

Isarbrücke

Teisbach



Wissenswertes

Ein leistungsfähiger Neubau setzt Maßstäbe

Wo seit 2012 die neue Isarbrücke - 105 Meter weit - den Fluss überspannt, sind in den vergangenen Jahrhunderten **mindestens 20 Holzbrücken**, die unsere Vorfahren dort gebaut haben, zerstört worden und buchstäblich „den Fluss hinuntergegangen“. Sie wurden von Hochwassern weggerissen, von Flößern umgefahren und von Eisstößen oder in kriegerischen Auseinandersetzungen zerstört.

Wann die erste Brücke bei Teisbach über die Isar geschlagen wurde, verliert sich im Dunkel der Geschichte. Die erste urkundliche Erwähnung einer Brücke stammt aus dem Jahr 1647, doch kann man als gesichert annehmen, dass Teisbach als bedeutender Ort schon zahlreiche Vorgängerbrücken hatte: Teisbach wurde in mittelalterlichen Urkunden als "oppidum" (Stadt) bezeichnet, die Marktrechte sind dokumentiert, ebenso das Recht, den Ort zu befestigen. **Konrad IV. von Frontenhausen und Teisbach** war Bischof (damit Landesherr) von Regensburg (1204-1226) und Kanzler des deutschen Königs Philipp von Schwaben. In den Auseinandersetzungen zwischen Bischof und Herzog wurde das bischöfliche Teisbach von den Wittelsbachern erobert und die Burg geschleift, blieb aber mit Privilegien ausgestattet. Dazu gehörte eine ortsnaher Brücke über die Isar.

Teisbach baute sich 1899 nach der Isarkorrektur die **erste eiserne Straßenbrücke** im Bezirksamtsbereich Dingolfing (eiserne Eisenbahnbrücke bei Mamming bereits 1875). Die Teisbacher Brücke wurde in den letzten Kriegstagen 1945 gesprengt, ihre 1949 gebaute Nachfolgerbrücke sollte 2009 generalsaniert und noch für einige Jahrzehnte ertüchtigt werden.

Bei der Generaluntersuchung stellte sich heraus, dass auch dann die Brücke für Schwerlastverkehr (Busse, LKW, landwirtschaftliche Fahrzeuge) gesperrt bleiben müsste. Während des Brückenbaus in Loiching hatte sich **zu viel Schwerverkehr** auf die Brücke verlagert und diese „zusammengefahren“. Landrat Heinrich Trapp und Bürgermeister Josef Pellkofer stellten deshalb die Weichen für einen **leistungsfähigen Neubau**.

Die moderne Brücke bringt den Verkehr zur neu trassierten DGF 8 und DGF 16 - der **Ortsumfahrung von Kronwieden, Schönbühl und Höfen** - die als (lange umstrittene) Zufahrt zur alten B11, zum BMW-Werk und zur Autobahn den Verkehr an den Wohngebieten vorbeilenkt und von einem Radweg begleitet wird.



Feierliche Verkehrsübergabe am 8. November 2012 mit Landräten, Bürgermeistern, Stadt- und Kreisräten.



Der Fahrradweg war stehen geblieben und wurde beliebter Treffpunkt der Anwohner, um den Baufortschritt zu begutachten. Vorne der Schwimmponton aus Holland für die zusätzlich notwendig gewordenen Bohrungen.



Die neue Brücke nimmt Gestalt an: Die Schalung der neuen Brücke steht.



Spatenstich durch Landrat Heinrich Trapp und Bürgermeister Josef Pellkofer am 6. Juni 2011.



Tragende Säulen einer Brücke: die Pfeiler und Widerlager. Fertigstellung im Mai 2012.



Einsatz von Tauchern zur Erkundung des Flussbodens mit Teilen der 1945 gesprengten Brücke. Sie wurden aus dem Schlick geborgen, ebenso Sprengwaffen.



Baulastträger
**Landkreis
Dingolfing-Landau**



Baukosten

1899: 53.400 RM
1949: 210.000 RM
+ 175.288 DM
2012: 3.160.000 €



Traglast

1899: 8 Tonnen
1949: 18 Tonnen
2012: 60 Tonnen

Spatenstich 06.06.2011
Einweihung 08.11.2012

Breite der Isar 105 m
Flusskilometer 48,8 km

Technische Daten
Lichte Weite 104,80 m
Einzelstützweiten 34,95 m + 36,50 + 34,95 m
Lichte Höhe bei Widerlager 1,90 m
Breite zwischen Geländern 11,50 m
Brückenfläche 1.221 m²

Objekt- und Tragwerksplanung
Ingenieurbüro Bulcke + Ingenieure, Passau

Brückenbau
Glass GmbH Bauunternehmung, Mindelheim

Kosten (insgesamt) 3.160.000 €
Baukosten 2.800.000 €
Planung 360.000 €

Finanzierung
Staat (Mineralölsteuer) 1.150.000 €
Landkreis Dingolfing-Landau 2.010.000 €

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 & Titledesign: 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, Georg Rettenbeck, Thomas Kießlinger, Hans Schmid
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)

Der Spanische Erbfolgekrieg (1702-1715) ist für Teisbach eine Katastrophe

Als der spanische König kinderlos stirbt, erheben Frankreich (Bourbonen, Ludwig XIV.), und Österreich (Habsburger) Anspruch auf den spanischen Thron. Der bayerische Kurfürst Max Emanuel verbündet sich mit Frankreich. Bayern bereitet sich auf eine österreichische Invasion vor. **Teisbacher Bürger werden als Soldaten zur „Landfahne“ eingezogen und müssen Sondersteuern leisten.** Als die österreichischen Truppen in Niederbayern vorrücken und Landau a.d.Isar erreichen, müssen die Teisbacher auf Befehl des Kurfürsten Max Emanuel 1702 die Isarbrücke abbauen.



Der österreichische Vormarsch ist nicht aufzuhalten. Nach der für Bayern verlorenen Schlacht bei Höchstädt (1704) flieht Kurfürst Max Emanuel ins holländische Exil, die Regentschaft wird seiner Frau Therese Kunigunde übertragen, aber sie hat kaum Handlungsspielräume, da die Habsburger ganz Südbayern besetzen. Die Teisbacher müssen ihre Isarbrücke wieder instand setzen und **durchziehende feindliche Truppen verpflegen**, z. B. 2.000 Mann einer Infanterieeinheit (Ende Oktober 1704), die von Ingolstadt ins Lager nach Landau verlegt wurde. Für 40 Feuerstellen des Lagers war Holz zu beschaffen.

1705: Die Österreicher errichten ein Gewaltregime in Bayern, bürden der Bevölkerung hohe Steuern, Kontributionen und Quartierslasten sowie Zwangsaushebungen für die kaiserliche Armee auf. Allein **Teisbach** muss im Jahr 1705 Zahlungen in Höhe von **1.465 Gulden an die Österreicher leisten**. Da der Markt selber nur 95 Gulden aufbringen kann, werden die restlichen 1.370 Gulden von der Teisbacher Bürgerschaft mit rabiatischen Methoden erpresst, was für viele hohe Verschuldung bedeutet. Gegen Jahresende 1705 (nach der Sendlinger Mordweihnacht am 25.12.1705) steigerte sich der unerträgliche Druck der Besatzer im Rottal und am unteren Inn zu Aufständen, die in der Aidenbacher Bauernschlacht am 8. Januar 1706 endeten, bei der mehr als 2.000 Bauern zu Tode kamen. Während es an der Vils (Vilsbiburg, Frontenhausen) noch zu bewaffneten Auseinandersetzungen kam, blieb es in **Teisbach und Dingolfing** – wohl wegen der dort stationierten stärkeren **österreichischen Garnisonen** – ruhig. Die ausgepressten und bettelarmen Teisbacher mussten (wie die gesamte bayerische Bevölkerung) in den Folgejahren weitere Kriegs-Sonderlasten finanzieren (z.B. 261 Gulden im Jahr 1706). Als 1714 zu Rastatt und Baden die Friedensverträge ausgehandelt wurden, bekam Kurfürst Max Emanuel sein Stammland Bayern zurück, erhielt aber keine Entschädigung für die Kriegskosten. Zur Feier des Friedens wird am 23.1.1715 in Loiching ein Festgottesdienst mit Te Deum abgehalten und ein weiterer von der Obrigkeit am 10.2.1715 für Teisbach angeordnet.

Der Kurfürst fährt auf dem Floß an Teisbach vorbei

Das beliebteste Jagdschloss der Wittelsbacher war Schloss Leonsberg (bei Pilsting), wohin sich jahrhundertlang die herzogliche bzw. kurfürstliche Hofgesellschaft zur Jagd nach Wild bzw. zur „Raigerpaiz“ zur Jagd mit Falken nach Fischreiher begab.

Als 1724 die Kurfürstin Therese Kunigunde mit einem Floß die Isar von München nach Niederbayern „herunterreiste“, bedeutete das für die Teisbacher erheblichen Aufwand: Aus München kamen folgende Anordnungen: Der Markt Teisbach hat die Floßpassage auf der Isar sicher zu halten, Stecken auszuhacken, Äste am Ufer abzuschneiden und die Brücke zurückzubauen. Allein mit dem Abbau der Brücke waren die Zimmerleute 7 Tage beschäftigt. Außerdem mussten 8 Betten nach Leonsberg geliefert und wieder geholt werden.

Als die Kurfürstin an Teisbach vorüberfuhr bzw. dort anhalten ließ, war das Ufer beflaggt, die Bevölkerung zum Huldigen gekommen. 26 Schützen und 4 Kleinkanonen schossen Salut. Der Hof spendete dafür den Teisbachern 1 ½ Eimer Bier „**zwecks Festlichkeitserhöhung**“. Als sich vier Jahre später (1728) der neue Kurfürst Karl Albrecht (mit Gattin Maria Amalia und Hofstaat) zur Reiherbeize nach Leonsberg begab, war der Aufwand noch größer: Der Dingolfinger Bruckmeister Kaspar Trieb war für die freie Durchfahrt unter der Isarbrücke zuständig (9 Tage Arbeit) und Musiker (Waldhornisten, Tambour, Oboisten) sorgten für zusätzliche Feierlichkeit. Nach Leonsberg mussten 10 Betten transportiert werden. Als sich das Kurfürstenpaar anschließend auf Wildschweinjagd begab, hatte der Markt Teisbach 15 Betten ins Schloss Tunzenberg zu liefern. 1731 reiste der Kurfürst erneut auf der Isar mit dem Floß zur Jagd nach Leonsberg. Nach weiteren Kriegen verlor Schloss Leonsberg an Bedeutung und verfiel. Nach dem Marktbrand von Pilsting 1789 erhielten die Pilstinger vom Kurfürsten die Erlaubnis, die baufälligen Mauern abzurechen und für den Wiederaufbau ihrer Häuser in Pilsting zu verwenden.

Die Isar damals & heute



Auszug aus der Flurkarte von ca. 1812 mit dem damaligen Isarverlauf. Das heutige Baugebiet am Sportplatz existiert noch nicht. Teisbachs Häuser sind im hochwassergeschützten Hügelland.



Der Flussverlauf (blau) von 1812 auf einer aktuellen Karte zum Vergleich. Die Isar wurde in ein zentrales Flussbett gezwungen.



Karl Albrecht (1697 - 1745)
Kurfürst von Bayern
Kurfürst ab 1726
König von Böhmen 1741 - 1743
Deutscher Kaiser 1742 - 1745



Maria Amalia (1701 - 1756)
Kurfürstin von Bayern
(Tochter Kaiser Josef I. von Österreich)
Frau von Karl Albrecht seit 1722
Kurfürstin bis 1745



Therese Kunigunde (1676 - 1730)
Kurfürstin von Bayern
Frau von Kurfürst Max II. Emanuel (1662 - 1726)

Das Gemälde von Peter Jakob Horemans (1739) zeigt die Jagdgesellschaft von Karl Albrecht auf einer „Raigerpaiz“.

Wie viel Aufwand eine Anreise von Fürsten für eine Gemeinde bedeutete, kann man sich heute gar nicht mehr vorstellen. Sogar Brücken mussten zurückgebaut werden.

1640

Personenverkehr auf Flößen von München nach Wien beginnt. Reisedauer: meist 5 Tage. Abfahrt Montag. Zwischenstopp in Dingolfing und Landau jeweils am Dienstag.

1646

Im 29. Jahr des 30-jährigen Krieges durchstreifen Soldaten ohne Zucht und Ordnung die Gegend und gehen auf Raub und Plünderung aus. Auf kurfürstlichen Befehl wird die Teisbacher Isarbrücke bewacht und schließlich abgetragen, um den isaraufwärts ziehenden feindlichen österreichischen Truppen den Übergang zu verwehren.

1647

Die im Vorjahr abgetragene Isarbrücke wird unter großen Kosten wieder aufgebaut. Projektleiter: der Loichinger Bruckmeister Ehrenreich.

1648

Im letzten Jahr des 30-jährigen Krieges zerstören die Schweden die (ein Jahr vorher gebaute) Teisbacher Isarbrücke und überziehen die Gegend mit Raub, Mord und Brand.

1650

Trotz Hungersnot: Neubau der Isarbrücke unter Leitung des Dingolfinger Bruckmeisters Wolf Däschinger. Wegen der hohen Gesamtkosten von 65 Gulden genehmigt der Landesherr Herzog Maximilian I. den Teisbachern die Erhebung eines Beizolls.

1689

Der herzogliche Pfleger Oexl (in Dingolfing) fordert die Teisbacher auf, die Isarbrücke so zu reparieren, dass Floßleute eine sichere Durchfahrt haben, nachdem Knechte des Tölzer Floßmanns Haller zwei Joche ruiniert hatten und die Brücke eingestürzt war.

1691

Der Hofbauer Hans Aineder aus Dornwang fährt mit seinem Sohn und vier Pferden über die Teisbacher Brücke. Ein Joch stürzt ein. 1693 das nächste Unglück (siehe Bild 1).

1702

Im Spanischen Erbfolgekrieg (1702-1715, siehe Tafel 2) verbündet sich der Bayerische Kurfürst Max Emanuel mit Frankreich gegen Habsburg. Als (feindliche) österreichische Truppen isaraufwärts vorstoßen und das heutige Niederbayern erobern, müssen die Teisbacher auf Befehl des Kurfürsten Max Emanuel 1702 die Isarbrücke abbauen.

1702

Auf Befehl der Österreicher müssen die Teisbacher ihre Isarbrücke wieder instand setzen, durchziehende oder lagernde Truppen verpflegen und hohe Kriegskontributionen zahlen.

1730

Brückenschäden erfordern an der neuen Brücke größere Reparaturen. Ein Dingolfinger Maurer schenkt den Teisbachern eine lebensgroße Statue des Heiligen Nepomuk für ihre Isarbrücke.

1738

Gleich doppeltes Pech hat der Oberknecht des Tölzer Floßmeisters Kaspar Lettner. Er rammt mit seinem Floßzug (mehrere Flöße zu einem Verband gereiht), der mit Kalk beladen ist, die Loichinger Brücke und anschließend die Teisbacher Hauptbrücke und bringt beide zum Einsturz. Das Pfliegergericht nimmt wegen des großen Schadens alle Flöße dieses Zuges in Arrest. Erst als man sich darauf einigt, dass die Tölzer Fährleute das Bruchholz ersetzen und eine Strafe zahlen, kommen der Floßzug und Floßer wieder frei.

1742

Wieder Krieg mit Habsburg (Österreichischer Erbfolgekrieg 1742-1745). Die wiederhergestellte **Brücke** wird von den Österreichern **in Brand gesetzt**. Die Teisbacher bitten das Rentamt um Holz für den Wiederaufbau. Dieser erfolgt erst drei Jahre später (nach Kriegsende) und ist nur notdürftig ausgeführt.

1758

Die Teisbacher Bürger waren seit alters her verpflichtet, die Brücken „gratis im Scharwerk mit Roß und Handwerk“ instand zu halten. 1758 werden die Scharwerksdienste (Hand- und Spanndienste) der Einwohner neu geregelt und eine **Brückensteuer** erhoben.

1875

Beginn der Isarkorrektur. Abschluss im Jahr 1895. Für die Isar wird ein Flussbett von gleichbleibender Breite geschaffen. Sämtliche Nebenarme werden ausgetrocknet und zum Teil landwirtschaftlich nutzbar gemacht.

1876

Die Loichinger Brücke wird von der Isar weg- und fortgerissen und schwimmt nach Teisbach. Die Brückenteile werden an Land gezogen. Als Belohnung gibt es „Auffanggeld“.

1899

Bau einer eisernen Brücke. Diese hat 105 Meter Länge, 4 ½ Meter Breite und 160 Zentner (8 Tonnen) Tragkraft.

1945

Durch menschliche Dummheit und Fanatismus ist dieser massiven Brücke nur eine kurze Lebensdauer beschieden. Die SS sprengt in den letzten Kriegstagen die Brücke, um die herannahenden Amerikaner zu stoppen. Im Haus Nr. 100 stürzt die Decke ein und tötet den 63-jährigen Landwirt Ferdinand Luxberger.

1949

Erst im Dezember 1949 kann die neue Brücke eingeweiht werden. Sie kostet 210.000 RM und 175.288 DM (Währungsreform: 20. Juni 1948). Die Zeit bis zur Fertigstellung wird mit **einem Fährbetrieb** überbrückt.

1957

Bereits im Jahr 1957 muss die Brücke um etwa 1,50 m angehoben werden. Grund für diese Maßnahme ist der Bau der Staustufe Dingolfing und der damit verbundene höhere Wasserspiegel.

1963

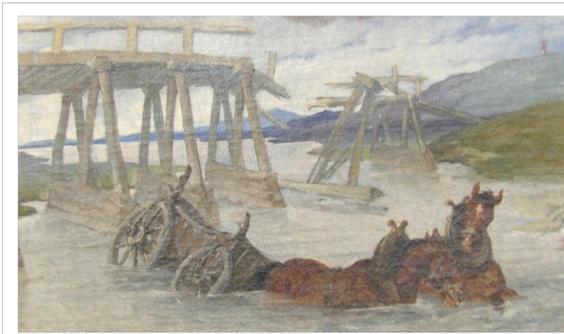
Ein markanter Einschnitt in der Geschichte der Isarbrücke Teisbach ist der 1. Januar 1963. Mit diesem Tag geht die Baulast für die Straße von Teisbach nach Höfen und damit auch für die Isarbrücke auf den Landkreis Dingolfing über.

2001

Eine eigene Radwegebrücke über die Isar wird 2001 errichtet. Die Fahrbahn ist auf diesem Übergang 3 Meter breit.

2012

Neubau der Brücke, um der aktuellen Last des Verkehrs stand zu halten.



Votivtafel in Wallfahrtskirche auf dem Dreifaltigkeitsberg: der Teisbacher Ratsbürger Christian Schleich verunglückt 1693 mit zwei Pferden. Er überlebt und erstreitet vom Markt Teisbach einen teilweisen Schadensersatz aufgrund der maroden Brücke.



SCAN MICH

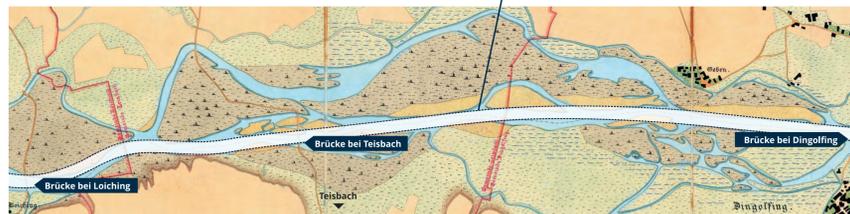
landkreis-dingolfing-landau.de/bruecken

Sie möchten noch mehr erfahren?

Ausführlichere Informationen und weitere Fotos finden Sie online.

Isarkorrektur 1875 - 1895

Geplantes neues Flussbett auf der Karte von 1875



Das Bild zeigt vorne die alte hölzerne Brücke, sowie im Hintergrund die im Bau befindliche, neue eiserne Brücke 1899. Interessant ist auch, dass die Isarleite fast baumlos ist, so dass ein Blick auf das Schloss Teisbach möglich ist.



Von 1898 bis 1899 wurde die 105 m lange eiserne Brücke erbaut.



1880 ist die Isar von der Mündung bis Landshut zugefroren. Eisstöße zerstören alle Brücken. Auch die Teisbacher Brücke geht den „Fluss hinunter“.

NATURGEWALTEN

Hochwasser & Eisstöße

Mindestens 20 Vorgänger-Brücken wurden bei Teisbach zerstört. Ein Auszug:

1656: Die Isarbrücke bricht am 17. Juni (bei Hochwasser) ein und wird von Bruckmeister Veit Wüest wieder hergestellt.

1691: Ein Eisstoß und späteres Hochwasser zerstören vier Joche der Brücke und machen sie unpassierbar. Der Teisbacher Bruckmeister Sebastian Hörtnner und seine Leute stellen sie für 70 Gulden wieder her.

1701: Ein Hochwasser zerstört bei der inneren (!) Isarbrücke drei Joche. Sie werden vom Loichinger Bruckmeister Georg Nömaier wieder aufgebaut.

1709: Ein Eisstoß reißt die Isarbrücke völlig weg. Ihre Erneuerung durch Bruckmeister Martin Prukhmaier aus Heilberskofen kostet 90 Gulden.

1729: Ein Eisstoß reißt die Brücke völlig weg. Nur 7 Stecken (Stämme) bleiben stehen. Auch das Material im Bruckstadel geht den Fluss hinunter. Die Neuerrichtung der Brücke (Bruckmeister Kaspar Trieb) kostet 125 Gulden.

1732: Ein Jahr mit zwei großen Hochwassern: Einmal bricht die große Hauptbrücke zur Hälfte zusammen. Das zweite Mal sucht sich die Isar ein weiteres Bett. Um den neuen Flusslauf überqueren zu können, muss eine weitere Brücke mit 5 Joch geschlagen werden. Der Teisbacher Bruckmeister Franz Grözingler verlangt dafür 87 Gulden.

1741: Gleich zweimal bringt Hochwasser sechs Joche der Hauptbrücke zum Einsturz. Die Wiederherstellung leitet der Teisbacher Bruckmeister Florian Trieb (24 Gulden).

1755: Gleich vier Mal werden 1755 die beiden Isararme überspannten) völlig ruiniert: einmal durch Eisstoß im Winter und dreimal durch Hochwasser.