Fahrstraße auf den Petersberg in Königswinter

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



Fahrstraße auf den Petersberg (1929).
Fotograf/Urheber: unbekannt



Die Erschließung des Berges

Bis heute prägen die zahlreichen Fahrstraßen des Verschönerungsvereins des Siebengebirges (VVS), aber auch die von Ferdinand Mülhens das Siebengebirge (z.B. Ferdinandstraße, Pottscheider Weg, Verschönerungsweg des VVS). Die neue Fahrstraße auf den Petersberg ist das letzte große Bauprojekt des Unternehmers Ferdinand Mülhens (4711 Kölnisch Wasser) und zweifellos nach jahrelangen Streitereien mit dem VVS die zierende Schleife an dem 1914 von ihm neu eröffneten Kurhotel Petersberg. Ein Traum, den er eigentlich auf der Wolkenburg realisieren wollte (siehe Mühlens Parkanlage auf der Wolkenburg).

Bittwege und Romantiker
Hotel und Zahnradbahn
Die neue Fahrstraße
Quellen, Internet, Literatur

Bittwege und Romantiker

Zuvor war der hoch über dem Rheintal thronende Petersberg über Jahrhunderte nur über schmale Fuß- und Eselspfade erreichbar. Nachdem die Zisterziensermönche 1192 den Petersberg als Standort aufgaben und im Tal das Kloster Heisterbach gründeten, wurde die alte Konventskirche weiterhin als Wallfahrtskirche genutzt. In dem Zusammenhang entstehen vier Prozessionswege, die ab dem 17. Jahrhundert mit zahlreichen, teils aufwendig ausgeführten Wegekreuzen und Bittstationen versehen werden (Petersberger Bittweg). Die Prozessionen sind beliebt und 1764 errichten die Zisterzienser eine neue, heute noch vorhandene Wallfahrtskapelle auf dem Berg.

Mit dem Aufkommen der Rheinromantik ändert sich ab Anfang des 19. Jahrhunderts die Besucherdynamik, die zu einem ersten Ansturm vor allem englischer Touristen und Touristinnen führt. Der Petersberg samt kleinem Wirtschaftshof wird 1834 von dem Kölner Bankier Joseph Ludwig Mertens erstanden. Seine Frau Sibylle Mertens-Schaafhausen, die auch als die „Rheingräfin“ bekannt war, nutzt den Petersberg als Sommersitz und als intimen Treffpunkt bürgerlich-intellektueller Kreise der Romantiker wie August Wilhelm Schlegel und Ernst Moritz Arndt. Allerdings gelangt man noch immer nur zu Fuß oder mit dem Esel auf den Gipfel.

Hotel und Zahnradbahn

Nach dem Tode von Joseph Ludwig Mertens 1842 erstehen nach Erbstreitigkeiten letztendlich 1856 die Kölner Brüder Paul und Peter-Joseph Nelles den Petersberg und erweitern das landwirtschaftliche Gut um eine Ausflugsgaststätte. Diese genügt jedoch schon bald nicht mehr den steigenden Ansprüchen, und nach dem Tode von Peter-Joseph Nelles 1886 beginnt Paul Nelles das Petersbergplateau neu zu gestalten. Neben einer großzügigen Parkanlage lässt er ab 1888 ein Nobelhotel errichten. Zugleich gründet Nelles eine Gesellschaft für den Bau einer Zahnradbahn auf den Berg, die in erster Linie als Attraktion aber auch der Erschließung des Hotels dient. Die Jungfernfahrt findet im November 1888 statt. Nun kann der Berg erstmals komfortabel und ohne Anstrengungen erreicht werden (Petersbergbahn im Siebengebirge von 1888 bis 1921). Die Königswinterer Kutscher beklagen allerdings bitter das Fehlen eines Fahrwegs, da so allein die Zahnradbahn das gute Geschäft mit dem Ausflugsverkehr macht. Letztendlich lässt sich der Verschönerungsverein des Siebengebirges (VVS) erweichen und baut 1894 ab der Rosenau einen Abzweig von dem bereits bestehenden Kutschweg Margarethenhöhe - Weilberg, der bis auf den Petersberg führt. Die Provinzialregierung fördert den Bau mit 5.000 Mark. Das Kurhotel wiederum zahlt dem VVS einen Pauschalbeitrag für die Nutzung.

Paul Nelles gerät mit seinem Hotel bald in wirtschaftliche Schwierigkeiten und 1911 wird der Petersberg mit dem Hotel von Ferdinand Mülhens erstanden. Mülhens, der auf dem Wintermühlenhof unterhalb des Berges residiert, lässt das bestehende Gebäude von 1912 bis 1914 als luxuriöses „Kurhotel Petersberg“ erheblich erweitern. Zugleich gelangt mit den Geschäftsanteilen von Nelles die Petersberger Zahnradbahn in seinen Besitz. Die Bahn dient vor allem dem Ausflugsverkehr am Wochenende. Allerdings erscheint für Mülhens im Hinblick auf die angestrebte wohlhabende Kundschaft, die den modernen Errungenschaften zumeist sehr aufgeschlossen ist, eine Erreichbarkeit mit dem Auto wirtschaftlich von wachsender Bedeutung.

Der VVS wiederum möchte unbedingt den zunehmenden Autoverkehr aus dem Siebengebirge heraushalten und untersagt Mülhens die Nutzung der vereinseigenen Kutschwege mit „Kraftwagen“. Der folgende Rechtsstreit zieht sich über drei Instanzen. Im Gelände vor Ort spitzt sich die Situation zu und Mitarbeiter des VVS holen sogar die Flinte heraus, um eine Durchfahrt mit Autos zu verhindern.

Die neue Fahrstraße

Erst 1926 erlangt der VVS mit Mülhens eine Lösung des langjährigen Konflikts. Der VVS tauscht mit Mülhens mehrere Grundstücke, was letzterem nun ermöglicht, an der Südseite des Berges eine eigene „Kraftfahrstraße“ bauen zu können. Bis zur geplanten Fertigstellung der neuen Straße darf die Kundschaft des Hotels übergangsweise auch mit Autos den steilen Rosenauer Weg als Zufahrt benutzen (Echo 11.5.1926).
Begünstigt wird die neue Fahrstraße dadurch, dass neben Ferdinand Mülhens und dem VVS die Stadt Königswinter ebenfalls ein Interesse an dem Bau hat. Das Projekt kommt ihr sehr gelegen, denn Mülhens verspricht im Falle einer öffentlichen Förderung des Baus im Rahmen von Notstandsarbeiten den städtischen Anteil der Finanzierung zu übernehmen. Den geforderten Eigenanteil hatte die chronisch klamme Stadt zuvor schon für andere geplante Notstandsprojekte zur dringenden Senkung der Arbeitslosigkeit nicht aufbringen können.

Doch vor dem Baubeginn muss erst noch ein Abschnitt des alten Königswinterer Bittwegs verlegt und der Naturschutz angehört werden. Der zuständige Landrat sieht jedoch keine Probleme, da die Petersbergkuppe als „Krone des Siebengebirges“ nicht direkt beeinträchtigt würde. Ästhetische Aspekte spielten offensichtlich eine gewichtigere Rolle als ökologische durch die schweren Eingriffe in die Natur. Auch die Polizeiverordnung von Mai 1925 zum Schutze des Siebengebirges ist für den Landrat zweitrangig. Die Ausnahmegenehmigungen zeugen von der großen politischen Unterstützung des Bauprojekts.

Im September 1926 beginnen die Arbeiten, welche von der Baufirma „Rausch & Balensiefen“ aus Köln-Raderthal ausgeführt werden. 1927 übernimmt die Firma auch den Bau der neuen Ittenbacher Landstraße über die Margarethenhöhe.
Die neue Trasse zum Petersberg zweigt oberhalb der Parkanlage des Wintermühlenhofs von der Ittenbacher Landstraße ab und schraubt sich in mehreren Serpentinen über eine Länge von 2.157 Metern mit einer Steigung von 8-10 % bis auf das Petersbergplateau. Zur Reduzierung der Staubentwicklung ist eine Packlage mit Innenteerung vorgesehen. Im November 1926 sind 209 Arbeiter beschäftigt, von denen 95 aus Königswinter stammen.
Im April 1927 macht sich die lokale Presse ein Bild von den Arbeiten: *„Große Erdmassen mußten stellenweise abgegraben und an anderen Plätzen wieder aufgeschüttet werden; hohe Böschungsmauern wurden als Stützen der besonders stellen Abhänge errichtet. Die Kurven sind nach außen überhöht und geben der Anlage das typische Bild einer Autostraße. Im oberen Verlauf der Straße waren die Geländeverhältnisse so schwierig, daß 3 Straßenstrecken serpentinförmig nebeneinander gelegt werden mußten. Die dauerhafte Befestigung der Fahrbahn über dem aufgeschütteten Boden wird nach fachmännischer Ansicht noch viel Arbeit erfordern.“* (Echo, 8.4.1927).

Am 14. Mai 1927 findet die Einweihung der neuen Straße mit einem Festakt am Abzweig von der Ittenbacher Landstraße statt. Mit dabei sind neben lokaler Prominenz der Landrat, die verschiedenen Bürgermeister und der Vorsitzende des VVS. Nur Mülhens, der im Ausland weilt, lässt sich vertreten. Unter den Augen zahlreicher Pressevertreter darf der 87-jährige Herr Friedländer aus Niederdollendorf als ältester *„Herrenfahrer Deutschlands“* seinen Wagen *„durch die neue Schöpfung lenken. In einer langen Reihe von Autos folgten die anderen Festteilnehmer, die von der Fahrt in jeder Beziehung befriedigt waren.“* (Echo 17.5.1927). Nach den Ankunft am Hotel wird in der Rheinhalle ein Festessen abgehalten. Der VVS-Vorsitzende Geheimrat Kesselskaul beendigt in seinem Redebeitrag offiziell den langjährigen Streit mit Mülhens, und schon am 2. Juli hält der VVS erstmals seit 1910 wieder seine Generalversammlung im Petersberger Hotel ab.
Die „Bergbahnen im Siebengebirge A.G.“, welche die Petersberger Zahnradbahn betreibt, richtet noch im selben Jahr eine Buslinie ein, die direkt von den Dampferanlegestellen Königswinter zum Hotel führt. Die Talstation der Zahnradbahn hatte den großen Nachteil, am Ortsrand von Königswinter zu liegen.
Schon 1930 sollen unter der Woche rund 99,8 % der Besucher des Petersbergs mit dem Kraftwagen angereist sein. Bei der damals verhältnismäßig geringen Anzahl von 279.000 Kraftwagen auf 64 Millionen Einwohner im Deutschen Reich kann auf eine entsprechend betuchte Klientel zurückgeschlossen werden. Das Hotel stellt sich mit eigener Tankstelle und Werkstatt ganz auf die motorisierte Kundschaft ein, für die eigens ein „Wanderbuch und Autoführer“ für Ausflugstouren in das weitere Umland herausgegeben wird.

Internationale Berühmtheit erlangt die Fahrstraße einige Jahrzehnte später. 1973 logiert Leonid Breschnew, Generalsekretär der Kommunistischen Partei der Sowjetunion, im Hotel Petersberg. Als Gastgeschenk erhält er von Willy Brandt ein Mercedes-Benz-Coupé des Typs 450 SLC. Bei der Abfahrt vom Petersberg verliert er in einer der Kurven die Kontrolle über den Wagen und fährt spektakulär in die Böschung. Breschnew bleibt unverletzt, der Wagen soll angeblich schrottreif gewesen sein. Der genaue Ablauf ist unklar, es gibt verschiedene Darstellungen des Unfallhergangs.
1979 erwirbt die Bundesrepublik den Petersberg von der Familie Mülhens, um das in die Jahre gekommene Hotel als Gästehaus des Bundes auszubauen (Bundesgästehaus auf dem Petersberg). Dabei wird auch die Zufahrtstraße modernisiert und ausgebaut. Bis heute ist die nun bald hundertjährige Fahrstraße die einzige Verbindung auf den Petersberg. An den Wochenenden herrscht wie ehemals ein reger Autoverkehr, trotz der Gebühr, die an einer Schranke entrichtet werden muss. Unter der Woche ist die Zufahrt für jedermann frei und wird auch gerne von sportlich motivierten Radfahrenden genutzt.

Hinweis
Das Objekt „Fahrstraße auf den Petersberg in Königswinter“ ist Element des historischen Kulturlandschaftsbereiches Siebengebirge (Regionalplan Köln 446).

(Jörn Kling, 2025)

Quellen

- Echo des Siebengebirges.

- StAKW 2048, 2524.

Internet
www.rheinische-geschichte.lvr.de: Familie Mülhens (Portal Rheinische Geschichte, Text: Gabriele Oepen-Domschky, abgerufen 06.02.2026)
de.statista.com: Historische Anzahl an Kraftfahrzeugen und Personenkilometer nach Kfz-Typ in Deutschland in den Jahren 1906 bis 1959 (abgerufen 06.02.2026)
www.virtuellesbrueckenhofmuseum.de: Petersberg: Kraftwagenstraße (abgerufen 06.02.2026)
de.wikipedia.org: Petersberg (Siebengebirge) (abgerufen 06.02.2026)

Literatur

Biesing, Winfried (2001): Der Petersberg. Von der Fliehburg zur Residenz für Staatsgäste und zum Grandhotel. Königswinter.

Siebengebirgsmuseum (Hrsg.) (1990): Bonner Geschichtswerkstatt: Der Petersberg. Vom Ringwall zur Staatsherberge (Ausstellungskatalog 1990 /1991). Königswinter.

Fahrstraße auf den Petersberg in Königswinter

Schlagwörter: Straße
Straße / Hausnummer: Petersberg
Ort: 53639 Königswinter / 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, Auswertung historischer Fotos, Archivauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1926 bis 1927
Koordinate WGS84: 50° 41 1,52 N: 7° 12 49,97 O / 50,68375°N: 7,21388°O
Koordinate UTM: 32.373.822,67 m: 5.616.179,92 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.585.831,89 m: 5.617.169,42 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, „Fahrstraße auf den Petersberg in Königswinter“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356799 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**