Neue Ittenbacher Landstraße

Teilabschnitt der Ittenbacher Landstraße vor 1970

Schlagwörter: Straße
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Königswinter
Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Neue Ittenbacher Landstrasse (1932)
Fotograf/Urheber: unbekannt



Die Ittenbacher (Land-)Straße - heute die stark befahrene L 133 von Königswinter nach Ittenbach über die Margarethenhöhe und dann weiter zur Autobahn - ist weitgehend ein Neubauprojekt des 19. Jahrhunderts.

Historische Wegeverbindung nach Ittenbach bis ins 19. Jahrhundert

Noch bis Mitte des 19. Jahrhunderts verlief der alte Weg nach Ittenbach nicht durch das Tal, sondern über die Höhen des Siebengebirges. Diese Wegeführung bestand seit *„unvordenklichen Zeiten“*, so ein Gutachter 1906. (Stadtarchiv Königswinter, KW-1934). Zu sumpfig und von Überschwemmungen bedroht waren die Täler. Zudem verkehrten dort die schweren Steinfuhrwerke aus den Stenzelberger Steinbrüchen und den Ofenkaulen. Dementsprechend kaputtgefahren und schlecht war der Zustand der Wegtrassen, die ohnehin an den Brüchen endeten. Oberhalb der Ofenkaulen gab es wahrscheinlich nur noch schmale Pfade zum Holztransport.

Planung und Bau der neunen Straße durch das Tal

Die neue Variante durch das Tal entlang des Mirbesbaches gestaltete sich aufgrund der Überschwemmungen schwierig.
Nach Erwerb und Ausbau des Wintermühlenhofs durch Peter Joseph Mülhens (Familie Mülhens) ändert sich die Interessenslage. Für sein großes Gut fordert dieser 1847 von der Bürgermeisterei eine bessere und leistungsfähigere Verbindung in das Tal. Die Fuhrwerke der geplanten Molkerei und Brennerei bräuchten andere Spurbreiten. Der alte, schmale und „*für alles Steinfuhrwerk zum Stenzelberg und aus den Backofensteingruben*“ genutzte Weg reiche nicht mehr aus.

Bürgermeister Mirbach erhofft sich durch einen Ausbau auch Ittenbach besser an Königswinter anzubinden und dafür Fördergelder zu akquirieren. Er befürchtet jedoch, dass die Steinfuhrwerke *„mit ihren schweren Lasten und schmalen scharfen Rädern jeden, auch den besten Weg sehr bald so wieder ruiniren“* könnten. Außerdem bestand neben dem Fahrweg traditionell eine Spur für „*Schiebkarren und Fußgänger*“, die bei der Planung berücksichtigt werden musste. Vor allem kleinere Transporte wie z.B. von Waldprodukten erledigte man mit der Schubkarre bzw. im Winter per Schlitten. Gespanne besaßen die Wenigsten.

1856 wird mit dem Ausbau des Weges von Königswinter bis zum Wintermühlenhof begonnen. Die Kosten teilt man sich mit

Mülhens. Er fordert dafür im Gegenzug den Ausbau auf die bislang unübliche Breite von 20 Fuß (umgerechnet rund 5,60 Meter).

Ab 1860 beginnt man dann mit der Fortführung der Straße in Richtung Margarethenhöhe. Zur Finanzierung werden durch ein eigens gegründetes Komitee Spenden gesammelt. Das Projekt wird als Infrastrukturmaßnahme im Dienst von Handel, Gewerbe und Tourismus beworben. So finden sich unter den Spendern dann auch zehn Backofenbauer. Sie profitieren von der Straße insofern, als dass sie nun die zuvor nicht anfahrbaren Gesteinsvorkommen auf Höhe der Talsohle mit kurzen Stichwegen erschließen können. Zahlreiche Gruben werden in Folge dort ab 1860 eröffnet.

1927 wird die Straße im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme als Provinzialstraße erneut ausgebaut und nun auf 8 Meter verbreitert. Die Arbeiten werden durch die offenbar gut ausgerüstete Kölner Firma Rausch & Balensiefen durchgeführt. Historische Fotos zeigen Dampflok bespannte Feldbahnzüge, Dampfwalzen und Zementmischwerke. Zugleich lässt Peter Mülhens in der Rekordzeit von 12 Monaten einen 2,2 Kilometer langen Abzweig zu seinem Hotel auf dem Petersberg erbauen.

Abgeschnittener Teilabschnitt der Straße verbleibt als Relikt neben neuer Wegeführung
Um dem zunehmenden Straßenverkehr Rechnung zu tragen, passt man die Straße 1970 den neuen Anforderungen an. Entlang des Wintermühlenhofs verschwenkt man dazu die Straße mittels eines langen Einschnitts bis dicht an den Pottscheider Hof. Entlang des Wintermühlenhofs wird so ein längerer Teilabschnitt abgeschnitten, der bis heute weitestgehend in seinem Originalzustand erhalten ist.

Datierung
1856, 1860, 1927, 1970

Zugang
frei

Hinweis
Das Objekt „Neue Ittenbacher Landstraße“ ist Element des historischen Kulturlandschaftsbereiches Siebengebirge (Kulturlandschaftsbereich Regionalplan Köln 446).

(Jörn Kling, 2024)

Quellen
Bürgermeister an Landrat, 18.11.1852. Stadtarchiv Königswinter, KW-2578
Verzeichniß der freiwilligen Beiträge, o. D. [1859], Stadtarchiv Königswinter, KW-2730
Echo des Siebengebirges, 15.5. 1927.

Internet
virtuellesbrueckenhofmuseum.de: Virtuelles Brückenhofmuseum. Petersberg (abgerufen 18.08.2025)

Literatur

Bouillon, Barbara; Kling, Joern; Lamberty, Christiane (2020): Zeugen der Landschaftsgeschichte im Siebengebirge. Teil 2: Der Ofenkaulberg. (Kulturlandschaftspflege im Rheinland, Band 4.) S. 89-91, Köln.

Paul, Johann (2005): Autoverkehr und Straßenprojekte im Naturschutzgebiet Siebengebirge 1918 bis 1945. In: Rheinische Heimatpflege, Jg. 42, Heft 3. 2005, S. 189-209. S. 189-2009, o. O.

Neue Ittenbacher Landstraße

Schlagwörter: Straße
Ort: 53639 Königswinter / Deutschland
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Archivauswertung

Historischer Zeitraum: Beginn 1856, Ende nach 1970
Koordinate WGS84: 50° 40 44,36 N: 7° 12 37,25 O / 50,67899°N: 7,21035°O
Koordinate UTM: 32.373.560,35 m: 5.615.656,15 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.585.590,93 m: 5.616.635,30 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Jörn Kling, „Neue Ittenbacher Landstraße“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356184 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**