Hangviadukt Pünderich

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Viadukt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Pünderich
Kreis(e): Cochem-Zell
Bundesland: Rheinland-Pfalz



Das von Weinbaulagen umgebene längste Hangviadukt Deutschlands gegenüber der Ortschaft Pünderich an der Mosel (2010).
Fotograf/Urheber: Christian Kleis



Steht man am Moselufer des Ortes Pünderich, so erkennt man auf der anderen Moselseite ein Hangviadukt, dessen Bau die umliegende Reblandschaft verändert hat. Es handelt sich hierbei um das längste Hangviadukt Deutschlands.

Planung

Die Genehmigung für dieses Bauwerk wurde am 20.02.1872 erteilt. Grund für den Bau war der erhebliche Engpass beim Transport der Truppen bei der preußischen Armee im Krieg 1870/71. Nachdem die Vermessungsingenieure die Vorprojektierung der Trasse von der alten Reichsgrenze über Karthaus – Trier- Ehrang – Wengerohr – Bullay – Cochem bis nach Koblenz abgeschlossen hatten, wurde dann ein gutes Jahr später am 11.06.1873 die Konzession für die Strecke erteilt. Hierfür mussten einige Winzer ihre Rebflächen verkaufen. So bekam zum Beispiel der Winzer Matthias Dahm für 9 seiner Weinbergsparzellen insgesamt 3.748,47 Mark, was zu dieser Zeit ein kleines Vermögen darstellte. Orte, die bei dieser Planung nicht mit einem Bahnanschluss berücksichtigt wurden, waren Traben-Trabach, Bernkastel, Wittlich und Zell. Grund hierfür war, dass eine möglichst geradlinige Strecke ohne große Umwege erschlossen werden sollte. Allerdings gab es auch Orte wie Klotten, die sich bereits damals bewusst gegen den Bahnanschluss entschieden, da dieser Gemeinde die Rebflächen wichtiger waren.

Bau und Baukosten

Nachdem man die komplette geplante Bahnstrecke in einzelne Bauabschnitte eingeteilt hatte, wurde mit dem Bau begonnen. Dieser war im Bereich Koblenz bis Cochem unkompliziert, wohingegen sich der Bahnverlauf von Ehrang bis Koblenz schwieriger darstellte. Grund hierfür waren, die in diesem Bereich vermehrt durchzuführenden Baumaßnahmen. So wurden in diesem Streckenabschnitt sechs Tunnel mit einer Gesamtlänge von 6.845 Meter, das 92-bögige Hangviadukt mit einer Länge von 786 Meter, drei Moselbrücken und zahlreiche Stützmauern gebaut.

Inbetriebnahme und Vorteile des Baus

Die Inbetriebnahme der vorerst eingleisigen Bahnstrecke war am 07.10.1880. Bereits im November 1879 begann man mit dem zweigleisigen Ausbau. Da der Gleiskörper von vorneherein zweispurig dimensioniert angelegt wurde, gingen die Arbeiten zügig voran.
Für den Bau des Hangviaduktes wurden Bruchsteine vom Pündericher Steinbruch verwendet, auch die Backsteine und der Kalk kamen aus der Region, genauso wie der Sand, der aus der Mosel genommen wurde. Insgesamt besteht das Hangviadukt aus 19.000 Kubikmeter Mauerwerk und hatte einen Gesamtkostenwert von 460.000 Mark. Eine enorme Summe, wenn man sich vor Augen führt, dass zu dieser Zeit ein Kilo Fleisch für 1 Mark zu haben war.

Doch was brachte die hier nun neue Bahn dem Ort Pünderich? Zunächst bot der Bau des Hangviaduktes vielen Menschen aus Pünderich und Umgebung eine Arbeitsstelle. Außerdem begann für den Bahnhof Pünderich mit der Eröffnung der Stichbahn Pünderich-Traben-Trarbach eine Blütezeit, da er als Umsteigebahnhof bis in die 1970er Jahre diente. Heute hat der Bahnhof Bullay diese Aufgabe übernommen. Zudem eröffnete 1907 im Bahnhof Pünderich eine Bahnhofswirtschaft. Zwanzig Jahre später, also 1927 wurde der Bahnhof dann mit Strom versorgt.

Folgen des Zweiten Weltkrieges und weitere Bautätigkeit in den 1970er Jahren
Im Zweiten Weltkrieg kam es dann beim Rückzug der deutschen Truppen zu einer vorsätzlichen Beschädigung am Hangviadukt in Pünderich, von dem vier Bögen gesprengt wurden. Für den Wiederaufbau wurden ortsansässige Männer zwangsverpflichtet. Sie wurden für diese Arbeit nicht entlohnt, mussten aber von ihrem Arbeitgeber freigestellt werden. Eine Weigerung wurde von der Militärregierung unter Strafe gestellt. Am 01.09.1946 konnte das Gleis Ehrang – Pünderich wieder in Betrieb genommen werden. Mit der Freigabe der Bullayer Doppelstockbrücke am 24.04.1947, die ebenfalls beschädigt worden war, konnte der komplette Bahnbetrieb wieder aufgenommen werden.

Die nächste größere Bautätigkeit fand dann zu Beginn der 1970er Jahre statt. Hier kam es zur Elektrifizierung der Moselstrecke, bei der die Gleise durch zentimeterweise Sprengungen dem Niveau der beiden etwas tiefer liegenden und zu durchquerenden Tunnel angepasst wurden. Am 07.12.1973 wurde im Rahmen der Feierlichkeiten zum Abschluss der Bautätigkeit am Bullayer Bahnhof eine Dampflokmaschine musikalisch empfangen. Mit dieser letzten Fahrt endete dann auch eine fast 100-jährige Dampflokzeit auf der Moselstrecke, doch ihre Nachfolger fahren bis heute über dieses beeindruckende Bauwerk.

Kulturdenkmal
Das Objekt „Tunnel und (die) Substruktionsmauern, Im Weinberg gegenüber Pünderich der Bahnstrecke Koblenz - Trier “ ist als geschütztes Kulturdenkmal ausgewiesen (Denkmalverzeichnis Kreis Cochem-Zell, S. 39).

(Vanessa Bindarra, Universität Koblenz-Landau, 2015)

Internet
www.puenderich.de: Die Mosel(tal)bahn (abgerufen 18.10.2015)
wnnbgolu.homepage.t-online.de: Hangviadukt (abgerufen 18.10.2015)

Literatur

Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (2022): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler, Kreis Cochem-Zell. Denkmalverzeichnis Kreis Cochem-Zell, 18. September 2022. S. 39, Mainz.

Schneiders, Winfried (2009): Die Mosel(tal)bahn. In: Busch, Alois; Gilles, Karl-Josef; Schneider, Winfried (Hrsg.): Pünderich. Geschichte eines Moseldorfes, (Ortschroniken des Trierer Landes, 51.) S. 213-215. 213-215, Trier.

Hangviadukt Pünderich

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Viadukt
Ort: 56862 Pünderich

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1872 bis 1873
Koordinate WGS84: 50° 02 32,2 N: 7° 06 53,55 O / 50,04228°N: 7,11488°O
Koordinate UTM: 32.365.021,43 m: 5.545.033,55 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.579.904,93 m: 5.545.706,88 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: „Hangviadukt Pünderich“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-134865-20150810-2 (Abgerufen: 13. November 2026)

Copyright © **LVR**