Tunnelportale am Banktunnel Sankt Goar

Schlagwörter: Tunnel, Tunnelportal, Tunneleinfahrt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Sankt Goar
Kreis(e): Rhein-Hunsrück-Kreis
Bundesland: Rheinland-Pfalz



Südportal am Banktunnel in Sankt Goar (2015)
Fotograf/Urheber: Kira Bublies



Der Bau

Die Tunnelportale des Banktunnels (367 Meter lang) an den südlichen Ausläufern Sankt Goars entstanden während der Jahre 1857 - 1859, als die linksrheinische Eisenbahntrasse zwischen Köln und Mainz angelegt wurde. Die ersten Tunnelbohrungen wurden am 23. November 1857 gemacht und wurden damals als eine technische Meisterleistung gefeiert. Knapp 2 Jahre später, am 15. Dezember 1859, rollten die ersten Züge auf der Bergseite durch den neuen Tunnel. 1966 wurde diese Strecke zweigleisig ausgebaut um eine höhere Frequentierung zu ermöglichen.
Um überhaupt die Bahnstrecke verwirklichen zu können, mussten damals private Gärten, einige Gebäude und Teile des katholischen Kirchhofes in Sankt Goar enteignet werden. Die Schienen verlaufen seit dem Bau der Eisenbahnstrecke entlang der westlichen Mauer der Stadt. Auch wurden während des Baus weitere Teile der Stadtbefestigung zerstört und nicht wieder aufgebaut.

Das Nordportal

Die Portale gehören zu den technischen Denkmälern, die in St. Goar zu finden sind. Dabei handelt es sich um eine neugotische Architektur mit Zinnen, Kantenlinsen, Bogenfriese und Türmchen. Allerdings ist der Turm des Nordportals verzierter und von mächtigerer Bauweise. Dazu hat man als Baumatrial Sandstein und Schieferbruchsteine verwendet, die sich kontrastiv voneinander abheben.
Der breite Bogen des Tunnelportals ist auf der Rheinseite von einem Turm eingefasst. Gegenüber ist der Turm im Hang nur noch angedeutet, um eine annähernd optische Symmetrie gewährleisten zu können.

Eine architektonische Besonderheit am Nordportal sind die Okuli (Rundfenster, die in der Gotik als Baustil wieder aufgenommen wurden) links und rechts über der Röhre des Tunnels. In der Bauweise lassen sich wiederholende Elemente wie beispielsweise der Bogenfries mit Wehrbrüstung und Zinnen entdecken. Der Turm auf der Flussseite hat einen quadratischen Grundriss und gotische Tür- und Fensterfassungen mit dem typischen und markanten Spitzbogen. An der Fassade des viergeschossigen Turms ist noch

ein leeres Wappenschild angebracht. Die Bauform des Nordeingangs ist von dem Burgenbau in England adaptiert. Weitere Einzelmerkmale lassen sich auch in den von den Preußen wieder aufgebauten Burgen am Mittelrhein finden und vergleichen. Beispielsweise können hier die Türme der Burgen Rheinstein, Sooneck und Schloss Stolzenfels Pate stehen.

Das Südportal
Das Südportal ist in seiner Ausgestaltung deutlich dezimierter. Markantester Unterschied sind der nur dreigeschossige Turm sowie die schartenartigen Fenster. Ähnlichkeiten mit dem Nordportal lassen sich aber bei dem Zinnenkranz und dem hervorragenden Bogenfries finden. Um ein geschlossenes Gesamtbild zu erreichen, entspricht der Tunneleingang des nächsten südlichen Tunnels (Betttunnels), der schon zur Gemarkung Oberwesel gehört, einer gestalterischen Kopie.

Die beiden Portale sind im „Burgenstil“ errichtet und passen sich somit optimal in das Mittelrheintal ein, welches die größte Burgendichte weltweit aufweist. Auch heute noch sind sie in ihrem Stil genauso erhalten. Zudem tragen die Tunnelportale in ihrer baulichen und architektonischen Ausführung die Handschrift der Preußen, die das gesamte Rheintal prägten. Durch die liebevolle und detailreiche Gestaltung wird auch deutlich, welche gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung mit dem Bau der Eisenbahntrasse verbunden wurde.

Aktuell müssten die Tunnel saniert werden sowie den modernsten Brandauflagen entsprechen. Gesetze sehen vor, dass in Tunneln ein Fluchtweg vorgehalten werden muss. Dieser Sachverhalt erschwert die Situation in Sankt Goar erheblich, weil eine Verbreiterung der Gleisanlage schwierig ist, da die Portale unter Denkmalschutz stehen und nicht verbreitet werden dürfen.

(Kira Bublies, Universtität Koblenz-Landau, 2015)

Literatur

Custodis, Paul-Georg (2000): Ziegelbauten am Mittelrhein. Eine preußische Sonderform des 19. Jahrhunderts. In: Hansen-Blatt, Nr. 53, S. 59-67. St. Goar.

Johann, Jürgen (2009): Steiniger Weg bis zur Streckeneröffnung der linkrheinischen Eisenbahn im Jahre 1859. Unermüdliches Engagement der Rheinanliegergemeinden. In: Hansen-Blattm, Nr. 62, S. 74-79. St. Goar.

Sebald, Eduard (2012): Die Kunstdenkmäler des Rhein-Hunsrück-Kreise. Band 2.3 Stadt St. Goar 1 und 2. (Die Kunstdenkmäler von Rheinland-Pfalz, Teilband 10.) S. 779f, 887-890., Berlin u. München.

Tunnelportale am Banktunnel Sankt Goar

Schlagwörter: Tunnel, Tunnelportal, Tunneleinfahrt
Ort: 55329 Sankt Goar
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1857 bis 1859
Koordinate WGS84: 50° 08 54,43 N: 7° 43 12,02 O / 50,14845°N: 7,72001°O
Koordinate UTM: 32.408.550,68 m: 5.555.920,92 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.408.589,20 m: 5.557.703,75 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: Kira Bublies, „Tunnelportale am Banktunnel Sankt Goar“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-243454 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**









