

39. 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 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 fuhrten darüber. Natürlich blieb von den gemachten Umsätzen viel Geld in Deggendorf. Und 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.

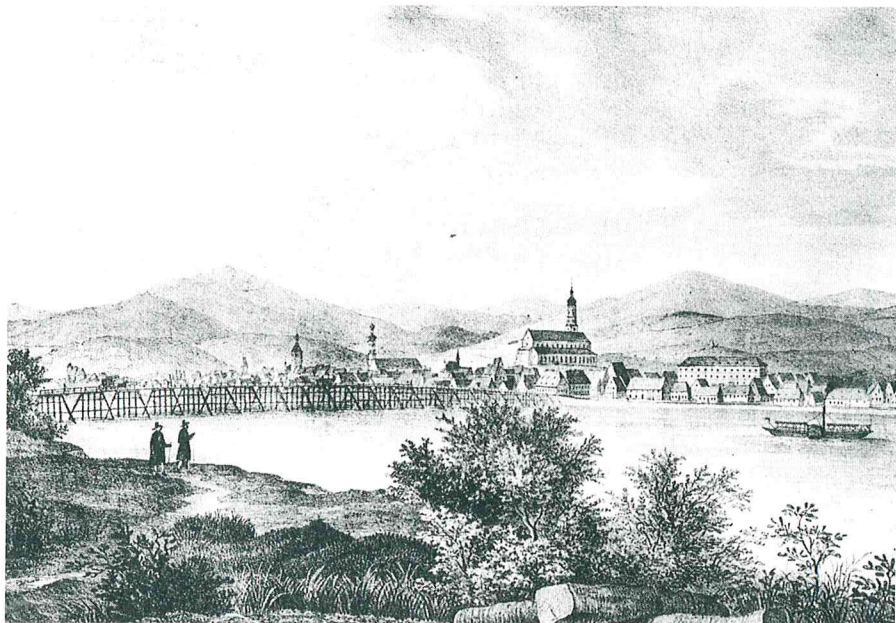
Immer wieder kam es zu Brückenunfällen und Unglücken. Das Landgericht sah sich mehrmals genötigt, den schlechten Zustand der Brücke bei der Stadt anzumahnen und auf Abstellung dieser Mängel zu drängen. 1718 wurde festgestellt, dass *aldasige Donau Pruckben in solch schlecht und unpeulichen Standt gehalten wird, dass man ohne zu besorgen habente grosse Gefahr und Unglieckh besonders mit Reuthen und Fabren, sonst nicht darüber passiren kbönne*. 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-Schiffszüge 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.

Im 19. Jahrhundert, mit dem Beginn der Donau-Dampfschiffahrt einerseits und dem immer größeren Verkehrsaufkommen, das über die Brücke abgewickelt werden wollte, andererseits, stieß diese mittelalterliche Konstruktion an ihre Grenzen. Die Schiffahrt – ein königliches Renommierstück – verlangte nach höheren und weiteren Brückenöffnungen, die nur mehr mit unzulänglichen Kompromissen errichtet werden konnten. 1839 zum Beispiel stellte man die Brücke mit einem Joch her, das bei Bedarf gehoben werden konnte. Jedesmal, wenn bei mittlerem bis hohem Wasserstand das damals modernste Dampfschiff *Theresia* unter der Brücke passieren wollte, musste in drei- bis vierstündiger Arbeit ein Brückenjoch gehoben und wieder abgesenkt werden. Die Beschwerden waren mannigfach: Der Pächter des Brückenzolls erbat sich eine Pachtminderung, da wegen der häufigen Sperrung der Brücke viele Handelsreisende in Metten oder in Niederalteich mit der Fähre übersetzten. Auch das königliche Oberpostamt in Regensburg und die Regierung in Landshut nahmen Anstoß an diesen häufigen Brückensperrungen und drängten auf schnellste Abstellung.

Andererseits waren die schweren Fuhren der Handelsleute über die Donau ein Grund, weshalb die Schiffahrtsöffnungen in der Brücke nicht beliebig hoch gebaut werden konnten. Sie hatten Schwierigkeiten, die Steigung der Brücke zu überwinden bzw. das Gefälle unfallfrei zu bewältigen. Teilweise mussten die Ladungen in mehreren kleineren Fuhren über die Brücke gebracht werden, was mit sehr großen Zeitverlusten verbunden war. Und ein weiterer Umstand erschwerte den Unterhalt des Donauüberganges: Die Donau wurde wegen der tiefgängigen Dampfschiffe bereits damals mit Bühnen versehen, um auf die Strömung und damit auf die Versandung in der Donau Einfluss zu nehmen. Aber die erhöhte Strömungsgeschwindigkeit warf auch die nahezu jährlich auftretenden Eisstöße wuchtiger und überraschender gegen die Brückenpfeiler, so dass diese 1838, 1839, 1842, 1844 stark beschädigt bzw. vollkommen weggebrochen wurden. Jedenfalls brachte der Brückenzoll, mit dem man die Brücke instand hielt, keinen Gewinn mehr. Der Stadtmagistrat sah sich nach langem Erwägen schließlich veranlasst, die Brücke an den Staat zurückzugeben.

Zwar war die Stadt nun der Baulasten ledig, musste aber Verluste anderer Art in Kauf nehmen. Das Bezirksamt Deggendorf baute die Brücke zeitig ab und errichtete sie erst wieder, wenn die Schiffahrtsrinne ausgemessen war und die Instruktionen der Regierung über den Brückenbau an der Donau erlassen worden waren. Die Deggendorfer hatten sich im Interesse einer benutzbaren Brücke oftmals über diese Vorschriften hinweggesetzt. Dass dieser Umstand für die Stadt schmerzlich war, verdeutlichen Besuchszahlen der Märkte in Deggendorf: 106 Getreidewägen standen z. B. am 20. Februar 1838 auf dem Stadtplatz auf dem Getreidemarkt. Als die Brücke wegen des Eisstoßes ab-



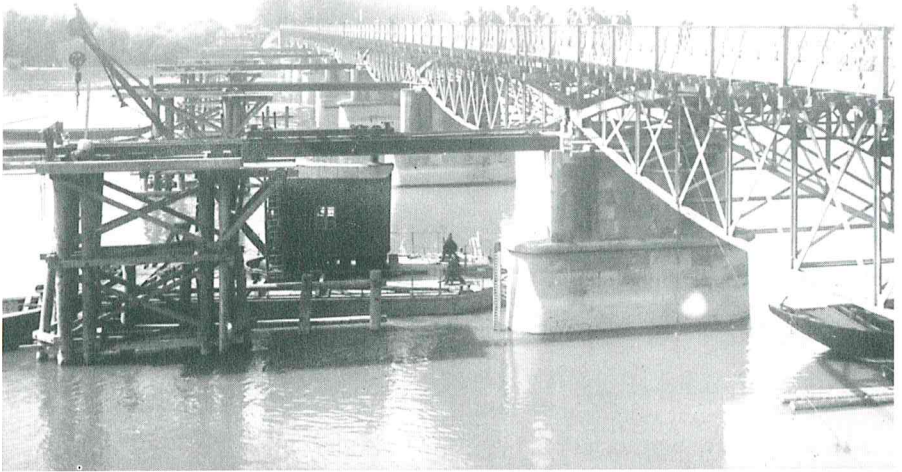
Die hölzerne Donaubrücke um 1850, Lithographie von Jakob Kollmann (Stadtarchiv)

gebrochen worden war, zählte man am 5. März 1838 nur mehr 15 Fieranten. Damit verbunden war natürlich ein immenser wirtschaftlicher Verlust, der mit jedem Tag größer wurde, an dem die Brücke nicht stand.

Beschwerden über die schwankende Bauweise seitens der Fuhrleute zum einen, und Klagen der Schiffer über die ungenügende Höhe der Brücke zum anderen waren die Ursachen einer immer vehementeren Forderung nach einer stabilen Brücke mit steinernen Pfeilern. 1858 plante man eine Eisenbrücke, die eine Spur für Fahrzeuge vorsah und eine zweite für eine Eisenbahnlinie. Ein Gutachten zeigte aber die praktische Undurchführbarkeit dieses Plans auf. Schließlich einigte man sich doch noch und fing 1859 mit dem Bau einer stabilen Brücke an. Die Stadt unterstützte dieses Vorhaben nach Kräften und stellte stadt-eigene Steinbrüche zur kostenlosen Verfügung, überließ dem Staat unentgeltlich Grundstücke für die Auf- und Abfahrt zur Brücke sowie Baumaterialien. Schließlich konnte man am 28. November 1863 die Brücke – *ein kolossales Bauwerk auf sieben massiven Strom Pfeilern und zwei Widerlagern von Granit in schönstem Ebenmaße, ... eine Zierde des ganzen Donaustromes* – einweihen. Zuvor hatte man bei König Maximilian II. von Bayern die Erlaubnis eingeholt, die Brücke nach ihm *Maximiliansbrücke* nennen zu dürfen.

Es dauerte aber nur 34 Jahre, bis durch die Fertigstellung der neuen Brücke in Straubing diese ehemalige *Zierde des ganzen Donaustromes* erneut zum Schiff-

fahrtshindernis Nummer eins geworden war. Beschwerden der Reedereien forderten eine Verbreiterung der Schifffahrtsrinne und schließlich die Entfernung eines der Dampfschifffahrt hinderlichen Brückenpfeilers. Dazu gesellten sich auch statische Mängel der Fahrbahn, die man bei Routinekontrollen feststellte. 1909 mussten zwei Tafeln mit der Aufschrift: *Fuhrwerke mit mehr als 80 Zentner Gewicht dürfen diese Brücke nur nach vorheriger Genehmigungs-Erholung passieren* an den beiden Brückenauffahrten angebracht werden. Schifffahrt und Straßenverkehr wurden nun nicht mehr müde, diesen Zustand



Bau der neuen Donaubrücke 1926 (Stadtarchiv)

anzuprangern. Der Erste Weltkrieg mit der sich anschließenden Wirtschaftskrise zögerte jedoch den Bau einer neuen Brücke bis ins Jahr 1925 hinaus. Man verwendete bei dem Neubau die bisherigen Brückenpfeiler, die man lediglich erhöhte. Ein Pfeiler wurde aus der Schifffahrtsrinne gesprengt. 1927 wurde die Maximiliansbrücke II dem Verkehr übergeben. Seit 1999 ist jedoch schon eine Maximiliansbrücke III in Dienst genommen worden, da die *alte* zu niedrig und dem Verkehr über die Donau kaum mehr gewachsen war.

Der mit früher nicht zu vergleichende Verkehr machte noch weitere Brücken notwendig. Die Eisenbahnbrücke quert die Donau seit 1877, 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 Verkehrs-führung ist immer noch die gleiche wie vor 1000 Jahren: eine Verbindung des Oberlandes in den Wald und vielleicht sogar weiter nach Böhmen.

EK