

## Die Deggendorfer Donaubrücke

### Deggendorfer Geschichte (40) – Bindeglied zwischen Gäu und Wald

Weniger die Lage Deggendorfs an der Donau war für den Aufstieg zur Stadt und zur heutigen Größe verantwortlich als vielmehr seine Lage an einem Donauübergang. Ursprünglich war wahrscheinlich eine Furt über die Donau mit der natürlichen Weiterführung des Weges entlang der Isar in den Bayerischen Wald und weiter nach Böhmen ein Grund dafür, dass hier eine Siedlung entstand. Die geringe Strömung und die geringe Wassertiefe machten wohl schon bald einen befestigten Donauübergang möglich. Nach der bekannten Steinernen Brücke in Regensburg (1146), und den Brücken in Donauwörth (1220), Kelheim und Passau (1278) wird die Deggendorfer Brücke im Jahre 1280 erstmalig erwähnt, noch vor den Übergängen in Straubing, Wien und Linz.

Zuerst besaß der bayerische Herzog die Brücke und nahm von jedem, der sie überquerte, Zoll. Doch schon im Jahre 1485 lösten die Deggendorfer dem Herzog die Brücke für eine jährliche Pauschale von zwölf Pfund Regensburger Pfennigen ab. Damit ging der Brückenzoll wie vorher schon der Pflasterzoll auf die Stadt über. Andererseits hatte die Stadt damit aber auch die Pflicht übernommen, die hölzerne Brücke auf- und abzubauen, und schadhafte Stellen auszubessern. Eine funktionierende Brücke lag natürlich auch im Interesse der Stadt Deggendorf, da sie am meisten davon profitierte. Sie verdiente nicht nur an den eingenommenen Zöllen, sondern auf indirekte Weise vornehmlich durch die zahlreichen Märkte, die in der Stadt stattfanden. Gewerbetreibende aus Regensburg, Straubing und Vilshofen mussten die Brücke benutzen. An Getreidemarkttagen kamen an die 300 Fuhrwerke in die Stadt, und nur die wenigsten Getreidebauern stammten aus Gegenden links der Donau. Im 19. Jahrhundert wurden jährlich ca. 2500 – 3000 Stück Vieh über die Brücke zu den Tiermärkten getrieben und ca. 8000 Getreidewägen mit einer Getreidemasse von ca. 4500 Tonnen fuhren darüber. Natürlich blieb von den gemachten Umsätzen viel Geld in Deggendorf. Auch für das Wirtschaftsleben des Bayerischen Waldes spielte der Donauübergang bei Deggendorf eine wichtige Rolle. So waren z. B. die Glashütten auf Export angewiesen und damit auch auf intakte Straßen und Flussübergänge.

Immer wieder kam es zu Brückenunfällen und Unglücken. Das Landgericht sah sich mehrmals genötigt, den schlechten Zustand der Brücke anzumahnen und auf Abstellung dieser Mängel zu drängen. 1718 wurde festgestellt, dass „aldasige Donau Pruckhen in solch schlecht und unpeulichen Standt gehalten wird, dass man ohne zu besorgen habente grosse Gefahr und Unglieckh besonders mit Reuthen und Fahren, sonst nicht darüber passiren könne“. Es wurde von Seiten der Stadt geantwortet, dass dies bei Menschen leicht der Fall sein könne, die dieses „Hutschen“ und Schaukeln der Brücke nicht gewöhnt seien. Zurückzuführen sei dies auf die weiten Jochabstände, die aufgrund der auf dem Fluss verkehrenden Flösse und der großen Wein-, Salz- und Güter-Schiffs-Züge so gebaut werden müssen. Zwei Jahre später mahnte das Landgericht die Stadt, dass „die Thonau-Pruckh so schlecht, liderlich und undauerhaft erpauet und bewahret seye, dass bei verwichner Gnadenzeit nicht allein ein mit Leinwant beladner Wagen samt Mann und Pferden hinunder gestirzt, sondern auch andere Leute mehr mit gresster Leib- und Lebens Gefahr passiert seyen“.

Die einsetzende Dampfschiffahrt verschärfte die Probleme. So mussten die Jochabstände der Brücken noch weiter, zugleich aber immer höher gebaut werden. Die aus diesem Umstand resultierenden Schwierigkeiten und die mehrmaligen Unglücke, dass Eisstöße die nicht rechtzeitig abgebaute Brücke wegrissen und damit das teure Baumaterial verloren ging, machten die Brücke unrentabel. Jedes Jahr wurden neue Vorschriften bezüglich des Brückenbaues zugunsten der Dampfschiffahrt gemacht, die als königliches Renommierprojekt Vorrang hatte. Die Aufwendungen wurden immer mehr. 1837 musste sogar jedes Mal, wenn das Dampfschiff „Theresia“ bei gutem Mittelwasser oder höherem Wasserstand an die Deggendorfer Brücke kam, in vierstündiger Arbeit das Joch über der Schiffahrtsöffnung abgeworfen und nach der Passage wieder aufgebaut werden. In diesen Stunden war es nicht möglich, an das andere Donauufer zu gelangen. All diese Umstände führten dazu, dass der mit Herzog Albrecht geschlossene Vertrag nach 365 Jahren seitens der Stadt Deggendorf gekündigt wurde und die Brücke wieder in staatlichen Besitz kam.

Doch auch der Staat machte diese Aufgabe nicht viel besser. Die Schwierigkeiten mit den Dampfschiffen vermehrten sich, damit zusammenhängende flussbauliche Maßnahmen (Buhnenbau) verschlechterten das Umfeld für den Brückenbau. Letztlich blieb nur noch der Bau einer stabilen Donaubrücke, wie schon seit langem gefordert wurde. Es dauerte aber noch bis 1863, bevor am 28. November, am 52. Geburtstag von König Max II. von Bayern die neue Brücke eingeweiht und auf seinen Namen getauft wurde. Noch heute heißt diese Brücke nach diesem Monarchen, obwohl diese erste stabile Brücke schon lange nicht mehr existiert und mittlerweile schon durch eine dritte Maximilianbrücke abgelöst wurde.

Der mit früher nicht zu vergleichende Verkehr machte noch weitere Brücken notwendig. Die Eisenbahnbrücke quert die Donau seit 1875, die Autobahn A3 führt seit 1975 in zwei Brücken bei Metten und unterhalb von Deggendorf über die Donau. Eine dritte Autobahnbrücke wurde im Dezember 1991 eröffnet. Sie ist die Fortsetzung der A 92 über die Donau direkt nach Deggendorf und führt in den Bayerischen Wald hinein. Die Intention dieser Verkehrsführung ist immer noch die Gleiche wie vor 1000 Jahren. Eine Verbindung des Oberlandes in den Wald hinein und vielleicht sogar weiter nach Böhmen.

E. Kandler