eröffnung 31.12.1903

Breite der Isar 60 m
Flusskilometer 28,1 km

Technische Daten
Lichte Weite 79,6 m
Stützweite 81 m
Breite zwischen Geländern 4,4 m
Brückenfläche 356,4 m²

Objekt- und Tragwerksplanung
Reichsbahndirektion Regensburg

Brückenbau
Firma Liepold, Holzminden und Nock & Cie, Würzburg

Kosten (insgesamt)
Die Gesamtkosten der Strecke von Landau nach Arnstorf beliefen sich auf 2.032.169 RM (pro Kilometer 79.818 RM).

Finanzierung
Das Königreich Bayern finanzierte 1.872.101 RM
Örtliche Interessenten (Kommunen) 160.068 RM



Mit 79 Metern war die Bahnbrücke damals die längste selbsttragende Stahlbrücke in Bayern.



Belastungsprobe der Brücke am 20. Mai 1903 mit zwei Lokomotiven und acht beladenen Kieswaggons. Die Brücke bewegte sich lediglich um 13 mm.



Luftaufnahme von ca. 1970. Der heutige Schulbereich (Pfarrer-Huber-Schule und Berufsschule) ist noch ungebaut.

IMPRESSUM

Gefördert aus dem EU-Programm LEADER, Projektzeitraum: 2014 - 2022
Maßnahmeträger: 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 & Tiefenfoto: dot Werbeagentur, Marco Gambel
Landratsamt Dingolfing-Landau, Kommunde und staatliche Archive, Wasserwirtschaftsamt, Bayer. Vermessungsverwaltung, EuroGeographics, Privatfotos, Zeitungsberichte aus DA, LZ, LNP
Lokalisatorische Forschungen: Werner Petschko, Nik Söhl
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)

Die Vorgeschichte

Landau a.d.Isar bekam im Jahre 1875 den ersten Bahnanschluss, als die Strecke Mühldorf-Plattling eingeweiht wurde. Sie sollte die Verbindung vom Alpengebiet nach Böhmen (damals Österreich-Ungarn) verbessern. Ursprünglich war sogar an eine schnelle Verbindung von Triest (wichtigster Mittelmeerhafen des Habsburger Reiches) nach Prag (damals Böhmen und Teil des Habsburger Reiches) gedacht.

Ab 1880 war auch die **Residenzstadt München direkt zu erreichen**, als der Streckenabschnitt Landshut – Landau eingeweiht wurde (und der Umweg über Regensburg entfiel). Zeitgleich mit dem Bau der Bahnstrecken durch das Isartal halbierte sich mehrere Jahre hintereinander der Floßverkehr auf der Isar, bis er Ende des 19. Jahrhundert fast gänzlich eingestellt wurde.

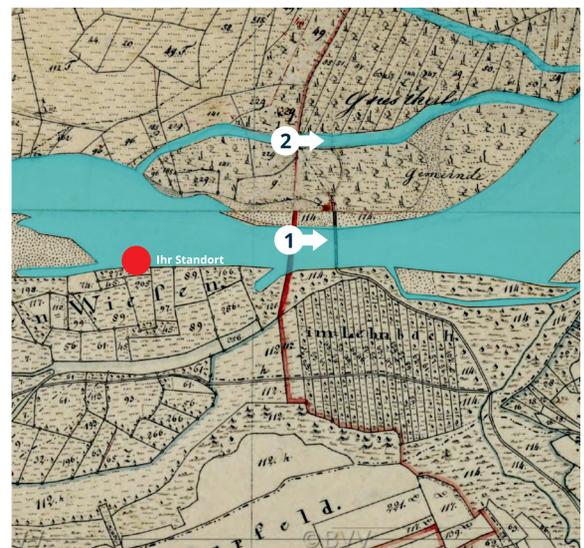
Landau a.d.Isar hatte 1875 ein **sehr stattliches Bahnhofsgebäude** bekommen. Bis heute halten sich Gerüchte, dass die Pläne der weit größeren Stadt Landau in der Pfalz (die damals zum Königreich Bayern gehörte) mit denen für Landau a.d.Isar von der königlichen Regierung in München vertauscht worden waren.

In den 90er-Jahren des 19. Jahrhunderts kam es in Bayern landesweit zu einem Eisenbahnfieber. Das Lokbahngesetz förderte privat finanzierte Nebenbahnen, die das bäuerliche Hinterland der Städte erschließen sollten. Anders als noch eine Generation vorher (als z.B. Pilsting die Eisenbahn nicht wollte), entspann sich ein Wettbewerb zwischen den ländlichen Marktgemeinden um einen Bahnanschluss. In jeder größeren Gemeinde hatten sich Eisenbahnkomitees gebildet, die sich mit Nachbardörfern verbündeten oder verfeindeten, wenn es um die Planung neuer Strecken ging. Eine Schlüsselrolle spielte dabei der Landtagsabgeordnete Dr. Hauber aus Arnstorf, der sich für die bahnmäßige Erschließung seines Heimatortes von Landau aus aussprach, nachdem zuvor jahrelang eine Streckenführung von Plattling nach Arnstorf über Eichendorf favorisiert worden war. Landau startete erst spät (1895) mit Bemühungen um den Bahnanschluss, ging aber als Sieger aus dem Wettstreit hervor, als am 30.6.1900 das Gesetz über den Bau der Eisenbahn von Landau a.d.Isar nach Arnstorf von Prinzregent Luitpold veröffentlicht wurde. Die Bevölkerung (auch viele Landauer) dankten es Dr. Hauber mit einem Fackelzug. Die Stadt Landau ernannte den Bayerischen Ministerpräsidenten (1890 - 1903) Friedrich Krafft, Freiherr von Crailsheim (1841 - 1926) zum Ehrenbürger und feierte ein großes Jubelfest.

Katerstimmung herrschte dagegen in Plattling und Deggendorf, die sich von einer anderen Streckenführung wirtschaftliche Vorteile für ihre Städte erhofft hatten. Der Zufall wollte es, dass die Deggendorfer zur Landauer Siegesfeier die Musik machen mussten. Ihre Stadtkapelle befand sich auf einer Kunstreise und hatte zufällig für diesen Tag in Landau Konzerte geplant, die „großartig“ besucht waren.

Am 20. Dezember 1903 meldet die Tageszeitung, dass die Probefahrt und die Eröffnung wegen eines Dammrutsches an der Poschingerleite (Isarprallhang) verschoben werden müsse. Die Schienen hingen frei in der Luft, es tat sich ein 8 Meter tiefes Loch auf. Schließlich konnte die **Probefahrt am 29. Dezember 1903** stattfinden, am 30. Dezember waren alle Schulkinder zu einer Freifahrt eingeladen. Die erste Fahrkarte für den Frühzug am 31.12.1903 um 4.51 Uhr löste der Bauer Xaver Bachmaier aus Hinteröd. **Der Fahrpreis für die Hin- und Rückfahrt Arnstorf-Landau betrug 1,40 Mark.**

Die Isar damals & heute



Auszug aus der Flurkarte von ca. 1827 mit dem damaligen Isarverlauf. Die rote Linie links markiert die Stadtgrenze zur Gemeinde Frammering. Die Holzbrücke (1) existierte nur kurzzeitig in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Furt (2) durch einen Nebenarm der Isar.



Der Flussverlauf (blau) von 1827 auf einer aktuellen Karte zum Vergleich. Die Isar wurde in ein zentrales Flussbett gezwungen.

1900 Die Stadt Landau hat zu den Grunderwerbskosten 50.000 Mark beizutragen. Dafür werden städtische Schuldverschreibungen ausgegeben.

1901 Der Grunderwerb stößt auf große Schwierigkeiten bei den Landwirten. Ein Scheitern des Projekts ist nicht ausgeschlossen. Am 11. Mai 1902 wird Einigung erzielt.

1902 (2. Jänner) Die Zeitung dringt darauf, dass einheimische Arbeiter verwendet werden, die im Winter in der Landwirtschaft nicht gebraucht werden.

30.6.1902 Die Firma Liepold aus Holzminden beginnt mit dem Bau der Isarbrücke. Sie beschäftigt kaum einheimische Arbeiter.

13.8.1902 Bei Erdarbeiten werden überwiegend einheimische Arbeiter eingesetzt. Es kommt zu einer Reihe von Unfällen (Einsturz von Gerüsten, Erdrutsche) mit Schwerverletzten.

3.9.1902 Die **italienischen Arbeiter** (28 Pfennig Stundenlohn zugesagt, nur 24 Pfennig ausbezahlt) treten in den Streik und verlassen die Baustellen. Zeitweise nur noch bayerische Arbeiter.

Im Herbst 1902 und im Frühjahr besetzen **kroatische Wanderarbeiter** die freien Stellen. Im März legen wiederholt bis zu 150 Arbeiter die Arbeit nieder und marschieren zum Bezirksamt (heute Landratsamt), um sich zu beschweren.

12. Mai 1903 Die Eisenbrücke über die Isar ist vollkommen montiert. Ende Mai 1903 Belastungsprobe mit zwei Lokomotiven, anschließend verkehren schon Materialzüge über die Brücke.

Die Eröffnung der Strecke wird für den **20. Dezember 1903** angekündigt. Der Fahrplan sieht **täglich drei Fahrten in jede Richtung** vor. Die Fahrzeit für die 24,2 Kilometer lange Strecke beträgt eineinhalb Stunden.

Arnstorf ab	04.51	09.21	15.21
Landau an	06.20	10.50	16.50

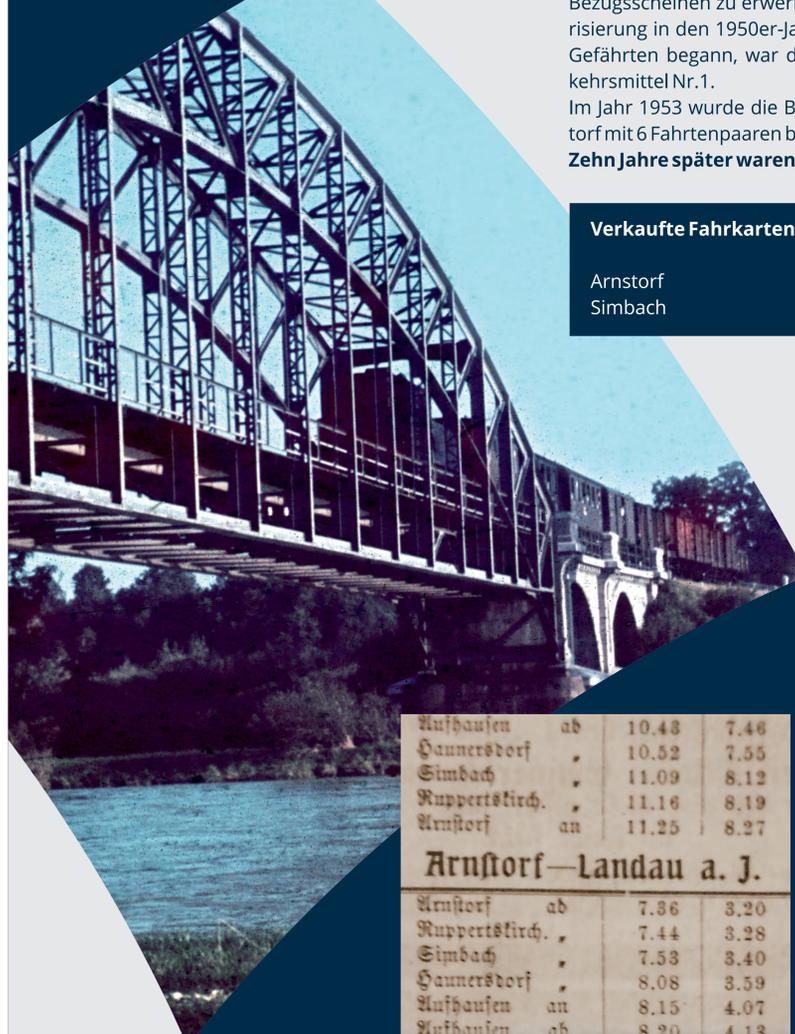
Landau ab	07.00	12.00	19.20
Arnstorf an	08.31	13.21	20.51

In der Nachkriegszeit, in der Autobesitzer die absolute Ausnahme waren, Benzin nur mit Bezugsscheinen zu erwerben war und die Motorisierung in den 1950er-Jahren auf zweirädrigen Gefährten begann, war die Eisenbahn das Verkehrsmittel Nr.1.

Im Jahr 1953 wurde die Bahnstrecke nach Arnstorf mit 6 Fahrtenpaaren bedient.

Zehn Jahre später waren es nur mehr zwei.

Verkaufte Fahrkarten:	1952	1963
Arnstorf	13.624	838
Simbach	11.086	681



Arnstorf—Landau a. J.			
Arnstorf ab	10.48	7.46	
Gaunersdorf	10.52	7.55	
Simbach	11.09	8.12	
Ruppertskirch	11.16	8.19	
Arnstorf an	11.25	8.27	
Arnstorf ab	7.36	3.20	
Ruppertskirch	7.44	3.28	
Simbach	7.53	3.40	
Gaunersdorf	8.08	3.59	
Aufhausen an	8.15	4.07	
Aufhausen ab	8.20	4.13	
Wildthurn	8.27	4.23	
Wöding	8.36	4.34	
Landau a. J.	8.46	4.44	
Landau a. J. an	8.59	4.57	
Aufhausen—Kröhlstorf.			
Aufhausen ab	10.45	7.48	
Ruppertsdorf	10.51	7.54	
Simbach	11.07	8.03	

Nicht nur schnell, sondern auch relativ sicher: Die Isar als Verkehrsweg für Flöße



Sie möchten noch mehr erfahren?

Ausführlichere Informationen und weitere Fotos finden Sie online.

Reisen war bis in die Neuzeit eine beschwerliche Angelegenheit. Straßen, selbst befestigte Wege im heutigen Sinne gab es kaum. Oft sanken Pferdefuhrwerke im Morast, Radbrüche waren an der Tagesordnung. Als König Max II. im Jahre 1849 Dingolfing besuchte, warteten Tausende Menschen stundenlang auf den hohen Gast. Seine Ankunft erfolgte nicht mehr – wie geplant – bei Tageslicht, sondern erst kurz vor Mitternacht, weil der König und sein Gefolge auf den schlechten Straßen von Gangkofen nach Dingolfing nur im Schrittempo vorankamen und die königliche Kutsche durch einen Radbruch in Verzug kam.

Die Menschen in früheren Jahrhunderten reisten in der Regel nicht. Auf Reisen zu gehen war im Mittelalter ein schwer kalkulierbares Risiko, das damals meist nur Kaufleute, Pilger sowie der Adel und Hochadel und dessen Beauftragte auf sich nahmen. Die meisten Reisenden waren zu Fuß unterwegs und konnten bei einer Marschleistung von 4 bis 6 Stundenkilometer täglich zwischen 25 und 40 Kilometer weit kommen. Mit Lasttieren oder Packwagen konnte man täglich zwischen 25 und 30 Kilometer zurücklegen. Es dürfte kein Zufall sein, dass Städte häufig in Abständen von 20 - 30 Kilometern - der Tagesstrecke eines Lastfuhrwerkes - angesiedelt waren. Zu Pferd kam man auf 50 bis 60 Tageskilometer. Eilboten schafften mit Pferdewechsel über 100 Kilometer am Tag. Flussschiffe kamen bei Talfahrten (bei etwa 7 km/h) täglich zwischen 100 und 150 Kilometer weit. Flöße - nur sie verkehrten auf der Isar - waren geringfügig langsamer.

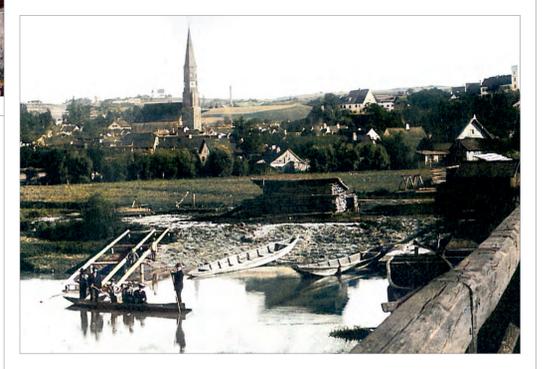
In der frühen Neuzeit wurden schnellere durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten erreicht. Leistungsfähigere Pferde, bessere Straßen und Brücken, sowie Relaisstationen für Reit- und Zugtiere verkürzten ab dem 18. Jahrhundert die Reisezeiten.

1657 gab es in England zwischen London und Chester **die erste Postkutschenlinie.** Aufgrund der territorialen Zersplittertheit gab es **in Deutschland erst ab 1805** erfolgsversprechende Ansätze zum Aufbau eines Postwagen- bzw. Postkutschenetzes. Um 1820 waren die bedeutenden Überlandpoststrecken so gut ausgebaut, dass die dort verkehrenden Kutschen mit dem Tempo einzelner Reiter mithalten konnten. Die Reisegeschwindigkeit der Postkutsche wurde durch den Straßenbau von 1750 bis 1850 auf etwa 10 km/h verdoppelt.

Unter König Ludwig I. wurde die Straße von Deggendorf über Dingolfing und Landshut nach München (die spätere B11) als Chaussee 2. Ordnung eingestuft. Die erste bayerische Verfassung hatte Zuständigkeiten festgelegt und das Königreich Bayern nahm sich für den Ausbau von überregionalen Verkehrswegen in die Pflicht. Die Gelder dafür stammten zu einem erheblichen Teil aus den Erlösen der Kirchengüter im Zuge der Säkularisation (1803). So waren Mindeststandards für den Unterhalt der Chaussee-Straßen geregelt. Es musste z. B. der Dung von Zugtieren wie Rindern und Pferden von der Straße entfernt werden. Der Mist durfte dabei nicht in den Straßengraben entsorgt werden.



Die Floß-Anlandestationen in Landau und Dingolfing.



Verkehrsmittel	Epoche	Ø km/h
Fußgänger, Packtiere		4
Reitpferd	1850er	24
Postkutsche	1700er	2
Postkutsche	1800er	3
Postkutsche	1830er	6
Postkutsche	1850er	10
Eisenbahn (Pferdebahn)	1840er	9
Eisenbahn (Dampf)	1850er	35
Eisenbahn (Dampf)	1870er	50
Eisenbahn (Dampf)	1910er	90
Eisenbahn (Dampf)	1930er	120
Eisenbahn (Diesel/Elektrisch)	1980er	125
Auto	1905	15
Auto	1940	50
Auto	heute	60-70
Flussschiff / Floß		7
Segelschiff	1850er	18
Dampfschiff	1838	16
Dampfschiff	1952	66
Flugzeug	1930er	185

Die Isar als Hauptverkehrsweg für Flöße

Frachtverkehr

Seit dem 12. Jahrhundert, der Zeit der Städtegründung der Wittelsbacher, die 1180 das Herzogtum Bayern von Kaiser Friedrich Barbarossa als Lehen bekamen, ist die Flößerei auf der Isar nachweisbar.

Städtegründungen - wie z. B. München (1158), Landshut (1204), Landau (1224) oder Dingolfing (1251) - hatten eine **rege Bautätigkeit** zur Folge, wofür **Holz in jeder Form, Kalk und Steine in großen Mengen** benötigt wurden. Diese Baumaterialien waren in den Schotterebenen entlang der Isar kaum, im Alpenvorland dagegen reichlich vorhanden. Die landesweite Baulust veranlasste Herzog Albrecht IV., den Weisen, um die Waldbestände im Oberland um Tölz zu fürchten, so dass er ein Landgebot zur Schonung der Junghölzer anordnete. Allein für den Dachstuhl der Münchner Frauenkirche (1468-1488) benötigte Zimmerermeister Heinrich die Ladung von 147 schwer beladenen Bauholzflößen.

Bei den Dachstuhlbalken der Kirche in Niederviehbach steht fest, dass sie 1477 im Raum Tölz geschlagen, dort zu Flößen gebunden und auf der Isar nach Niederviehbach gebracht wurden. Bei der Dingolfinger Stadtpfarrkirche St. Johannes, deren Dachstuhlholz 1465/66, 1469 und 1682/83 geschlagen wurde, nimmt man auch an, dass es als Floß-Holz aus dem Alpenvorland auf der Isar zur Baustelle nach Dingolfing kam.

Als ab 1687 venezianische Kaufleute in Mittenwald ihren Markt mit „welschen“ Waren (Südfrüchte, Gewürze, Baumwolle, Pfeffersäcke, Samt und Seide) abhielten, erfolgte der Weitertransport teilweise mit Flößen auf der Isar (nach Landshut, Regensburg, Passau, Linz).

Die Floßmeister hafteten für das Frachtgut. Wenn Waren beim Floßtransport buchstäblich „zu Grunde gingen“, mussten sie Schadensersatz leisten. Nur gezunfete Flößer mit langjähriger Erfahrung, ehrbarem Ruf, Besitz und Ehestand konnten Floßmeister werden. Ihre Zahl blieb beschränkt. Nur wenn einer „abgeleibt“ (verstorben) war, konnte ein anderer an dessen Stelle nachrücken. In Tölz waren über Generationen 24, in Mittenwald 20 Floßmeister zugelassen. Wolfratshausen hatte 1800 sieben Floßmeister und 26 Flößer. Geflößt wurde nur an Werktagen in den eisfreien Monaten vom Morgengrauen bis zur Dunkelheit. An Sonn- und Feiertagen mussten die Floßmeister ihre Floßknechte zum Besuch des Gottesdienstes anhalten. Bei strengen Strafen war es verboten „berauschte Personen, Weiber und Kinder“ zu verwenden. Am Zielort wurde die Ladung übergeben und das Floß verkauft. Die Flößer wanderten mit praller „Geldkatze“ um den Bauch gebunden, mit Rucksack und geschulterter Floßhack in Gruppen (um sich vor Überfällen zu schützen) den langen Weg zurück in ihren Heimatort. Von Wien bis Lenggries waren sie ca. vier Wochen unterwegs. **Die Isar war ab Scharnitz auf 265 Kilometern bis zur Donaumündung „floßbar“, nicht „schiffbar“.** Schiffe verkehrten vorwiegend auf der Donau und wurden flußaufwärts teilweise mit Pferden zurückgetreidelt. Begehrte Luxuswaren, die auf der Isar verzollt wurden, waren: gebogenes Ebenholz, Papier, Pferddecken, Käse, Schafwolle, Maultrommeln, Barchent (Stoff aus Kamelhaar), gestrickte Hemden, Schuhe, Kupferwasser, Schmalz, Schleifsteine, Wetzsteine, Seegras.

Personenverkehr

Reisen war bis in die Neuzeit ein teures Unternehmen und zudem kein Vergnügen. Es war auf wenige Bevölkerungsgruppen wie Kaufleute, Adel, Soldaten beschränkt. **Das schnellste und billigste Transportmittel waren jahrhundertlang die Flöße** (und Schiffe) auf den Binnengewässern. Entweder man baute sich selbst ein Floß oder charterte sich eins. Ab 1623 verkehrte einmal wöchentlich in den Sommermonaten ein Floß von München nach Wien, bei dem man für 3 Gulden als Passagier mitreisen konnte. Es war etwa sieben Tage unterwegs und damit mehr als doppelt so schnell wie Pferdegespanne.

Eine Steigerung der Geschwindigkeit, der Pünktlichkeit und der Bequemlichkeit gab es mit Einführung des Ordinari-Floßes im Jahre 1838. Das Floß, oft zu einer Floßkette von mehreren Flößen gereiht und verbunden, startete jeweils montags in München, legte pro Tag ca. 100 Kilometer zurück und erreichte Wien am Freitag. In Dingolfing und Landau landete es meist am Dienstag an, um Passagiere aus- oder einsteigen zu lassen. Als besonderen Service hatte das Ordinari-Floß eine Hütte, in der gekocht wurde. Die Nacht verbrachten die Reisenden an Bord oder – wer es sich leisten konnte – in örtlichen Herbergen in der Nähe der Floßlände. 70 bis 100 Personen drängten sich dabei auf einem Floß. An manchen Tagen landeten 20 bis 30 Flöße - die Mehrzahl Frachtflöße - an der Lände bei der Isarbrücke an.

Die Zahl der **Floßunfälle an Isarbrücken** (im heutigen Landkreis Dingolfing-Landau) **geht in die Hunderte.** An den Isarbrücken in Loiching und Zeholfing sind bis zu vier Unfälle mit Flößen in einem Sommer dokumentiert, die die Brücke wegrissen und unpassierbar machten.

Am 8. Juni 1661 kenterte ein Floßzug an der Brücke bei Niederviehbach. 17 Menschen fanden dabei den Tod, darunter 11 Pilger/innen aus Mamming, die auf dem Rückweg von einer Wallfahrt nach Freising waren.

Am 20. Mai 1755 kam es zu einem Unfall an der Gummeringer Brücke (zwischen Niederviehbach und Loiching). 19 Menschen verloren dabei ihr Leben. Nur ein Leichnam konnte von Dingolfinger Fischern geborgen werden.

Am 20. Juli 1792 kenterte ein Floß mit einer Pfarrkirchener Pilgergruppe an der Isarbrücke in Dingolfing. In einer Votivtafel, die in der Wallfahrtskirche Gartlberg bei Pfarrkirchen hängt, dankt eine Pfarrkirchener Bürgersfrau für die glückliche Errettung aller Gekenterten. Da damals kaum jemand schwimmen konnte, wurde die Errettung göttlicher Fügung zugeschrieben.

