

# Lukrative Einnahmequellen: Mauten und Zölle am Markt

## Deggendorfer Geschichte (9) - kräftig abkassiert

Die Entwicklung der Deggendorfer Ansiedlung zur Stadt war aufs Engste mit der Einrichtung eines Marktes an diesem Verkehrsknotenpunkt verbunden. Wo im Mittelalter ein Markt vorhanden war, lohnte sich für den jeweiligen Landesherrn auch die Erhebung von Zöllen oder Mauten.

Das Recht zur Eintreibung dieser Gebühren stand ursprünglich dem König zu, wurde aber häufig an Herzöge, Grafen, Klöster usw. weiterverliehen. Wir können also davon ausgehen, dass am Donauübergang bei Deggendorf spätestens mit der Herrschaftsübernahme durch die Wittelsbacher, höchstwahrscheinlich aber schon unter ihren Vorgängern - den Babenbergern und den Grafen von Bogen sowie der niedermünsterischen Propstei -, bei Händlern und Kaufleuten kräftig abkassiert wurde. Einerseits wurde Maut für den Transit, d. h. für Waren, die auf der Donau transportiert wurden, erhoben. Andererseits gab es auch einen Marktzoll, der von denen eingezogen wurde, die ihre Waren auf dem Markt verkauften. Darüber hinaus wurde ein Brückenzoll verlangt für die Benutzung der hölzernen Donaubrücke, die seit Ende des 13. Jahrhunderts belegt ist.

Das früheste schriftliche Zeugnis über die Existenz einer Mautstelle in Deggendorf liegt mit einer Zollbefreiungsurkunde für das Kloster Mallersdorf aus dem Jahre 1271 vor. Diesem niederbayerischen Kloster wird darin für die Bergfahrt von österreichischem Wein auf der Donau bei Deggendorf Mautfreiheit gewährt. Im zweiten bayerischen Herzogsurbar vom Ende des 13. Jahrhunderts können wir bereits die Mautsätze bei Deggendorf für den Verkehr stromauf- und stromabwärts nachlesen. Für alle wichtigen Produkte waren Marktzoll, Brückenzoll und Wasserzoll (die Donaumaut) genau festgelegt. Wer z. B. eine Ladung Wein auf dem Markt verkaufte, hatte acht Pfennig zu zahlen. Wer über die Brücke hinüber- oder herüberfuhr, musste für einen Riemen (ein Zugtier) einen Pfennig und für eine Fuhre Holz ebenfalls einen Pfennig entrichten. Wer Salz auf der Donau transportierte, gab pro Fass einen halben Pfennig. Leute, die innerhalb des Gerichtes Deggendorf lebten, genossen in der Stadt Zollfreiheit. Deggendorf war nur eine der zahlreichen Mautstellen an der Donau, da die Donaumaut eine lukrative Einnahmequelle für die Mautinhaber war. Die Fernhändler, die auf die Donau als bequemen Verkehrsweg angewiesen waren, wurden zwischen Neuburg und Passau in kurzen Abständen insgesamt sechzehn Mal zur Kasse gebeten, so auch in Deggendorfs Nachbarschaft in Bogen und in Pleinting. Auf der Donau gab es mehr Mautstellen als am Rhein.

Mit zunehmender Wirtschaftskraft der Bürger der jungen Stadt Deggendorf gelang es nach und nach, dem Herzog einen Teil der Zoll- und Mautprivilegien zuerst nur zeitweise, dann auf Dauer abzukaufen. Im Jahre 1307 beispielsweise liehen sie dem finanziell immer klammen Herzog 100 Pfund Pfennig und waren dafür bis zur Rückzahlung vom Brückenzoll befreit. 1339 wurde ihnen für 200 Pfund Pfennig eine dreijährige Befreiung von der Donaumaut, vom Brücken- und vom Marktzoll gewährt. 1366 konnte die Stadt den Brückenzoll in die eigenen Kassen leiten. 1429 erreichten sie, dass sie in Straubing keinen Zoll zu zahlen hatten, wenn sie zu Wasser oder zu Land Waren von bzw. nach Regensburg transportierten.

Ein halbes Jahrhundert später (1485) überließ Herzog Albrecht IV. gegen eine jährliche Zahlung von 12 Pfund Regensburger Pfennig den Deggendorfern nicht nur den Brücken-, sondern auch den Pflaster- und Deichselzoll für die Straßenbenutzung. Als Gegenleistung mussten die Deggendorfer die Brücke nunmehr selber unterhalten. Zur Eintreibung der Zölle setzte der Rat der Stadt je einen vereidigten Brückzöllner und Pflasterzöllner ein und erließ eigene Brückzoll- und Pflasterzollordnungen. Die lukrative Donaumaut blieb jedoch in Händen des Herzogs.

Während ursprünglich die Mautstelle wohl vom Findlstein aus überwacht wurde, verlegte der herzogliche Mautner jetzt seinen Sitz an das Ufer der Donau in das sogenannte Mautnerhaus, von wo aus der Wasserzoll, nicht aber wie oft irrtümlich angenommen der Brückenzoll erhoben wurde. Die Mautner waren angesehene Beamte, die es zu einigem Wohlstand brachten. Sie entstammten teilweise Deggendorfer Bürgerfamilien, die auch Ratsherren und Bürgermeister stellten, so z.B. Paulus Mäminger und Sigmund Jobst.

Brücken- und Pflasterzoll waren für die Stadt neben den Vermögens- und Gewerbesteuern eine der wichtigsten Einnahmequellen und eine bis ins 19. Jahrhundert durchaus lohnende Angelegenheit. Dann überforderten jedoch die Unterhaltungskosten und der notwendige Neubau einer stabilen eisernen Donaubrücke die Finanzkraft der Kommune. Hinzu kam eine veränderte Zollgesetzgebung, die dazu führte, dass Deggendorf 1847 statt der bisherigen 2000 Gulden pro Jahr nur noch 966 Gulden Einnahmen aus dem Brückenzoll erzielte. Die Stadt gab deshalb nach 365 Jahren am 1. Oktober 1850 ihre Rechte am Brückenzoll an den bayerischen Staat zurück. Pflasterzoll erhob sie jedoch noch bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts.