

Bremsbahn am Steinbruch Petersberg West

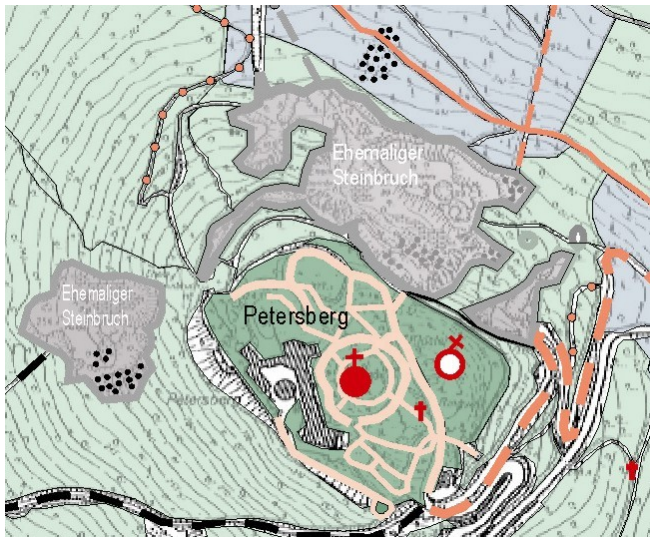
Schlagwörter: [Steinbruch](#), [Bahnanlage](#)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

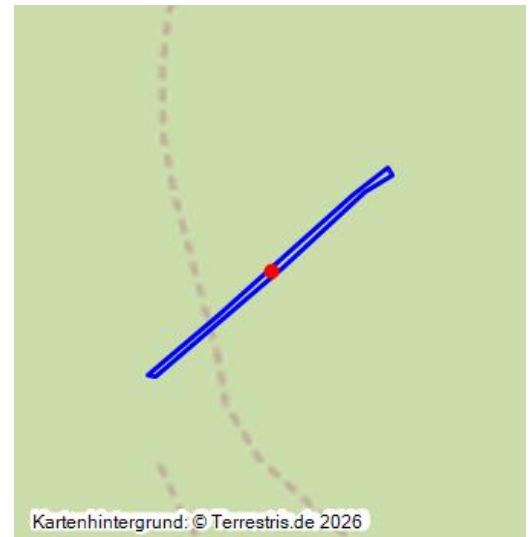
Gemeinde(n): Königswinter

Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Thematische Karte der Steinbrüche auf dem Petersberg oberhalb von Königswinter (2010)
Fotograf/Urheber: Klaus-Dieter Kleefeld



1872 eröffnen Hubert Spindler und H. W. Wagner (später G. Spindler & Söhne) auf der Westseite des Petersbergs einen neuen [Basaltbruch](#). Da bislang keine Fahrstraße auf den Berg führt, stellt sich die Frage nach dem Abtransport des Materials. Dafür baut man 1881 eine für damalige Verhältnisse moderne, rund ein Kilometer lange Bremsbahn. Sie führt vom Steinbruch in nahezu gerader Linie bis in das Tal auf die Höhe der heutigen Tennisplätze. Dort werden die Steine an der alten Fahrstraße auf Karren umgeladen.

Schon 1884 verhandelt Hubert Spindler mit der Regierung über den Verkauf des Bruchs. Zugleich mehren sich die Proteste gegen die Ausweitung der Brüche. In einer Streitschrift zu Rettung des Siebengebirges wird der landschaftsverschandelnde rheinseitige Bruch am Petersberg prominent auf das Titelblatt gebracht. Dort deutlich zu sehen: die Trasse der Bremsbahn. 1886 geht der Bruch an die Provinzialregierung über. Diese plant zeitweilig Sträflinge in dem Bruch einzusetzen und möchte den Bruch sogar noch vergrößern.

Die durch den Steinbruch geschaffene klaffende Wunde am Petersberghang ist selbst von Bonn aus gut zu sehen und schockiert die bürgerliche Bevölkerung. Dies ist der Auslöser zur Gründung des „Vereins zur Rettung des Siebengebirges“ (VVS). In der von ihm herausgegebenen Streitschrift werden neben den Brüchen an Ölberg und Wolkenburg auch der große Bruch am Petersberger Westhang lithografisch dargestellt. Die Bremsbahn ist in der Abbildung als lange gerade Linie deutlich erkennbar. Die massiven Proteste haben ihre Wirkung und 1889 stellt die Regierung die Arbeit in dem Westbruch ein. [Berthold Nasse](#), der Oberpräsident der Rheinregion ist einer der prominenten Unterstützer der Proteste und nutzt seine Position, um den Steinabbau im Siebengebirge zu behindern. Um 1900 wird das Steinbruchgelände vom VVS erworben und anschließend mit Robinien (damals Akazien genannt) bepflanzt.

Beim Bau der [Petersbergbahn](#) (1888) berücksichtigt man den Verlauf der einige Jahre zuvor errichteten Bremsbahn, die zu dem Zeitpunkt noch genutzt wird. So verlief die Zahnradbahntrasse im unteren Abschnitt weitestgehend parallel zur Bremsbahn, und auch die Talstation der Zahnradbahn befand sich unweit der Bremsbahn. Durch die Verlängerung der Zahnradbahn bis an den Königswinterer Bahnhof im Jahr 1920 werden aufgrund einer leicht veränderten Linienführung die Trasse und Verladerampen der mittlerweile stillgelegten Bremsbahn überbaut.

Unter den zahlreichen Karten des Siebengebirges stellt lediglich die Übersichtskarte von Schneider (1881) die Trasse der Bremsbahn dar.

Historische Fotos, die 1910 anlässlich eines verheerenden Unwetters aufgenommen wurden, zeigen die intakte Brücke der Zahnradbahn sowie die zerstörte Brücke der Bremsbahn über dem Bach an den Endstationen.

Zustand

Heute ist von dem ehemaligen Trassenverlauf der Bremsbahn nur noch der obere Abschnitt vom Steinbruch bis zum [Dömchen](#) als grabenartige Geländestruktur im Wald erkennbar.

Der ehemalige Steinbruch ist dschungelartig dicht bewachsen. Zahlreiche, teils uralte Robinien stehen dort, wahrscheinlich noch aus der Zeit um 1900, als der VVS den Bruch neu bepflanzt hat.

Datierung

1872-1889

Zugang

Naturschutzgebiet, nicht zugänglich

Hinweis

Das Objekt „Bremsbahn am Steinbruch Petersberg West“ ist Element des historischen Kulturlandschaftsbereiches [Siebengebirge](#) (Kulturlandschaftsbereich Regionalplan Köln 446).

(Jörn Kling, 2024)

Quellen

- Echo des Siebengebirges vom 6. April 1882.
- Schneider, A. (1881): Karte des Siebengebirges, angefertigt unter Benutzung des amtlichen Materiales, Verlag von Simon Schropp. Verlag Henry, Bonn.

Literatur

Bouillon, Barbara; Kling, Joern; Lamberty, Christiane (2019): Zeugen der Landschaftsgeschichte im Siebengebirge. Historische Nutzungen und ihre Auswirkungen auf die Landschaft.

(Kulturlandschaftspflege im Rheinland, Band 2.) S. 305, Köln.

Ludwig, Jan (2006): Basaltabbau im Siebengebirge. Konflikt zwischen Basaltgewinnung und Naturschutz (1871-1914), Königswinter in Geschichte und Gegenwart. S. 29, S. 56, S. 59., Königswinter.

Verein zur Rettung des Siebengebirges (Hrsg.) (1886): Zur Rettung des Siebengebirges. Bonn.

Bremsbahn am Steinbruch Petersberg West

Schlagwörter: [Steinbruch](#), [Bahnanlage](#)

Ort: 53639 Königswinter - Petersberg / Deutschland

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Archivalauswertung

Historischer Zeitraum: Beginn 1881, Ende 1900

Koordinate WGS84: 50° 41 8,53 N: 7° 12 8,43 O / 50,6857°N: 7,20234°O

Koordinate UTM: 32.373.012,84 m: 5.616.416,16 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.585.012,92 m: 5.617.372,72 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Jörn Kling, „Bremsbahn am Steinbruch Petersberg West“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356170> (Abgerufen: 25. Februar 2026)

Copyright © LVR

