Steinbruch Leyberg mit Bremsbahn bei Bad Honnef

Steinbruch Leiberg

Schlagwörter: Steinbruch, Basalt, Feldbahn
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Bad Honnef
Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen

Treppe auf den Leyberg (2025).
Fotograf/Urheber: Joern Kling

Der Leyberg ist eine von mehreren kleinen vulkanischen Erhebungen oberhalb von Bad Honnef im südlichen Siebengebirge. Sie ragen als kleine Kegel und Rücken 50 bis 60 Meter aus dem devonischen Hochplateau des Rheinischen Schiefergebirges heraus. In der Nachbarschaft des Leybergs finden sich der Himmerich, der Mittelberg, der Broderkronsberg und der Asberg. Die auffällige morphologische Beschaffenheit dieser Erhebungen findet bereits 1772 Darstellung in einer Karte des Bergischen Amtes Löwenberg durch Joh. Peter Nosthoffen sowie 1789 auf den Kupfertafeln, welche Nose 1789 für seine geognostische Beschreibung des Siebengebirges anfertigen lässt. Die markante Form des Leybergs hält auch der Geologe Heinrich von Dechen für erwähnenswert. Er schreibt: *„Der spitze Basaltkegel des Leiberges (seiner Form wegen auch wohl Zuckerhut genannt), liegt auf einem durch eine tiefe Schlucht von der Hochebene getrennten Rücken und erreicht 1073 Fuss.“* (Dechen 1852). Der Dichter und Romantiker Karl Simrock wird 1838 in seiner Darstellung des malerischen und romantischen Rheinlands expliziter und schreibt: *„… der Leiberg mit seinem Krater sitzt wie eine Frauenbrust einem breiten Bergrücken auf…“* (Simrock 1838).
Seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verschwanden die Erhebungen nahezu vollständig hinter den ausgedehnten Fichtenwäldern des Honnefer Stadtwaldes, doch nachdem die Bestände 2022 aufgrund von Trocken- und Borkenkäferschäden gefällt werden mussten, kam das von Nose dargestellte Landschaftsbild wieder zum Vorschein. Dies belegt zugleich, dass zu Noses Zeiten die Höhen nicht von Hochwald, sondern von Niederwald aus Rahmbuchen und Eichenschälwald bedeckt waren.

Aufgrund seiner vorgeschobenen westlichen Lage am Rande der devonischen Hochfläche bietet der Leyberg eine grandiose Aussicht auf das Rheintal und die nördlich anschließenden Gipfel des zentralen Siebengebirges. Dies ist sicher mit ein Grund, weshalb der gerade erst gegründete Verschönerungsverein für das Siebengebirge (VVS) den Leyberg schon 1874 für Besuchende erschließen lässt. Um den steilen Schlussanstieg durch grobes Basaltgeröll zu vereinfachen, legt man auf der Südseite des Gipfels eine Treppe aus breiten Natursteinstufen an (Echo 6.7.1874).
Im Zuge des „Basaltrauschs“, ausgelöst durch die Bautätigkeiten Preußens ab Mitte des 19. Jahrhunderts, geraten auch kleinste Steinvorkommen in den Fokus der Steinindustrie, wie zum Beispiel der Kleine Ölberg und der Stüss am Nordabhang des Ölbergs sowie eben auch der Leyberg.

Noch 1852 fehlt in der „Geognostischen Beschreibung des Siebengebirges am Rhein“ durch Dechen jeglicher Hinweis auf einen

Steinbruch am Leyberg. *„Auf der Südseite des Siebengebirges treten einzelne, bis weilen nur ganz kleine Basaltpunkte in dem Grauwackengebirge auf. Es ist hier besonders anzuführen der ganz spitze Kegel des Leyberges bei Honnef, von dem östlich eine kleine Kuppe, der Kl. Leyberg, liegt.“*
Dies ändert sich nun. Eine Akte im Stadtarchiv Honnef gibt einen selten detaillierten Einblick in die teils verworrene Abbaugeschichte des Leybergs.

Abbau am Leyberg
Transport und Bremsbahn
Unklare Besitzverhältnisse und Stilllegung
Bemühungen um die Wiederaufnahme des Bruchs
Heutiger Zustand

Abbau am Leyberg

Um 1887 lässt der Kölner Unternehmer H.P. Scheidweiler einen Steinbruch anlegen. Aufseher ist der aus einer Oberkasseler Steinbruchfamilie stammende Christian Uhrmacher. Anfangs wird der gebrochene Basalt mit Fuhrwerken durch das Mucherwiesental und Honnef bis an den Rhein abgefahren. Die Belästigung durch Staub und zerfahrene Wege ist erheblich und verursacht einen Aufruhr in Honnef und Umgebung. Der Bürgermeister beklagt sich beim Landrat darüber, dass der Tourismus leiden würde: *„Die Eröffnung von Steinbrüchen am Honnefer Leiberg, würde dem ohnehin schon starken Verkehr der schwer belasteten Steinfuhren, welche von Aegidienberg kommend die Hauptstraße, zur nicht geringen Belästigung der Einwohnerschaft und der Fremden, passiren, noch bedeutend vermehren und die städtischen Interessen umso empfindlicher schädigen, weil sicherer Voraussicht nach eine Vergrößerung der genannten Mißstände, eine Abnahme des Fremden-Verkehrs zur Folge haben wird. Besonders im Sommer sind die Klagen der Kurgäste über den durch die Lastfuhren erzeugten Schmutz und Staub wieder lebhaft geworden, und haben zur früheren als beabsichtigten Abreise eines Theiles derselben beigetragen. Niemand, der die hiesigen Verhältnisse kennt, wird bestreiten, daß ein übermäßiger Steinfuhrbetrieb im Herzen der Stadt, in schreiendem Widerspruch mit den gesamten Interessen derselben und den Lebensbedingungen einer großen Zahl der Einwohnerschaft steht. Die Gemeindewege, welche diese Fuhren benutzen, sind außerdem für deren schwere Belastungen nicht gebaut…“* (StABH, Akte 80-3-2, 21.7.1887).

Zudem argwöhnt der Bürgermeister, dass das Unternehmen keine solide wirtschaftliche Basis besitzt und vermutlich nur den Zweck habe, möglichst bald gewinnbringend an einen Holländer verkauft zu werden. Ende des 20. Jahrhunderts ist in Holland der Bedarf an Basalt für die neuen Küstenbefestigungen sehr hoch und holländische Unternehmer kaufen sich verschiedentlich in Steinbruchunternehmen ein.

Transport und Bremsbahn

Der Transport mit Fuhrwerken ist auf Dauer nicht rentabel und so beginnen schon 1887 die Planungen zum Bau einer Bremsbahn, die den Steintransport zumindest bis hinunter ins Tal erleichtern könnte. Ab da sollten weiterhin Fuhrwerke eingesetzt werden. Aber auch diese Pläne treffen sofort auf den Widerstand des Bürgermeisters, der in einem Brief an den Landrat befürchtet, dass die Bahn dem Unternehmer ermöglichen würde *„… die Communalstraßen innerhalb der Stadt mit seinen Steinfuhren zu überfluthen und dadurch bedenkliche Folgen für Honnef herbeiführen“* (StABH, Akte 80-3-2, 29.8.1887).

Seine Einwände finden beim Landrat kein Gehör und schon im August 1887 beginnen die Arbeiten an der Bremsbahn. Bis zu 40 Arbeiter sind beschäftigt. Der technische Aufwand und Kapitalaufwand dafür sind erheblich. Etwas unterhalb des Gipfels entsteht eine gut 200 Meter lange Feldbahn vom Bruch an der Südwestseite bis zur Bergstation der Bremsbahn an der Nordseite des Berges. Von dort aus führt die Bahn mit einer Gesamtlänge von rund 850 Metern bis in das 145 Meter tiefer liegende Mucherwiesental. Dort übernehmen Pferdefuhrwerke den Transport über die verbleibende Strecke von 3 Kilometern bis zu den Verladeplätzen am Rhein. Spätestens im Dezember 1887 ist die neue Bremsbahn in Betrieb und sorgt wiederholt für Probleme. So beschweren sich Anrainer beim Bürgermeister, dass alte Wege durchschnitten seien und sie keinen Zugang mehr zu ihren Parzellen hätten: Verschiedene Wege *„welche seit unvordenklichen Zeiten der öffentlichen Benutzung dienten, und zweifellos Gemeindewege sind, durch tiefe Einschnitte, hohe Dämme und eine im Betrieb befindliche Eisenbahn abgesperrt, und deren Benutzung unmöglich gemacht“* (StABH, Akte 80-3-2, 1.12.1887).

Unklare Besitzverhältnisse und Stilllegung

Im Februar 1888 überträgt Scheidweiler den Bruch an einen Heinrich Krönig aus Bielefeld. Im Laufe des Jahres 1888/89 kommt es zu Unklarheiten über den Besitzer des Bruches, der nicht mit dem Betreiber vor Ort identisch war. Letzterem hatten Scheidweiler

bzw. Krönig offenbar weitgehend Handlungsfreiheit gegeben. 1889 wird der Bruch durch den Oberkasseler Rudolf Uhrmacher betrieben, einem Verwandten des vormaligen Aufsehers Christian Uhrmacher. Im Mai 1889 teilt Rudolf Uhrmacher dem Bürgermeister Honnefs jedenfalls mit, dass Scheidweiler nun in Südwestafrika weilen würde. Zur Verringerung der Belästigungen durch die Fuhrwerke bietet Rudolf Uhrmacher dem Bürgermeister an, die Bahnanlagen an Honnef vorbei bis an den Rhein zu verlängern und *„Es wird Honnef dadurch Abnutzung der Communal-Wege und Wegegeräusch durch die Straßen erspart“* (StABH, Akte 80-3-2, 19.5.1889). Die Genehmigung dazu bleibt ihm versagt.

Im November 1889 erhält der Bürgermeister ein Schreiben von Scheidweiler aus London, in dem er ihm mitteilt, dass er den Bruch von Krönig wieder übernehmen würde. Danach überschlagen sich die Ereignisse. Am 22.1.1890 inseriert der Königswinterer Gerichtsvollzieher in der Lokalzeitung die Versteigerung des am Leyberg lagernden Materials. Gelistet werden *„18 complette Eisenbahnsteinwagen, eine Parthie Schienen und Schwellen, eine hölzerne Bretterbude, eine Schiebkarre“* (Echo, 22.1.1890). Dies geschieht offenbar auf Anweisung von Scheidweiler. Opfer dieses Durcheinanders wird Rudolf Uhrmacher, dem tatsächlich ebenfalls eine Parzelle am Leyberg gehört. Im März 1890 beschwert er sich beim Bürgermeister: In seinem Eigentum am Leyberg werde *„gefrevelt“*, *„ja in kürzester Zeit hat man eine Bretterbude, welche auf meiner Parzelle stand, verkauft, abgebrochen, weggeholt, ohne daß ich im geringsten hiervon benachrichtigt war“* (StABH, Akte 80-3-2, 4.3.1890).

Dem Bürgermeister berührt das Problem offensichtlich wenig. Er teilt Uhrmacher wenige Tage später mit, dass man nach Weisung von Scheidweiler gehandelt habe und verweist auf den Rechtsweg: *„Bei den durchaus verworrenen Besitzverhältnissen bezügl. der Leybergbahn ist es mir unbekannt, ob Scheidweiler zu seinem Vorgehen berechtigt war oder nicht und muß ich Ihnen überlassen, ihre Ansprüche selbst bei Gericht kund zu machen“* (StABH, Akte 80-3-2, 6.3.1890). Danach scheint der Abbau vorerst eingestellt worden zu sein.

Bemühungen um die Wiederaufnahme des Bruchs

Zwanzig Jahre später tritt Johannes Uhrmacher auf den Plan, ein weiterer Akteur der Oberkasseler Steinbruchfamilie. Im Juli 1910 reicht er bei der Stadt Honnef den Bauantrag für ein neu zu errichtendes Brechwerk ein und möchte den Bruch offensichtlich wieder in Betrieb setzen. Die Bauskizzen zeigen ein einfaches eingeschossiges Gebäude in Holzständerbauweise mit mittigem Geschoßaufsatz für den Backenbrecher, vergleichbar mit der Brecheranlage Uhrmachers am Steinringsberg bei Heisterbacherrott. Der über eine Dampfmaschine angetriebene Brecher wird mittels Kipploren von oben beschickt. Daran schließt sich eine Trommelsiebanlage an, über die wiederum Kipploren oder Kastenkipper mit den sortierten Korngrößen beladen werden können (ARSK-LSK, Nr. 2310).

Der Bürgermeister Honnefs macht diese Pläne öffentlich und schreibt an den Regierungspräsidenten Köln, den Verein für Denkmalpflege in Koblenz sowie den Verschönerungsverein für das Siebengebirge (VVS). Der Bürgermeister hoffte, der VVS könne *„…durch den käuflichen Erwerb solcher Parzellen […] einen erfolgreichen Betrieb eines Steinbruches auf dem Leyberg ein für alle Mal vereiteln“* (StABH, Akte 80-3-2, 16.7.1910). Der VVS zeigt sich verwundert. Der Bruch würde seit 35 Jahren stillliegen, das Gesteinslager sei kaum abbauwürdig, und die Transportverhältnisse aufgrund der abgelegenen Lage schwierig. Zudem besitze der Verein bereits mehrere Parzellen am Berg, die eine vollständige Nutzung des anstehenden Gesteins unmöglich machen würden. Ein Katasterplan verdeutlicht gut die Situation, der Berg ist wie ein Kuchen in schmale dreieckige Parzellen aufgeteilt, die mal dem VVS und mal Uhrmacher gehören (ARSK-LSK, Nr. 2310). Eine sinnvolle Ausbeutung ist so kaum möglich. Der VVS vermutet hingegen, dass Uhrmacher spekulieren würde, der Verein würde - wie auch anderswo -, die Steinbruchparzellen teuer ankaufen, um den Abbau zu verhindern (StABH, Akte 80-3-2, 30.7.1910).

Der Bürgermeister, der sich schon in den 1880er Jahren gegen den Bruch eingesetzt hatte, sucht nach Gründen, die Wiederinbetriebnahme zu verhindern. Kurzerhand lässt er im November 1910 den Gemeindeweg durch das Mucherwiesental per Polizeiverordnung für schwere Fuhrwerke sperren. Uhrmacher klagt prompt beim Kreisausschuss Siegburg gegen diese Verfügung. Im Februar 1911 wird die Klage abgewiesen, doch die Gebrüder Uhrmacher legen Berufung beim Bezirksausschuss in Köln ein. Nach diversen Ortsterminen und einem Gutachtertermin wird im Dezember 1912 die Berufung zurückgewiesen. Dieses Urteil lassen die Gebrüder Uhrmachers nicht auf sich sitzen. Schließlich geht es um viel Geld. Ein Bruch mit fehlender Zuwegung ist nicht nutzbar und somit wertlos. Ein potentieller Steinbruch hingegen konnte in diesen Jahren gewinnbringend verwertet oder verkauft werden, bzw. im Falle einer Enteignung eine entsprechend höhere Entschädigung gefordert werden. Die Uhrmachers gehen daher in die nächste Instanz und beantragen im Januar 1913 Revision am Oberverwaltungsgericht Berlin. Am 18. Mai 1914 entscheidet das Gericht letztendlich zu Gunsten der Gebrüder Uhrmacher.

Nur zwei Tage später bitten die Uhrmachers den Bürgermeister mit Hinweis auf den gewonnen Prozess um die Genehmigung des 1911 eingereichten Bauantrag über ein Brechwerk. Die Arbeiten sollen wieder aufgenommen werden. Der Bürgermeister, der weiterhin versucht den Steinbruchbetrieb zu verhindern, reagiert im Juli 1914 mit einer Anzeige, in der die ungesicherte

Schleppbahn (Bremsbahn) beanstandet wird. Offenbar war ein Waggon den Berg hinab gestürzt. Die Uhrmachers müssen daraufhin den Betrieb einstellen und nehmen die Waggons von den Gleisen, um erneuten Vandalismus zu verhindern.

Die Bemühungen um die Wiederaufnahme des Bruchs scheinen nun zu enden. Die Stilllegung der Bahn kommt einer Stilllegung des Bruchs gleich, das Brechwerk wird nie gebaut. Mit den Auswirkungen des Ersten Weltkrieges wären die Arbeiten ohnehin bald eingestellt worden.

Angesichts der geringen Größe des heute sichtbaren Steinbruchs erscheint der jahrelange Rechtsstreit über mehrere Instanzen geradezu grotesk. Die Annahme des VVS, dass hier nur auf eine hohe Verkaufs- oder Entschädigungssumme zur Rettung des Berges vor einem Steinabbau spekuliert werden sollte, erscheint sehr plausibel.

Heutiger Zustand

Der Bruch liegt an der Südwestseite des Berges, besitzt eine Ausdehnung von rund 25 Metern Breite und wurde gut 16 Meter weit gegen den steil ansteigenden Hang vorangetrieben. Die Bruchwand erreicht eine Höhe von bis zu 7 Metern. Vor dem Bruch erstreckt sich eine kleine Schutthalde von circa 20 x 13 Metern Fläche und wenigen Metern Höhe. Der Abbau kann nicht lange angedauert haben. Bruch und Halde sind heute vollständig im umgebenden Wald aufgegangen.
An der Nordseite der Halde beginnt mehrere Meter tiefer die Trasse der ehemaligen Feldbahn mit einem Geländeeinschnitt. Vermutlich hat man das Gestein mit einer Rutsche von oben in die bereitstehenden Loren befördert. Der weitere Verlauf der Tasse bis an die Bremsbahn ist als niedriger Damm im Gelände gut sichtbar. Von den Fundamenten der Umlenkrolle und Bremsanlagen sind keine Relikte erhalten. Die Bahntrasse ist bis in das Tal als schmale Schneise und am wechselnden Bewuchs nachvollziehbar.

Der Leyberg ist als Honnefer „Hausberg“ ein beliebtes Wanderziel, und nach wie vor führen die 1874 vom VVS gelegten Treppenstufen bis auf den Gipfel. Bei gutem Wetter reicht der Blick bis zum Kölner Dom. Bis die anstelle der Fichten neu gepflanzten Laubbäume groß sind, wird es eine Weile dauern, und so kann man das alte Landschaftsbild Noses (1789) mit der weit herausragenden Kuppe des Leybergs noch eine Weile erleben.

Datierung: circa 1880 bis 1890, 1910.
Zugang: Naturschutzgebiet. Der ehemalige Steinbruch ist nicht zugänglich. Auf den Berg führt ein öffentlicher Fußweg.

Hinweis

Das Objekt „Steinbruch Leyberg mit Bremsbahn bei Bad Honnef“ ist Element des historischen Kulturlandschaftsbereiches Siebengebirge (Regionalplan Köln 446).

(Jörn Kling, 2025)

Quellen

- zeitpunkt.nrw: Historische Zeitungen, Echo des Siebengebirges (abgerufen 02.04.2026).
- Stadtarchiv Bad Honnef, StABH, Akte 80-3-2 (Steinbrüche).
- Joh. Peter Nosthoffen (1772): Karte des bergischen Amts Löwenberg. Südl. Teil (bis zur Wolkenburg). LAV NRW RW Karten, Nr. 2555.
- ARSK-LSK, Landratsamt Siegkreis, Nr. 2310.

Internet

de.wikipedia.org: Leyberg (Westerwald) (abgerufen 18.03.2026)

Literatur

Berres, Frieder / Heimatverein Siebengebirge (Hrsg.) (1996): Gesteine des Siebengebirges. Entstehung - Gewinnung - Verwendung. Siegburg.

Dechen, Heinrich von (1852): Geognostische Beschreibung des Siebengebirges am Rhein. Bonn.

Leven, Heinrich (1954): Beiträge zur Geschichte der Steinbruch- und Steinmetzbetriebe des Siebengebirges. In: Bonner Geschichtsblätter 8 (1954), S. 135-165. Bonn.

Nose, Carl Friedrich (1789): Orographische Briefe über das Siebengebirge und die benachbarten zum Theil vulkanischen Gegenden beyder Ufer des Nieder-Rheins. Oestliche Rhein-Seite. Erster Theil. Frankfurt am Meyn.

Simrock, Karl (1838): Das malerische und romantische Rheinland. Leipzig.

Steinbruch Leyberg mit Bremsbahn bei Bad Honnef

Schlagwörter: Steinbruch, Basalt, Feldbahn
Ort: 53604 Bad Honnef / Deutschland
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Karten, Archivauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1880 bis 1887, Ende 1890 bis 1910
Koordinate WGS84: 50° 37 57,15 N: 7° 15 56,2 O / 50,63254°N: 7,26561°O
Koordinate UTM: 32.377.343,47 m: 5.610.398,80 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.589.585,04 m: 5.611.533,92 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, „Steinbruch Leyberg mit Bremsbahn bei Bad Honnef“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356773 (Abgerufen: 5. September 2026)

Copyright © **LVR**