

Kleine ÖPNV-Drehscheibe

ENDSTATION (27) Knapp 20 Minuten dauert die Fahrt durch das romantische Moseltal nach Traben-Trarbach. Die Endstation ist modern, praktisch und barrierefrei.

TEXT: TIM SCHULZ FOTO: REGIONALVERKEHR

Eine Fahrt mit der Moselweinbahn ist die vermutlich charmanteste Art, in den Winzerort Traben-Trarbach zu gelangen. Die Reise beginnt im Bahnhof Bullay, gelegen an der Moselstrecke Koblenz – Trier (siehe Seite 26). Am kurzen Gleis 7 wartet ein moderner Regio-Shuttle des Betreibers Rhenus Veniro auf die Abfahrt. Bis Pünderich, wo die 10,5 Kilometer lange Moselweinbahn abzweigt, werden zunächst die Gleise der Moselstrecke mitbenutzt. Schon kurz nach der Abfahrt reihen sich die Höhepunkte aneinander: Erst wird auf einer Doppelstockbrücke – eine Etage tiefer verläuft die Straße – die Mosel überquert, dann taucht der Triebwagen in das Dunkel des Prinzenkopftunnels ein. Sobald es wieder hell wird, geht die Fahrt über den Pündericher Hangviadukt, mit 786 Metern

das längste Bauwerk seiner Art in Deutschland. Tief unten liegt die Mosel, auf dem anderen Ufer ist das Dorf Pünderich zu erkennen. Wenig später ist der Abzweig nach Traben-Trarbach erreicht, nun schaukelt der Triebwagen mit gemütlichen 50 Stundenkilometern sachte bergab. Immer führen die Gleise in unmittelbarer Nähe des linkerhand liegenden Flusses entlang, rechts ragen Weinberge und steile Felsen empor. In den kleinen Orten Reil und Kövenig werden kurze Stopps eingelegt, ehe nach nur 18 Minuten Fahrt die in einem weiten Rechtsbogen liegende Endstation erreicht ist.

Der hübsche Moselort Traben-Trarbach verfügte einst über einen großen Bahnhof mit zahlreichen Gütergleisen. Die Moselweinbahn wurde am 21. März 1883 eröff-

net und verband die damals noch getrennten Orte Traben und Trarbach mit dem Rest der Welt. In den 1980er Jahren war die kurze Stichbahn wegen sinkender Fahrgastzahlen von der Einstellung bedroht, erst in den 1990er Jahren wurde ihr Fortbestand durch die Einführung des Rheinland-Pfalz-Takts gesichert. 1999 modernisierte und vereinfachte man die Endstation grundlegend. Mit Ausnahme eines Umsetzgleises wurden alle Nebengleise abgebaut, auf dem Gelände des Güterbahnhofs steht heute ein Supermarkt. Das ehemals bis zum Empfangsgebäude reichende Streckengleis wurde um etwa 200 Meter verkürzt, sodass auf der frei gewordenen Fläche ein Busbahnhof errichtet werden konnte. Für die Züge entstand weiter nördlich ein neuer, 55 Zentimeter hoher Bahnsteig mit Unterstand, Sitzgelegenheiten und Ticketautomat. Nicht ganz optimal: Umsteiger zwischen Bahn und Bus müssen eine Straße überqueren. Park-and-ride- und Fahrradabstellplätze runden die kleine ÖPNV-Drehscheibe ab, in das ansprechend restaurierte Empfangsgebäude zog die Touristinformation ein.

Die komplette Anlage ist barrierefrei ausgeführt: In die Regio-Shuttles kann stufenfrei eingestiegen werden, ein taktiles Wegeleitsystem erleichtert sehbehinderten Reisenden die Orientierung. Rhenus Veniro ist auf der Moselweinbahn erst seit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 unterwegs, vorher fuhren hier Triebzüge der Baureihe 628 von DB Regio. Die beiden Regio-Shuttles liefen zuvor auf der Verbindung Alzey – Kirchheimbolanden (siehe Seite 32), gewartet werden sie in der Werkstatt von Rhenus Veniro in Boppard. Hier betreibt das Unternehmen die Hunsrückbahn nach Emmelshausen. ■



Die Moselweinbahn endet heute 200 Meter vor dem – im Hintergrund zu erkennenden – Empfangsgebäude. Auf der ehemaligen Gleisfläche entstand ein Busbahnhof.