



Mit der Bahn entlang der Mosel

Moselblick aus der Bahn

SPNV-Nord



Wir bewegen die Region



Wenn Sie mit der Eisenbahn über die Moselstrecke fahren, ob geschäftlich, touristisch oder privat unterwegs und vielleicht auch mit Weinflaschen statt einer Waffe im Gepäck, dann stehen Sie in guter Tradition. Die Eisenbahn ist zwar vor bald 130 Jahren von der preußischen Regierung nur aus militärstrategischen Gründen gebaut worden, doch über diese Schienen wurden immer mehr Weinflaschen und Touristen befördert als Rüstungsgüter und Soldaten.

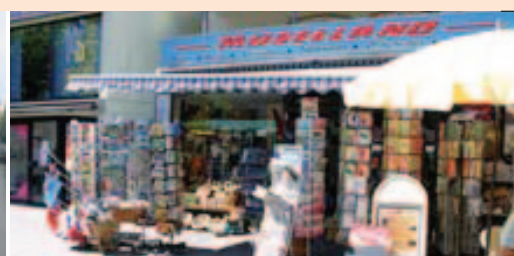
Anlaß für den Bau der Moselstrecke (1875–79) war das Ende des deutsch-französischen Krieges 1870/71. Das bis dahin französische Gebiet Elsaß-Lothringen wurde annektiert. Die lothringische

Hauptstadt Metz sollte, jetzt unter deutscher Verwaltung, als Vorposten gegen Westen festungsartig ausgebaut und mit der Eisenbahn an die Hauptstadt Berlin angebunden werden. Die „Kanonenbahn“ wurde 800 km lang, das Teilstück von Koblenz nach Trier 112 km.

Die Moselstrecke wurde zum erfolgreichsten Abschnitt der Kanonenbahn, und zwar nicht wegen ihrer militärischen, sondern ihrer zivilen Nutzung. Andere Regionen waren damals schon seit Jahrzehnten mit Eisenbahnstrecken erschlossen, an der Mosel hingegen wurden alle Wirtschaftsgüter und die vielen Touristen noch immer über die von Niedrig- oder Hochwasser oft beeinträchtigte Was-

serstraße transportiert oder mit Pferdewagen und Kutschen über die wenig ausgebauten Straßen. Die Eisenbahn war das erste stabile, wetterunabhängige und schnelle Verkehrsmittel in der Region.

Reisende mit einem Leporello auszustatten, aus dem sie Interessantes und Kurioses zur Vergangenheit einer Flusslandschaft erfahren können, ist nicht neu: Seit es Tourismus an Rhein und Mosel gibt, gibt es auch Fluss-Leporellos, immer jedoch aus der Perspektive des Schiffes gesehen. Mit diesem Mosel-Leporello erfahren Sie erstmalig nicht nur Historisches, sondern auch Gegenwärtiges, und erstmalig illustriert und erläutert er die Perspektive der Bahn-Reisenden.



Die Mosel

Die Mosel entspringt am Col de Bussang in den südlichen Vogesen und ist bis zu ihrer Mündung in den Rhein bei Koblenz 520 km lang, die letzten 238 km fließt sie auf deutschem Gebiet. Als das rheinische Schiefergebirge sich vor 500.000 Jahren langsam zu heben begann, fixierten sich die großen Mäander des Flusslaufes; die Mosel schnitt einen Canon von bis zu 300 Metern Tiefe in das Gestein. Das heutige Bild des Moseltals ist stark von menschlichen Eingriffen geprägt: die Hänge von großflächigem Weinbau, die flacheren Areale von der Besiedlung, die Uferzone seit 130 Jahren von Eisenbahn und Straßenbau, der Fluss vom gestiegenen und jetzt meist gleichen Wasserspiegel seit dem Bau der Staustufen.

Moselausbau

Die Mosel diente immer als Wasserstraße und Transportweg für Wirtschaftsgüter. Die Schifffahrt litt jedoch stets unter den ausgeprägten Niedrigwassern. Alle Planungen zum Ausbau der Mosel der letzten 200 Jahre wurden durch das politisch spannungsreiche Verhältnis zwischen Deutschland und Frankreich behindert. Nachdem 1940 die Deutsche Wehrmacht nach Frankreich einmarschiert war, wurde noch im Krieg die erste Staustufe bei Koblenz gebaut. Nach dem Ende des III. Reiches wurde der Moselausbau als Großschiffahrtsstraße wie geplant fortgesetzt, jetzt aber als Symbolbauwerk für die deutsch-französische Einigung gefeiert. 1964 befuhr das erste Schiff mit einer Nutzlast von 1.500 Tonnen die Mosel.

Moselromantik

Wie am Rhein entstanden auch an der Mosel seit dem frühen 19. Jahrhundert Bildwerke mit Illustrationen vom Fluss und seinen Ortschaften zur unterhaltsamen Belehrung der Reisenden. Der Heidelberger Verleger Engelmann erkannte das wirtschaftliche Potential solcher Bildwerke schon ganz am Beginn der romantischen Entdeckung der Mosel. Im Sommer 1818 veranlaßte er eine Expedition von Künstlern, die skizzierend und malend die Mosel hinaufzogen. 1823 erschien die Stahlstichfolge „Malerische Reise an der Mosel von Koblenz bis Trier“. Es war wohl diese Veröffentlichung, die den berühmtesten romantischen Porträtisten des Moseltals, den Briten William Turner, 1824 zu seiner ersten Moselreise angeregt hat.

Weinbau an der Mosel

Die Mosel ist der zweitgrößte Nebenfluss des Rheins und – wenn es um den Weinbau geht – der bedeutendste. An der Mosel und ihren Nebenflüssen Saar und Ruwer liegt das viertgrößte deutsche Weinbaugebiet mit 9.082 ha (2006). Die steilen Schieferhänge sind für jede andere Kultur unfruchtbar; für Rebstöcke allerdings, die sich auch im Schieferboden tief verwurzeln können und die Wärme mögen, sind die Verhältnisse geradezu ideal.

Seit es Monorackbahnen gibt (Zahnradbahnen auf einer einzelnen Schiene, die sich in beliebigen Windungen in den Berg legen lässt), ist die Bewirt-



schaftung von Steillagen einfacher geworden. Dennoch ist der Weinbau an der Mosel rückläufig.

Beispielhaft einige Zahlen zum Weinbau in der Verbandsgemeinde Untermosel (Winnigen bis Burgen): In guter moselscher Weinbautradition hält der Riesling mit 157 ha die Spitzenposition (76 %). Obwohl das Anbauverbot für Rotweine erst 1987 aufgehoben wurde, steht bereits an zweiter Stelle der Blaue Spätburgunder mit 15 ha (7,4 %). Der Anteil an Steillagen ist mit 74 % besonders hoch. Seit 1989 ist die bestockte Rebfläche um 17 % zurückgegangen.

Tourismus heute

Man könnte es als Jubiläum feiern: Seit bald 200 Jahren findet Tourismus an der Mosel statt. Heute zählt die Region 1,8 Mio. Gäste und 5,7 Mio. Übernachtungen im Jahr. Die Mosel ist ein typisches Kurzurlaubsgebiet für Deutsche. Ein Viertel der Gäste kommt aus dem Ausland, insbesondere den Niederlanden, Belgien und England.

Die Tourismusbranche begegnet dem Ruf vergangener Jahrzehnte, als Moselreisen noch als Synonym für den reichlichen Konsum süßen Weines galten, erfolgreich mit neuen Angeboten.

Inzwischen orientiert sich die Weinproduktion und auch das gastronomische Angebot an hohen Qualitätsmaßstäben. Mit dem Radwanderweg (Bullay–Bernkastel–Trier) auf der ehemaligen Trasse der Moselbahn, der zu den beliebtesten Fernradwegen Deutschlands gehört, und dem Klettersteig am Bremmer Calmont reagiert man auf das gestiegene Bedürfnis nach aktivem Urlaub.

Nach wie vor wird das Moseltal gerne über den Fluss bereist: Von den 15.000 Schiffen, die die Schleuse bei Koblenz jährlich passieren (2006), sind 645 Fahrgast-Tagesschiffe, 1.000 Fahrgast-Kabinenschiffe sowie einige hundert Yachten.



Winnigen, Bahnhöfe

Eines der frühen Fachwerk-Bahnhofsgebäude aus der Bauzeit der Moselstrecke 1875–79 hat sich in Winnigen erhalten (weitere in Kattenes, Hatzenport und Cochem). Als der Fremdenverkehr zunahm, wurde Anfang des 20. Jahrhunderts an den touristisch wichtigsten Bahnhöfen eine zweite Serie von repräsentativeren Empfangsgebäuden errichtet. Typisch dafür ist das zweite Winniger Bahnhofsgebäude, das die Architekten Hüther und Schunck mit Giebeln und einem Uhrenturm als malerische Komposition mit Treppengiebel und Fachwerk-elementen entwarfen (weitere in Cochem, Bullay, Traben, Bernkastel).



Gondorf, Oberburg

Die mittelalterliche Oberburg in Gondorf, Stammsitz der Familie von der Leyen, aus der mehrere Trierer und Mainzer Kurfürsten hervorgingen, war strategisch günstig auf einer Felszunge am Moselufer errichtet worden. Damit allerdings stand sie Jahrhunderte später den neueren, jetzt moselparallel verlaufenden Verkehrsprojekten im Weg. Seit 1876 zerteilt die Moselbahn Haupt- und Vorburg. Die Moselstraße von 1971 nimmt gar keinen Umweg mehr: sie durchbohrt die Hauptburg selbst mit zwei Fahrbahnen.



Karden, Stiftsbezirk

Karden hat eine bedeutende kirchliche Tradition. Der Ort ist schon in römischer Zeit von Trier aus christianisiert worden. Bis zum Ende des 6. Jahrhunderts wurde Karden zum kirchlichen Mittelpunkt der Region ausgebaut und behielt seine bedeutende kulturelle und wirtschaftliche Stellung an der unteren Mosel bis zur Säkularisation 1802. Erhaltene Gebäude des Stiftes St. Kastor: die Kirche (11.–13. Jh.), daran angrenzend das Zehnthaus, in dem die Stiftsherren gemeinsam lebten (um 1200), das Probsteigebäude (um 1200), die Stiftsschule mit Staffelhieb (Ende 15. Jh.).



Autobahnbrücke

Die Autobahnbrücke bei Winnigen, die 1975 in Betrieb genommen wurde, erschließt die Region in völlig neuer Dimension. Mit Hilfe großer Baumaschinen und dem Material Stahlbeton wurde es möglich, bei der Anlage der neuen Verkehrsachse die topographischen Gegebenheiten völlig zu negieren. Auf einer Länge von 935 Metern überspannt die Brücke das Moseltal und gehört mit einer Höhe von 136 Metern zu den höchsten Brücken Europas.



Alken, Kirchen

Die Alkener Michaelskirche ist eine der ältesten Kirchen an der Mosel. Sie ist schon im 12. Jahrhundert als Pfarrkirche für den Ort, aber etwas abseits am Berg errichtet worden. Nach etlichen Umbauten der folgenden Jahrhunderte entschied man sich schließlich für einen repräsentativen Neubau im Ort. Die neue Michaelskirche entwarf Kreisbaumeister Strathmann, gebaut wurde sie 1846–48.



Alken, Burg Thurant

Fürchterliche Zerstörungen entlang der Mosel hinterließen die Soldaten des französischen Königs Ludwig XIV. im Pfälzischen Erbfolgekrieg (1688–1697). Nach ersten Eroberungsfeldzügen gen Westen mussten sich die französischen Truppen im Februar 1689 zurückziehen. Unter der Führung ihres Generals Melac verbrannten sie viele Moselstädte und sprengten die Höhenburgen. Diese Mühe machte man sich selbst bei der Burg Thurant, die damals schon seit 150 Jahren als baufällige Ruine ohne jede Wehrfunktion stand. Die romantische Wiederaufbauwelle erreichte Burg Thurant erst relativ spät (Neuaufbau auf historischen Resten 1915/16).

Treis Kirche

Die Pfarrkirche St. Johann Baptist (1823–31), ein Frühwerk des preußischen Bauinspektors Johann Claudius von Lassaulx, ist eine der ersten neogotischen Kirchen in Deutschland.

Naturschutzgebiet Pommernheld

Zwischen Klotten und Pommern fällt der Berg so steil in die Mosel ab, daß dieser Abschnitt nie erschlossen wurde. Dieser unverbaute Moselabschnitt ist 1980 wegen seiner Biotopvielfalt als Naturschutzgebiet mit einer Größe von fast 250 ha ausgewiesen worden. Ornithologisch besonders bedeutsam ist die Flachwasserzone, als Brut- und Rastgebiet für verschiedene Vogelarten und als Überwinterungsgebiet für Kormorane und Graureiher.

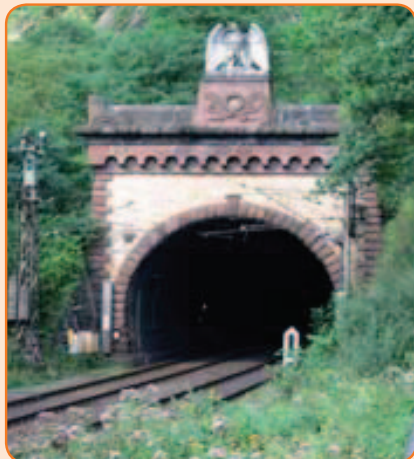


Pommerner Martberg

Von den fünf Städten, die der keltische Stamm der Treverer in seinem Siedlungsgebiet zwischen Maas und Rhein seit dem 6. Jh. v. Chr. allmählich aufgebaut hatten, war diejenige auf dem großen und ebenen Plateau des Pommerner Martberg die größte. Sie hatte eine Ausdehnung von ca. 20 ha und war durch eine kilometerlange Befestigung aufwändig gesichert. Ihre wirtschaftliche und kulturelle Blüte erlebte die Stadt, von der aus die keltischen Fürsten die Untermosel beherrschten, vom 2. Jh. v. Chr. bis zur Eroberung durch die römischen Truppen in den Jahrzehnten vor der Zeitenwende. Die Römer setzten die kultische Tradition der Kelten mit dem Bau von Umgangstempeln auf dem Martberg, dessen heutiger Name noch auf den römischen Gott Mars zurückgeht, fort.

Kaiser-Wilhelm-Tunnel

Das bedeutendste Bauwerk an der Moselstrecke war der 1879 fertiggestellte Kaiser-Wilhelm-Tunnel, der den Cochemer Krampen durchstößt. Mit 4.203 Metern Länge war er über 100 Jahre, bis zum Bau der rechtsrheinischen ICE-Strecke, der längste Eisenbahntunnel in Deutschland. Zur Zeit seiner Erbauung galt er als ingenieurmäßige Meisterleistung; man verglich sich mit dem zeitgleich gebauten Gotthard-Tunnel (1872–1881, 15.000 Meter lang).



Cochem

Im 19. Jahrhundert war der Rhein besser erschlossen und überhaupt die prominenterer Lage und so verkauften sich die mittelalterlichen Burgruinen am Rhein besser als die an der Mosel. Als jedoch der Berliner Kaufmann Jacob Frederic Louis Ravené, der in dritter Generation eine florierende Eisenwarenhandlung übernommen hatte, einen standesgemäßen Sommersitz suchte, entschied er sich 1868 für die Reichsburg in Cochem. Sie thronte in einmalig schöner Lage auf einem Schieferkegel über der kleinen Stadt und dem Fluss. Ravené ließ seine Burg, von der nur noch Haupttort, Bergfried und „Hexenturm“ erhalten waren, bis 1877 von zwei der prominentesten Berliner Architekten, Hermann Ende und Julius Raschdorff, zu einem neogotischen Wohnschloss ausbauen – sie wurde mittelalterlicher als sie es je war.



Ediger, Martinskirche

Der Schiefer, der im rheinischen Schiefergebirge ansteht, entstand aus den Sedimenten des Urmeeres, das sich hier vor 420 Mio. Jahren ausbreitete. Als Baumaterial ist er an der Mosel schon lange in Gebrauch, er lässt sich ebenmäßig dünn spalten, ist witterungsbeständig und eignet sich daher insbesondere zur Dachdeckung. Als man die spätgotische Kirche St. Martin in Ediger 2003 restaurierte und dabei auch ihr Dach neu deckte, stellte man fest, dass die alte Schieferdeckung noch aus der Erbauungszeit der Kirche stammte, also 500 Jahre alt war.



Legende

- Bahnhof an der Mosel
- Ort an der Mosel
- Eisenbahnstrecke an der Mosel
- BusRegioLinie 720
- - - Buslinie 333
- Staufufen
-)-)- Tunnel
-) (Brücke



Klosterruine Stuben (Bremm)

Im Jahr 1136 gründeten der Orden der Augustinerinnen am flachen Moselufer unterhalb des Petersberges ein Kloster. Die Nonnen kamen vom Kloster Springiersbach in der Eifel. Nur 70 Jahre später kam das Kloster in den Besitz einer kostbaren Reliquie und wurde so weithin berühmt. Die Heilig-Kreuz-Reliquie war ein Partikel vom Kreuz Christi, das ein Kreuzfahrer mitsamt einer kostbaren Fassung 1204 in der Hagia Sophia in Konstantinopel erbeutet und an das Kloster Stuben geschenkt hatte. Nach der Säkularisation gelangte die Reliquie um 1800 nach Limburg. Die gut restaurierte Ruine ist der Rest des schlichten einschiffigen Neubaus der Kirche von 1685–87.



Siedlungsentwicklung

Bis zum beginnenden 19. Jahrhundert waren die Ortschaften entlang der Mosel relativ klein. Hier wohnten Weinbauern, Handwerker oder auch Schiffer, gelegentlich gab es Gewerbebetriebe. An den Ortsbildern lassen sich die späteren Bauphasen ablesen: Ein erster großer Bauboom wurde ausgelöst vom Wirtschaftswachstum, dem Tourismus und schließlich dem Eisenbahnbau im ausgehenden 19. Jahrhundert.

Die weitaus größte Fläche in allen Orten entlang der Mosel ist seit den 1960er Jahren mit immer voluminöseren Einfamilienhäusern bebaut worden: der Tourismus florierte und die Winzer

Moselbahn Bullay – Trier

Zusätzlich zur bestehenden, moselunabhängig verlaufenden Bahnverbindung von Bullay nach Trier wurde 1900 bis 1905 von einer privaten Aktiengesellschaft eine Kleinbahnlinie gebaut, die über 102 km bis Trier allen Windungen der Mosel folgte und die bisher schwer erreichbaren Ortschaften anschloss. Das „Saufbähnchen“ fuhr mit einer geringen Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h durch das enge Moseltal, bediente etliche bekannte Weinorte und war eine Fremdenverkehrsattraktion.

Mit der Einrichtung der Staustufen stieg der Moselpegel bis an die niedrig gelegene Trasse heran. Das war mit ein Grund für die Stilllegung der Moselbahn, die gegen den Widerstand der Bevölkerung 1961–68 durchgeführt wurde.

Die Moselbahn hat ihre abgebauten Gleise selbst abtransportiert. Sie wurden im nordrhein-westfälischen Kohlebergbau weiterverwendet.



Pündericher Viadukt

Zu den technischen Besonderheiten der Moselstrecke gehört das Pündericher Viadukt. Hinter dem Prinzenkopftunnel fällt der Hang so steil in die Mosel ab, dass man die Bahn über einen an den Berg gelehnten Hangviadukt führen musste. Auf einer Länge von 786 Metern werden die Schienen von 92 steinernen Bögen getragen.

Traben-Trarbach

Im ausgehenden 19. Jahrhundert wohnten hier die reichsten Weinbarone der Mosel. Zu der Zeit verdiente man mit dem schweren fruchtsüßen Riesling, der hier wuchs, besonders gut,

setzten ihre Einnahmen in größeren Wohnhäusern um. Seit die Ortschaften mit Schnellstraßen und Brücken an überregionale Verkehrsnetze angeschlossen waren und bald jede Familie ein Auto besaß, entwickelten sie sich zu Wohnvororten der Großstädte Koblenz und Trier.

An der Mittelmosel ist das der Kreisstadt Cochem gegenüberliegende Cond ein von der Bahn aus gut zu beobachtendes Beispiel für flächenhafte Besiedelung der letzten Jahrzehnte.

Johann Claudius von Lassaulx, Architekt

Im Architekturfach war Johann Claudius von Lassaulx (1781–1848) Autodidakt und vielleicht gerade deswegen so außerordentlich kreativ. Er hatte Jura und Medizin studiert und dann in Koblenz eine Branntwein- und Essigbrennerei gegründet. Nebenbei befaßte er sich mit Holz- und Metallarbeiten und hatte darüberhinaus eine universelle Begabung für Technik aller Art.

1812 wurde Lassaulx die Stelle eines Landbaumeisters, 1816 dann die eines Königlich-preussischen Bauinspektors in Koblenz angetragen. Zu seinen Bauten im Raum Koblenz und dem Moseltal zäh-

Moselweinbahn Bullay – Traben-Trarbach

Als die Moselstrecke in den 1870er Jahren geplant wurde, stand bald fest, dass sie ab Bullay gerade über die Höhen der Eifel geführt werden sollte, statt die unendlichen Windungen der Mittelmosel nachzufahren. Bei dieser Trassenführung sollten allerdings ausgerechnet die beiden wirtschaftlich aufblühenden Ortschaften Traben und Trarbach von der neuen Verkehrsachse nicht erschlossen werden, obwohl sie nur wenige Kilometer entfernt lagen. Man machte sich also stark dafür, wenigstens eine Stichverbindung zur Hauptstrecke zu erhalten. Mit Erfolg: Noch während des Baus der großen Moselstrecke wurde mit den Planungen für die 13 km lange Strecke von Bullay nach Traben begonnen, und sie wurde schon 1883 eingeweiht. Im Jahr 2008 begeht sie ihr 125-jähriges Jubiläum. Jetzt, wo die Anreise der Gäste viel leichter geworden war, begannen sich Investitionen in den Kurbetrieb zu lohnen: Noch im gleichen Jahr 1883 wurde die warme Quelle in dem hinter Trarbach liegenden Bad Wildstein gefasst und in ein Kurhaus geleitet.

er wurde reichlich exportiert. So war um 1900 das kommunale Selbstbewußtsein der beiden Orte sehr groß und man strebte danach modern zu sein. Kurz nach der Elektrifizierung erster Straßen in Berlin gehörten Traben und Trarbach zu den ersten deutschen Gemeinden, die elektrische Straßenbeleuchtung einführten. Bis 1910 wurden für die meisten öffentlichen Institutionen Neubauten errichtet. Die Straßenbrücke über die Mosel (1899) war die erste zwischen Bernkastel und Koblenz; für den Entwurf des Brückentors gewann man mit Bruno Möhring einen der renommiertesten deutschen Architekten. Die Steinreliefs am Tor (Bildhauer Bernhard Wendhaupt) nahmen alle Bezug auf das große Thema der Stadt, den „Wein“.



len Kirchen und Schulen, später widmete er sich auch der Restaurierung mittelalterlicher Gebäude. Als einer der ersten deutschen Architekten erkannte er den ästhetischen Wert unverputzter Bruchsteine, etwa der Grauwacke, mit denen er seine Gebäude außen verkleidete. Außerdem befaßte sich Lassaulx sehr früh mit der Wiederentdeckung mittelalterlicher Stilformen für Neubauten. Beim Entwurf von St. Johann Baptist in Treis (1823–31) orientierte er sich an der Gotik, bei der gleichzeitig entstandenen Pfarrkirche St. Lubentius in Kobern (1826–29) am „Rundbogenstil“ der Romanik.



Eisenbahntunnel Treis-Bruttig

Dieses Relikt historischer Ereignisse lässt sich nicht mit einem Foto illustrieren, denn es liegt verborgen im Berg. Während des Ersten Weltkrieges plante die Reichsregierung einen linksmoselanischen Entlastungszweig zur Moselstrecke Koblenz–Trier, um Waffen und Truppen gen Frankreich zu befördern. Tatsächlich gebaut wurde 1917 bis 1923 nur ein Teilstück bei Treis und Bruttig mit dem 2.565 Meter langen zweigleisigen Tunnel durch den Valvigerberg.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde der Tunnel ab März 1944 unter Einsatz von Zwangsarbeitern aus dem KZ Natzweiler-Struthof zu einer hochtechnisierten Produktionsstätte für die Firma Bosch umgebaut. Im Schutz des unterirdischen Stollens sollte die aus Stuttgart an die Mosel verlagerte Produktion von kriegswichtigen Zündkerzen weitergeführt werden, wurde aber schon ab Herbst 1944 allmählich wieder aufgegeben. Die Anlage im Treiser Tunnel gilt als eine der bestausgestatteten unterirdischen Rüstungsfabriken des Dritten Reiches.

Auswahl touristischer Infostellen

Koblenz-Touristik
Tel. 0261 303880
www.koblenz.de

Fremdenverkehrsverein Winningen
Tel. 02606 2214
www.winningen.de

Touristik-Büro Kobern-Gondorf
Tel. 02607 1055
www.kobern-gondorf.de

Verkehrsverein Alken
Tel. 02605 790
www.alken.de

Verkehrsamt Treis-Karden
Tel. 02672 6137
www.treis-karden.de

Heimat- und Verkehrsverein Klotten
02671 5199
www.klotten-info.de

Rheinland-Pfalz-Ticket

Das Rheinland-Pfalz-Ticket: 5 Leute, 1 Tag, 26 Euro. Tipp für Alleinreisende: Das Rheinland-Pfalz-Ticket Single für nur 18 Euro.

Wann? Für beliebig viele Fahrten Mo–Fr 9 Uhr bis 3 Uhr in der Nacht des Folgetages, an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen ganztägig.

Für wen? Für bis zu 5 Personen oder Eltern/Großeltern (max. 2 Erwachsene) mit beliebig vielen eigenen Kindern/Enkelkindern unter 15 Jahren – auch wenn sie dann zusammen mehr als 5 Personen sind (Rheinland-Pfalz-Ticket).

Wo? Gilt in allen Verkehrsmitteln der Verkehrsverbände in Rheinland-Pfalz (RNN, VRM, VRN, VRT) und im saarländischen Verkehrsverbund (saarVV) und auch bis Bonn, Au, Siegen, Wiesbaden, Mannheim und Karlsruhe.

Tourist-Information Ferienland Cochem
Tel. 02671 60040
www.cochem-tourist.de

Tourist-Information Ediger-Eller
Tel. 02675 1344
www.ediger-eller.de

Tourist-Information Bremm
Tel. 02675 370
www.bremm.info

Touristinformation Bullay
Tel. 06542 21141
www.bullay.de

Tourist-Information Pünderich
Tel. 06542 900021
www.puenderich.de

Tourist-Information Traben-Trarbach
Tel. 06541 83980
www.traben-trarbach.de

Hinweis: Gilt nicht in ICE-, EC- und IC-Zügen. Rückgabe, Umtausch, Erstattung nicht benutzter Tickets, Platzreservierungen und Fahrten in der 1. Klasse sind ausgeschlossen.

Das Rheinland-Pfalz-Ticket erhalten Sie für nur 26 Euro an allen DB Automaten (hier einfach nur die Sondertaste RP-Ticket drücken), in den Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen, in Bussen und online im Internet unter www.bahn.de in der Rubrik Preise & Angebote/Regionale Angebote/Ländertickets. Für 2 Euro mehr mit persönlicher Beratung in allen DB Verkaufsstellen.

Mehr Infos unter: DB Deutsche Bahn AG, 11861 Reise-Service, 24-Stunden-Service für Kauf von Fahrkarten, Reservierungen, persönliche Beratung (3 ct/Sek., ab Weiterleitung zum Reise-Service 39 ct/angef. Min. inkl.USt., aus Festnetz DT AG, Mobilfunk abweichend), www.bahn.de; Rheinland-Pfalz-Takt: www.der-takt.de

Ticketangebot

Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM)

Innerhalb des VRM (auf der Moselstrecke von Koblenz bis Bullay) gelten die Tarife des Verbundes und dessen Fahrkartenangebot.

Mit der Tageskarte ist eine Person für einen Tag mit Bus und Bahn mobil. Die Tageskarte ist übertragbar. Mit bis zu 5 Personen sind Sie mit der Minigruppenkarte montags bis freitags von 9 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen auch schon vor 9 Uhr im jeweiligen Geltungsbereich unterwegs. Die Minigruppenkarte ist außerdem als günstiger Netzfahrschein erhältlich. Auch dieses Angebot ist übertragbar. Für Reisegruppen ab 10 Personen empfiehlt sich ein Gruppenfahrschein, der per Anmeldung bei den Verkehrsunternehmen bestellt werden kann. Jede Person fährt hier für den Preis eines ermäßigten Einzelfahrscheins. Informieren Sie sich einfach im Internet unter www.vrminfo.de über die Tarife des VRM.

Mehr Infos unter: VRM Verkehrsverbund Rhein-Mosel 01805 986 986 (14 ct/Min., aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk abweichend), www.vrminfo.de

Tarifinfos Moselwein-Bahn

Auf der Strecke der Moselwein-Bahn (zwischen Bullay und Traben-Trarbach) gelten unterschiedliche Tarife (z. B. DB-NE oder VRT-Tarif).

Mehr Infos unter:

VRM Verkehrsverbund Rhein-Mosel

0180 5 986986 (14 ct/Min., aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk abweichend), www.vrminfo.de

VRT Verkehrsverbund Region Trier

0180 5 131619 (14 ct/Min., aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk abweichend), www.vrt-info.de

Tarifstand 09.12.2007

www.der-takt.de



Impressum

Zweckverband
SchienenPersonenNahVerkehr
Rheinland-Pfalz Nord
Friedrich-Ebert-Ring 14–20
56068 Koblenz
www.spnv-nord.de

VRM Verkehrsverbund
Rhein-Mosel GmbH
Schloßstraße 18–20
56068 Koblenz
01805 986 986 (0,14 €/Min., aus dem
dt. Festnetz, Mobilfunk abweichend)
www.vrminfo.de

DB Regio AG
Region Südwest
Erthalstraße 1
55118 Mainz
www.bahn.de

Nähere Informationen zum
Rheinland-Pfalz-Takt:
www.der-takt.de

Konzeption, Text und Fotos

Prof. Dr. Andreas Dix
Dr. Gabriele Wiesemann
Bamberg
g.wiesemann@t-online.de

Redaktion

Dipl. Geogr. Thomas Nielsen
Dipl. Volksw. Ulrich Barwinski
Stephan Pauly M.A.

Änderungen vorbehalten, für
Einzelangaben keine Gewähr.
Stand 12/2007

Gestaltung

Zallmann Marketing,
Design & Service GmbH
Welterstraße 57a
57072 Siegen
www.zallmann.de

Bildnachweise

Bilddatenbank Rheinland-Pfalz Tou-
rismus GmbH: Beilstein, Straße
durch Weinberge, Zeller Schwarze
Katz; Lasse Burell Produktion: Blick
auf Traben-Trarbach (Hotel Bellevue);
Mosellandtouristik GmbH: Bullay