

Der Alte Zoll am Rhein

Marc Foerster, Bonn*



Kupferstich von Wenzel Hollar, 1643: Bonn von Süden, Alter Zoll (Quelle: <http://www.zeno.org>)

Auf der Suche nach dem Alten Zoll in Bonn findet man heute den Weg zu dem parallel zur Konviktstraße liegenden Bollwerk am Rhein. Dieser Ort ist mittlerweile ein Ausflugsziel, das Bonner und Touristen mit einer weiten Aussicht über den Rhein und das Siebengebirge und dem angrenzenden Biergarten lockt. Es handelt sich um die Reste der Mitte des 17. Jahrhunderts erbauten Zollbastion, die später von Hofgärtner Kunibert Lenné im Auftrage des Erzbischofs Max Friedrich (Erzbischof 1761-1784) bepflanzt worden ist. Ein wesentlich älteres, heute nicht mehr existierendes Zollhaus lag wenige Meter weiter rheinaufwärts, wo es den Abschluss der alten Stadtmauer zum Rhein hin markierte¹. Beide Bauten standen am Leinpfad entlang des Rheinufer, auf dem Menschen bzw. Zugtiere Schiffe mit Schleppeisen stromaufwärts zogen.

Die Bonner Zollstätte, an der die Schiffsware zur Fortsetzung der Fahrt verzollt werden musste, stammt aus dem 13. Jahrhundert² und war wie viele andere Rheinzölle Gegenstand langwieriger Auseinandersetzungen zwischen den deutschen Königen, ihren Verbündeten und den kurkölnischen Erzbischöfen. Hier trafen sehr unterschiedliche Interessen aufeinander. Das Zollregal war grundsätzlich ein Hoheitsrecht des Königs. In seiner Hand lag die Macht, Zollstätten zu errichten, Zolltarife zu bestimmen und den Landesherren das Recht zur Erhebung von Zollabgaben zu verleihen³. Bei den Landesherren war die Erlangung des Rechts zur Erhebung von Rheinzöllen wegen der finanziellen Aussichten begehrt, obwohl mit diesem Recht formell die Gegenleistung der Bebauung des Rheinufer und der

* Der Autor ist Richter am Amtsgericht und ehemaliger Mitarbeiter des Instituts für Deutsche und Rheinische Rechtsgeschichte, dessen Direktor Herr Professor Schmoeckel herzlicher Dank gilt. Der Artikel wurde mit Abänderungen erstmals publiziert in: *Mathias Schmoeckel/Norbert Schloßmacher*, Stätten des Rechts in Bonn, Bonn 2004. Weiterführende Literatur: *Theo Sommerlad*, Die Rheinzölle im Mittelalter, Halle a. S. 1894; *Georg Droege*, Die kurkölnischen Rheinzölle im Mittelalter, in: *Ann. d. Hist. Vereins f. d. Niederrhein* 168/169 (1967), S. 21 ff.; *Friedrich Pfeiffer*, Rheinische Transitzölle im Mittelalter, Berlin 1997; ders., Zollpolitik und Zollpraxis am Rhein im 14. und 15. Jahrhundert zwischen Fiskalinteresse und Handelssteuerung, in: *Rhein. Vierteljahrsblätter* 68 (2004), S. 64 ff.

¹ *Josef Dietz*, Topographie der Stadt Bonn, 1. Hälfte, S. 86, in: *Bonner Geschichtsblätter*, Bd. XVI (1962), S. 9-388.

² In den Quellen, *Theodor Joseph Lacomblet* (Hrsg.), *Urkundenbuch für die Geschichte des Niederrheins*, 1. Bd., Düsseldorf 1840, Nr. 179, wird von einem Zoll zu Bonn das erste Mal 1043 berichtet. Jedoch war damit nach einhelliger Meinung nur ein Marktzoll gemeint, der 1244 wohl durch das Standgeld auf dem Markt ersetzt wurde, vgl. *Droege*, a.a.O., S. 25; *Josef Niessen*, *Geschichte der Stadt Bonn*, I. Teil, Bonn 1956, S. 116. Auch der Zoll, der in der Verleihung der Stadtrechte an Bonn 1243 genannt wird (*Theodor Joseph Lacomblet* (Hrsg.), *Urkundenbuch für die Geschichte des Niederrhein*, 2. Bd., Düsseldorf 1846, Nr. 284), war ganz offensichtlich ein Marktzoll; vgl. *Droege*, a.a.O., S. 25.

³ *Andreas Eichstaedt*, Zoll, S. 1753 f., in: *Handwörterbuch der Deutschen Rechtsgeschichte*, Bd. V, hrsg. v. *Adalbert Erler/Ekkehard Kaufmann/Dieter Werkmüller*, Berlin 1998, S. 1753-1757; *Mathias Schmoeckel*, Zollregal, S. 1763ff. in: *HRG V*, a.a.O., S. 1759-1767; *Hildegard Adam*, *Das Zollwesen im fränkischen Reich und das spätkarolingische Wirtschaftsleben*, Stuttgart 1996, S. 213 ff.



Foto: Michael Sondermann, Presseamt Stadt Bonn

Instandsetzung des Leinpfades einherging. Die Zollerhebung bedeutete eine Teilhabe an dem prosperierenden Handel auf dem Rhein, der als Verkehrsweg die wichtigen Zentren des Reiches verband. Die Zollabgaben stellten oftmals die wichtigste Einnahmequelle der Landesherrn dar. So machten in Kurköln die fünf Rheinzölle insgesamt mehr als 50% der landesherrlichen Einnahmen aus⁴. Die finanzielle Lukrativität führte oftmals zur Missachtung des königlichen Zollregals durch Territorialherren, indem sie unrechtmäßig neue Zollstätten errichteten⁵. Kehrseite der Rheinzölle war die enorme Belastung des Handelsstroms auf dem Rhein⁶. Neben den rheinischen Städten, deren Handelsinteressen betroffen waren, sahen auch die anderen Zollinhaber und der König ihre eigenen Zolleinnahmen und ihre Macht gefährdet durch die Neuerrichtung bzw. Erhöhung von Zöllen. Als negativer Höhepunkt der Handelshemmnisse durch Rheinzölle gilt gerade das 13. und 14. Jahrhundert, in dem im vorgenannten Spannungsfeld um die Berechtigung des Bonner Zolls gekämpft wurde.

Der Rheinzoll zu Bonn geht in die Zeit des Erzbischofs Konrad I. von Hochstaden (1238-1261) zurück⁷, der wie seine Nachfolger diesen Zoll zunächst eigenmächtig und damit unrechtmäßig erhob. Erst anlässlich von Königskrönungen Ende des 13. Jahrhunderts konnten die jeweiligen Kölner Erzbischofe eine zeitweise Legitimierung des Bonner Zolls erreichen; ihnen wurde als Ersatz für ihre Kosten und ihren Einsatz bei den Königswahlen ein befristetes Zollrecht gewährt. Dieses Zollrecht führte über Jahre zu

Konflikten zwischen dem Erzbistum und den rheinischen Städten, insbesondere der Stadt Köln, sowie dem erstarkenden König, der sich den Wahlverpflichtungen gegenüber dem Kurfürsten entziehen wollte⁸. Gerade die Politik des 1298 gewählten König Albrechts von Österreich ging dahin, das Zollregal und die Reichsrechte am Rhein zu verteidigen und die rheinische Machtstellung des Königtums zu erneuern⁹. So verbündete er sich mit den rheinischen Städten und verfügte die Aufhebung aller seit 1250 wider die Reichsrechte eingerichteten oder erhöhten Zölle¹⁰. Die Städte sollten sich zusammenschließen und die Zollinhaber zur Beachtung dieser Anordnung zwingen. Nach einem Vorrücken des Königs mit seinen Verbündeten, zu denen auch die Stadt Bonn gehörte, mit Truppen gegen den Kölner Erzbischof im Herbst 1302 kam es zum Friedensschluss, mit dem u.a. der Bonner Zoll aufgehoben wurde¹¹. Die Bonner Bürger wurden verpflichtet, die Wiedereinführung des aufgehobenen Zolls zu verhindern. Jedoch ließ sich der Kölner Erzbischof Heinrich II. von Virneburg (1304-1332) bereits bei den nächsten Königswahlen erneut die Rheinzölle bestätigen und den im Friedensschluss erzwungenen Zollverzicht für ungültig erklären. Vor allem Friedrich der Schöne von Österreich bestätigte in seinen Wahlversprechungen von 1314 bei seiner Krönung im Bonner Münster die kurkölnischen Rheinzölle inklusive des Bonner Zolls¹² und gab für die erzbischöfliche Unterstützung gegen Ludwig den Bayern sein Recht auf, an den kurkölnischen Zöllen in eigenem Namen für sich einen

⁴ Droege, a.a.O., S. 45.

⁵ Walter Schomburg, Rheinzölle, in: ders., Lexikon der deutschen Steuer- und Zollgeschichte, München 1992, S. 313 f.

⁶ Zu den Zusammenhängen Ulf Dirlmeier, Mittelalterliche Zoll- und Stapelrechte als Handelshemmnisse?, in: Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart, hrsg. v. Hans Pohl, Wiesbaden 1987, S. 19-39.

⁷ Niessen, a.a.O., S. 116.

⁸ Niessen, a.a.O., S. 149f.

⁹ Vgl. Schmoekel, a.a.O., S. 1764; Heinrich Troe, Münze, Zoll und Markt und ihre finanzielle Bedeutung für das Reich vom Ausgang der Staufer bis zum Regierungsantritt Karls IV., Stuttgart/Berlin 1937, S. 303 ff.

¹⁰ Knipping, Regesten III, a.a.O., 3822.

¹¹ Theodor Joseph Lacomblet (Hrsg.), Urkundenbuch für die Geschichte des Niederrheins, 3. Bd., Düsseldorf 1853, Nr. 21.

¹² Lacomblet, Urkundenbuch III, a.a.O., Nr. 138, 139.



Foto: Michael Sondermann, Presseamt Stadt Bonn

Zollsatz einzufordern. Zur allmählichen Entspannung zwischen dem Kurfürsten und der Bürgerschaft Bonns trug deren Befreiung von allen erzbischöflichen Rheinzollen bei¹³. Die Bürgerschaft erhielt auf diese Weise die Zollfreiheit hinsichtlich der der Stadtversorgung dienenden Waren und der eigenen, rheinabwärts zu verschiffenden Weine. Zu Konflikten kam es aber zwischen dem Kurfürsten und dem Grafen von Jülich, der im Rahmen der Landfriedensbestrebungen eine starke Reduzierung der Zolltarife forderte und letztlich in einer kriegerischen Auseinandersetzung eine Verpflichtung des Kurfürsten auf den Landfrieden mit der Folge einer erheblichen Minderung seiner Zolleinnahmen erreichte. Erst 1321 kam es zu einem Ausgleich zwischen dem Kölner Erzbischof und dem Jülicher Grafen¹⁴, der seinem Sohn Walram die Anwartschaft auf die Nachfolge im Erzbistum verschaffen wollte¹⁵. Unter dem Erzbischof Walram von Jülich (1332-1349) und seinem Nachfolger kam es zur endgültigen Sicherung der Rechtsstellung des Bonner Zolls. Bei der Königskrönung des Luxemburgers Karl IV. 1342 in Bonn wurde zwar die Regalität des Zolls aufrechterhalten, dennoch erkannte der König den erblichen Lehnbesitz der Kölner Kirche an¹⁶. In Kapitel IX der Goldenen Bulle von 1356 wurden schließlich den Kurfürsten der Besitz der gesetzmäßigen Zölle und deren Einkünfte bestätigt.

¹³ *Lacomblet*, Urkundenbuch III, a.a.O., Nr. 101. Zu den Gründen der Annäherung zwischen Kurfürst und Bonner Bürgertum siehe Niessen, a.a.O., S. 155

¹⁴ *Kisky*, Regesten IV, a.a.O., 1261.

¹⁵ *Niessen*, a.a.O., S. 161.

¹⁶ *Lacomblet*, Urkundenbuch III, a.a.O., Nr. 438.

Die Konsolidierung des Bonner Zolls zeigt sich darin, dass erstmals 1350 in einer Urkunde von einem festen Zollhaus die Rede war¹⁷. Dieses Gebäude muss schon bis zum 16. Jahrhundert beträchtliche Ausmaße erreicht haben, wurde es doch gelegentlich von den Landesherren als Wohnstätte benutzt¹⁸. Kurfürst Salentin von Isenburg (1567-1577) gestaltete schließlich das Zollhaus zu einem stattlichen vierstöckigen Renaissance-Palast um, der sich bis zum Rheinufer zog, so dass der Leinpfad durch ein Tor im Untergeschoss des Baues hindurchgeführt werden musste¹⁹. Dass Salentin dort seine Hochzeit feiern wollte, zeugt von der Repräsentativität des Hauses, das jedoch während der Bombardierung Bonns 1689 vernichtet wurde²⁰. Als man im 17. Jahrhundert Bonn neu befestigte, wurde auch die Südseite mit dem Zollhaus miteinbezogen. Das dortige Bollwerk wurde 1642 vollendet und nach dem Zoll benannt²¹. Wie das Salentinische Zollhaus hatte die Zollbastion einen Durchgang für die Treidelpferde auf dem Leinpfad²².

Sein Ende fand der Bonner Zoll Anfang des 19. Jahrhunderts. Auf Drängen Frankreichs wurde in § 39 Abs. 1 RDHS 1803 die Aufhebung aller Rheinzölle vorgesehen. Es sollte dagegen ein Schiffsfahrts-Octroi errichtet werden. Die nähere Ausführung wurde in der *convention sur l'octroi de navigation du Rhin* vom 24. Juli 1804 vorgenommen, die 12 Orte zur Erhebung von Steuern festsetzte. Bonn war nicht mehr als Erhebungsort vorgesehen²³. Für das Bollwerk am Rhein verblieb nur noch die Funktion als Aussichtspunkt.

¹⁷ *Theodor Joseph Lacomblet* (Hrsg.), *Archiv für die Geschichte des Niederrheins*, Düsseldorf 1854, II. Band, Beilage VIII, S. 314f.

¹⁸ *Edith Ennen/Dietrich Höroldt*, *Kleine Geschichte der Stadt Bonn*, Bonn 1967, S. 54; *Dietz*, a.a.O., S. 86.

¹⁹ Zitat von *Michaelis Ab Isselt*, *De bello Coloniensi*, Grevenbruch 1620, S. 418, wiedergegeben nach *Felix Hauptmann*, *Das alte Schloß zu Bonn*, *Bonner Archiv* 3 (1892), 89, 90. *Hauptmann*, a.a.O., S. 89 ff., überlegt sogar, ob das umgebaute Zollhaus nicht sogar die Residenz des Kurfürsten war, kommt aber zu keinem eindeutigen Schluss. *Heinrich Neu*, *Die kurfürstliche Residenz in Bonn vor dem Bau des heutigen Schlosses*, *Bonner Geschichtsblätter* Bd. 3 (1947), 211, 215, und *Niessen*, a.a.O., S. 227, gehen von einer Trennung von Zollhaus und Residenz aus.

²⁰ *Edith Ennen*, *Geschichte der Stadt Bonn*, II. Teil, Bonn 1962, S. 204; *Max Braubach*, *Kurköln*, Münster 1949, S. 147.

²¹ *Gebhard Aders*, *Bonn als Festung*, Bonn 1973, S. 13.

²² *Aders*, a.a.O., S. 36. Nach *Walter Schomburg*, *Alter Zoll*, in: ders., a.a.O., S. 10 f., sind noch heute die Kerben der scheuernden Leinseile an der Befestigungsanlage erkennbar.

²³ *F. J. Ockhart*, *Geschichtliche Darstellung der frühern und spätern Gesetzgebung über Zölle und Handelsschiffahrt des Rheins*, Mainz 1818, S. 280f., 340.