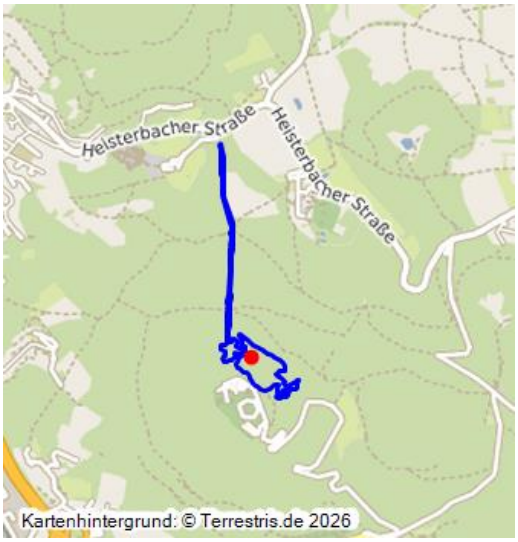
Steinbrüche am Petersberg (Nord- und Ostbruch) mit Bremsbahn und Drahtseilbahn „Luftbahn“

Schlagwörter: Steinbruch, Berg (Geländeform), Basalt, Feldbahn, Seilbahn
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Königswinter
Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Steinbrüche am Peterberg Nord und Ost: Der Verlauf der Bremsbahn vom Petersberger Nordbruch bis in das Heisterbacher Tal ist in dieser Wanderkarte von 1906 als dünne Linie mit Querstrichen eingetragen.
Fotograf/Urheber: unbekannt

Der 336 Meter hohe Petersberg zählt zu den „klassischen“ bzw. so genannten „großen sieben Bergen“ unter den zahlreichen Erhebungen des Siebengebirges. Die hier bereits in römischer Zeit entstandenen ersten Steinbrüche wurden zeitweise von der Zisterzienserabtei Heisterbach betrieben, die am Stenzelberg und am Gipfel des Petersbergs Material zur Errichtung ihrer Klostergebäude und der Abteikirche abbaute (Burggraaff u. Kleefeld 2002 und 2012). Ab Mitte des 19. Jahrhunderts beginnt dann ein Abbau in großem Maßstab.

Beschreibung
Ostbruch mit Seilbahn „Luftbahn“
Nordbruch
Quellen, Literatur

Beschreibung

Lange Zeit spielen die im Siebengebirge verbreitet vorkommenden Basalte im Steinabbau kaum keine Rolle. Zu hart und zu schwierig zu bearbeiten, waren sie ungeeignet für Steinmetzarbeiten. Verschiedentlich finden sie aufgrund ihrer hohen Druckfestigkeit Verwendung in Fundamenten wie dem Kölner Dom und Stadtmauern. Doch dafür werden vorzugsweise näher am Rhein liegende Vorkommen genutzt, wie vom Unkelstein bei Oberwinter.
Erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts beginnt ein Abbau in großem Maßstab. Als Massengut für den boomenden Straßen- und Eisenbahnbau Preußens sowie für Fluss- und Küstenbefestigungen werden Unmengen an Basalt gebraucht, sei es als Pflaster, Split, Schotter oder Stangenbasalt. Zugleich erlauben die neuen Eisenbahnstrecken einen schnellen, rationellen Transport auch über weite Strecken und abseits der Flüsse. Ab 1871 ist auch das Siebengebirge an die Bahn angeschlossen. Zahlreiche neue Basaltbrüche entstehen. Die bisher vor allem genutzten Trachyte und Latite von Drachenfels, Wolkenburg und Stenzelberg spielen kaum noch eine Rolle.

Eine Schlüsselrolle für die Erschließung und Expansion der neuen Basaltbrüche im Siebengebirge stellt die 1891 eröffnete

Heisterbacher Talbahn dar. Von Anfang an lag der Schwerpunkt der Bahn im Transport der basaltischen Massengüter, wovon auch die Brüche am Petersberg profitieren.
Dort entstehen neben dem 1872 eröffneten Bruch an der Westseite ab der Mitte des 19. Jahrhunderts auch Brüche an der Nord- und Ostseite des Berges. Der zunächst noch aus fünf einzelnen Brüchen bestehende Betrieb an der Ostseite wächst im Laufe der Zeit zu einem Großbruch zusammen.

Ostbruch mit Seilbahn „Luftbahn“

Der erste Nachweis findet sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts. Im April des Jahres 1880 beantragt der aus Düsseldorf stammende Unternehmer Friedrich Zieken die Anlage einer Lade- und Ausweichstelle an der Heisterbacher Talstraße. Das Gestein, welches mittels einer rund 1.100 Meter langen Seilbahn, auch „Luftbahn“ genannt, aus dem 150 Meter höher liegenden Ostbruch herbeitransportiert wird, soll dort auf Fuhrkarren umgeschlagen werden. Seilbahnen sind zu der Zeit ein relativ neues und hochmodernes Transportmittel, das dementsprechend auch 1881 in der Übersichtskarte des Oberbergamts-Markscheider Adolf Schneiders dargestellt wird. Der Weitertransport führte zu den Verladeanlagen am Niederdollendorfer Bahnhof oder am Rhein. Ab 1891 kann das Material direkt auf die neue Heisterbacher Talbahn umgeladen werden, was den Transport erheblich erleichtert und die Kosten reduziert.

Schon 1882 kommt der Betrieb in die Hand des Bauunternehmers Hubert Wilhelm Wagner, der im Briefkopf mit der Drahtseilbahn Reklame macht. Aber schon 1886 geht das Geschäft an einen Dr. Otto Lange über. Offenbar war der Lebenswandel des im ehemaligen Haus Rosenau residierenden Wagners, der auch als Baulöwe bezeichnet wurde, nicht makellos. So schreibt Theodor Hardenberg (1986), dass Wagner zu einem Jahr Festungshaft verurteilt worden wäre. Die Strafe wird später auf drei Monate reduziert.

Ab 1889 betreibt Albert Meyers den Steinbruch. Schon bald beginnen die Konflikte mit dem Petersberger Hotelier Peter Nelles, der wiederholt Schäden durch die Sprengungen in dem Meyer´schen Steinbruch beklagt. Vor allem die im Osten liegende „Heisterbacher Aussicht“ ist immer wieder von Einsturz bedroht, herumfliegende Steine werden zur Gefahr der promenierenden Gäste, was über mehrere Jahre regelmäßig für Ärger sorgt. 1890 verhängt der Bürgermeister anhand der Polizeiverordnung von 1882 gegenüber dem Bruchaufseher und Meyer selbst sogar eine Geldstrafe und drei Tagen Haft!
Meyer ändert daraufhin die Betriebsführung, doch die Probleme aufgrund der Sprengungen reißen nicht ab. Auch in den nächsten Jahren fliegen immer wieder Gesteinsbrocken bis auf das Plateau und die Promenadenwege. Die Aussichtsplattform im Osten des Plateaus ist gar vom Absturz bedroht. Meyer rechtfertigt die Sprengungen dadurch, dass das anstehende Gestein besonders kompakt und geschlossen anstehen würde. Ohne Sprengungen müsse er den Betrieb einstellen.

Doch weder der Bürgermeister Schmitz noch die Gewerbekommission sind gewillt den Betrieb des Bruchs still zu legen. So hängen zahlreiche Arbeitsplätze an dem Bruch. Die Sprengzeiten werden nun auf die Zeit von 4-7 Uhr morgens verlegt, um keine Passanten und Gäste zu gefährden. Was dies für die Nachtruhe der Hotelgäste bedeutet haben muss, kann man sich gut vorstellen.

Die preußische Neuaufnahme zeigt 1895, dass der zuvor noch aus fünf Einzelbrüchen bestehende Betrieb mittlerweile zu einem großen Abbaukessel zusammengewachsen ist. Auf den Halden vor dem Bruch sind mehrere größere Gebäude verzeichnet, sicherlich Mannschaftsbaracken sowie Schmiede mit Werkstatt.

1902 wechselt erneut der Betreiber. Die neue Firma nennt sich „Basaltbrüche vorm. Albert Meyers, GmbH“ Den Namen Meyers will man wohl als „Marke“ behalten, um keine Kunden zu verlieren. Nach manchen Quellen ist Meyer mit an dem Unternehmen beteiligt.
1903 bietet die „Basaltbrüche GmbH“ dann dem Verschönerungsverein des Siebengebirges (VVS) den Bruch zum Verkauf an. Es ist allgemein bekannt, das seit der Lotterie zur Rettung des Siebengebirges im Jahr 1899 der Verein über genügend finanzielle Mittel zum Ankauf von Steinbrüchen verfügt. Bald beginnen die Verhandlungen, und im Mai 1903 geht der Bruch für 53.000 Mark an den VVS.

Doch noch dürfen aufgrund bestehender Verträge weiter Steine abgebaut werden, nun unter der Aufsicht des VVS, was nicht ohne Reibungen abläuft. Wieder kommt es zu Rutschungen an der Heisterbacher Aussicht, wobei Auslöser diesmal wohl ein Wolkenbruch war, der alten Schutt abrutschen ließ. Trotzdem muss die Basaltbrüche GmbH den Schaden für rund 600 Mark ausbessern.

Am 17. September 1903 wird der Betrieb endgültig eingestellt. Auch nach der Stilllegung kommt es immer wieder zu Rutschungen, die das Aussichtsplateau des Petersbergs bedrohen und für Rechtstreitigkeiten mit dem Hotelbetreiber Nelles sorgen. Wie auch bei den anderen zuvor vom VVS erworbenen Brüchen, beginnt der Verein nach dem Ankauf direkt damit, das Gelände zu rekultivieren und die Halden zu bepflanzen.

Die Abbauentwicklung des Bruchs verläuft von Nord nach Süd entlang der östlichen Petersbergflanke. Die noch 1881 dargestellten Einzelbrüche gehen in einem langgestreckten Großbruch auf. Es verbleiben zwei kleine Abbaukessel etwas weiter südlich, zu denen keine Informationen vorliegen. Bei seiner Einstellung besitzt der Bruch eine Größe von rund 210 x 100 und 100 Meter Breite. Die durch Erosion und Hangrutschungen stark verwitterten Abbauwände erreichen eine Höhe von 15-20 Meter. Vor dem Bruch türmt sich eine 130 Meter lange und 80 Meter breite Abbauhalde mit bis zu 20 Metern Höhe auf. Auf dem Plateau der Halde steht eine lange Reihe alter Linden, die nach Einstellung des Abbaus vom VVS gepflanzt wurden. Der eigentliche Bruchkessel ist ein unpassierbarer Dschungel aus Spontanvegetation und Baumruinen.

Von der Seilbahn und den Gebäuden haben sich keinerlei Relikte erhalten. Die Seilbahnstützen bestanden laut Bauantrag von 1880 wohl aus Holz.
Wer von Osten auf den Petersberg schaut, kann das ehemalige Bruchgelände nur an der veränderten Vegetation erkennen, die sich vom umgebenden Buchenwald abhebt.

Nordbruch

1901 eröffnet der Petersberger Hotelier Peter Nelles den Nordbruch. Der VVS vermutet, wahrscheinlich nicht zu Unrecht, dass Nelles den Bruch lediglich aus spekulativen Gründen betreibt. Denn seit 1899 verfügt der VVS über beträchtliche finanzielle Mittel, die aus der Lotterie zur Rettung des Siebengebirges stammen. Der VVS kauft damit gezielt Grundstücke und Brüche, um den Gesteinsabbau im Siebengebirge zu behindern und zu beenden. So z. B. bezahlte der Verein 1899 610.000 Mark für die Steinbrüche am Ölberg an den Kaufmann Franz Merkens.

Bereits vor Eröffnung des Bruchs versucht der VVS die Anlage mittels Polizeiverordnungen zu verhindern. Der dem Naturschutzgedanken und dem Siebengebirge zugeneigte Oberpräsident der Rheinprovinz, Berthold von Nasse, kommt dem Wunsch nach einer entsprechenden Verordnung 1899 entgegen. Doch Nelles schert sich nicht um Verordnungen und beginnt mit der Neuanlage eines Bruchs am oberen Nordhang des Petersberges. Bald wird er angezeigt, und die Sache zieht sich über drei Instanzen vor Gericht. Das Kammergericht in Berlin spricht Nelles im Dezember 1901 letztendlich aufgrund von Formfehlern frei, und die Arbeiten im Bruch werden wieder aufgenommen. Im Laufe des Jahres 1902 werden die Arbeiten erneut eingestellt. Zwischenzeitlich hatte Nelles den Bruch dem VVS zum Kauf angeboten, welcher die Gelegenheit aber aus unbekannten Gründen ausschlägt.

1906 verpachtet Peter Nelles den still liegenden Bruch an einen Herrn Schäfer, der diesen wiederum auf 15 Jahre an die Firma Lücke & Baumeister unterverpachtet. Bereits im Juli des Jahres wird der Abbau mit 20 Arbeitern neu aufgenommen. Der VVS reagiert sofort und ruft zum Boykott des aus dem Nordbruch stammenden Basalts auf.

Interessanterweise springt die Basalt AG Linz, eines der größten Steinbruchunternehmen der Region, dem VVS in seinen Bemühungen zur Stilllegung des Bruchs bei. Hintergrund ist, dass die Firma Lücke & Baumeister mit Dumpingpreisen in den Markt drängt und damit für die Basalt AG Linz eine unliebsame Konkurrenz darstellt. So spielt die Basalt AG dem VVS die Information zu, dass Lücke & Baumeister 1907 gegenüber der Stadt Köln die Herkunft von 1900 Kubikmeter Kleinschlag falsch deklariert hätte. Dieser würde nicht aus dem von Lücke sogenannten Bruch „Wiese“ in Heisterbacherrott stammen – den es offenbar gar nicht gibt – sondern vom Petersberg. Um das Schauspiel zu beenden, schlägt die Basalt AG dem VVS vor, den Bruch zu übernehmen. Doch dazu kommt es nicht.

Noch im selben Jahr geht der Hotelbetrieb von Peter Nelles insolvent und im April 1908 kommt es zur Zwangsversteigerung seines Besitzes und damit auch des Nordbruchs. Der VVS gibt mit 201.000 Mark das höchste Gebot ab und wird damit Eigentümer des Bruchs. Um sicher zu gehen, dass nicht etwa ein anderer Steinbruchunternehmer wie z.B. Peter Uhrmacher aus Oberkassel bei der Versteigerung zum Zug kommt, hatte der VVS zuvor intern ein maximales Gebot von 251.000 Mark freigegeben.

Sofort nach Erwerb werden die bestehenden Pachtverträge gekündigt. Doch zunächst läuft der Bruchbetrieb weiter. Denn aufgrund der Unterverpachtung ist das Rechtsgefüge kompliziert. Im Januar 1909 kann das Pachtverhältnis mit Lücke & Baumeister dann gegen die Zahlung von 6.000 Mark vorzeitig aufgelöst werden. Der Bruch liegt nun endgültig still.

Für die Kürze der Betriebsdauer ist die Größe des Steinbruchs beeindruckend. Der schluchtartige Abbau mit einer Größe von 70 x 45 Meter Abbau ist auf zwei Sohlen bis zu 25 Meter hoch gegen den Berg getrieben worden. Die senkrecht aufragenden Abbauwände erreichen bis zu 10 Meter Höhe. Wie auch in den anderen Brüchen des Petersbergs steht hier kein Stangenbasalt an, sondern ein kompaktes und plattiges Material, welches vor allem zur Herstellung von Kleinschlag diente. Von der unteren Sohle des Bruchs führte eine rund 1 Kilometer lange Bremsbahn bis auf die Sohle des Heisterbacher Tals. Die Trasse ist als tiefer Geländeeinschnitt über die gesamte Strecke noch heute gut erkennbar. Die Erdarbeiten dazu waren gewaltig. Zwei Fahrwege kreuzen die Trasse über massive Brücken aus Basaltbruchstein. Die Sichtseiten der aus Stampfbeton bestehenden Gewölbe sowie die Mauerkronen sind mit Ziegeln eingefasst.

Aufgrund der Interventionen des Oberpräsidenten Berthold Nasse war es Lücke & Baumeister nicht erlaubt, den gewonnenen Basalt auf die Heisterbacher Talbahn umzuschlagen, sondern musste mit Fuhrwerken zum Bahnhof bzw. zu den Ladeplätzen an den Rhein gefahren werden.
Der Bruch ist heute dicht bewachsen und aus der Ferne nicht mehr erkennbar.

Datierung: 1901-1908/09
Zugang: Naturschutzgebiet. Nicht zugänglich. Die als Hohlweg angelegte Trasse der Bremsbahn und die verbleibende Brücke sind im Winter von einem der Wanderwege aus gut von zu sehen.

(Jörn Kling, 2025)

Quellen

- Schneider, Adolf (1881): Karte des Siebengebirges, angefertigt unter Benutzung des amtlichen Materiales, Verlag von Simon Schropp. Verlag Henry, Bonn.
- Stadtarchiv Bonn: StAB, A 314, A 516, VVS-Depositum.
- Stadtarchiv Königswinter: StAK, Ok 387.

Literatur

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

Burggraaff, Peter; Kleefeld, Klaus-Dieter (2012): Reliefveränderungen durch Menschenhand im Siebengebirge. In: Geographische Rundschau 1/2012, S. 32-39. o. O.

Burggraaff, Peter; Kleefeld, Klaus-Dieter (2002): Modellhafte Konzeptentwicklung Kulturlandschaft Heisterbacher Tal. In: Koordinationsstelle für den Fortbildungsverbund Berufsfeld Natur und Landschaft (Hrsg.): Klosterlandschaft Heisterbacher Tal. Ein integratives Konzept zum Umgang mit einer historischen Kulturlandschaft. Eine FNBL-Exkursion am 12. Juni 2002, S. 53-73. S. 53-73, Wetzlar.

Hardenberg, Theo (1986): Zur Geschichte des Ölberges und seiner Steinbrüche. In: Heimatverein Siebengebirge e.V. (Hrsg.): Streiflichter aus dem Siebengebirge. Heimatbuch-Festschrift 1926-1968, Königswinter.

Köster, Peter; Layer, Anne / Rhein-Sieg-Kreis (Hrsg.) (2007): Gesamtperspektive Klosterlandschaft Heisterbach als Teil der Landschaftsausstellung Siebengebirge. Freiraumplanerisches-städtebauliches Memorandum. S. 20ff., Siegburg.

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

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

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

Steinbrüche am Petersberg (Nord- und Ostbruch) mit Bremsbahn und Drahtseilbahn „Luftbahn“

Schlagwörter: Steinbruch, Berg (Geländeform), Basalt, Feldbahn, Seilbahn
Ort: 53639 Königswinter
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn vor 1901, Ende 1908 bis 1909
Koordinate WGS84: 50° 41 18,02 N: 7° 12 31,27 O / 50,68834°N: 7,20869°O
Koordinate UTM: 32.373.467,99 m: 5.616.698,45 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.585.456,39 m: 5.617.673,31 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, „Steinbrüche am Petersberg (Nord- und Ostbruch) mit Bremsbahn und Drahtseilbahn „Luftbahn““. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-FJK-20100630-0031 (Abgerufen: 3. November 2026)

Copyright © **LVR**