

## Meerbusch

# Was tut die Rheinbahn, um den Verkehr zu entlasten?



Die von der Rheinbahn betriebene U76 hält unter anderem am Landsknecht in Büderich. FOTO: Anke Kronemeyer

**Meerbusch.** Das Verkehrsunternehmen arbeitet an Alternativen zum Auto. Demnächst soll ein Schnellbus Osterath über die A44 mit dem Freiligrathplatz verbinden.

Auch eine neue Rheinbrücke wird geplant. **Von Angelika Kirchholtes**

Georg Schumacher, Leiter Unternehmenskommunikation der Rheinbahn, hat eine klare Meinung: "Autos haben seit 1945 Vorfahrt. Das muss sich ändern", sagt er - und steht damit nicht alleine da. Seit der Autoverkehr die Straßen verstopft, hat ein Umdenken eingesetzt. Busse, Bahnen, das Fahrrad - viele Kommunen, so auch Meerbusch, wollen inzwischen die Alternativen zum Auto stärken. Doch sind diese Alternativen attraktiv? Was tut beispielsweise die Rheinbahn, die den öffentlichen Nahverkehr in Meerbusch abwickelt, um mehr Menschen zu befördern?

Da wäre einmal der Ticketpreis. "Wenn jemand ein Monats-Abo hat, sind wir unschlagbar", sagt Reinhardt Rötgerkamp, Leiter Vertrieb der Rheinbahn. Die Fahrtkosten für Bus und Bahn betragen nur ein Zehntel der echten Autokosten. Die Rheinbahn habe für jedes Bedürfnis ein Angebot: vom "Ticket 2000" für

Vielfahrer bis zum Firmenticket, das Unternehmen für ihre Mitarbeiter günstig erwerben können. Aber auch bei den Einzeltickets gibt es eine größere Auswahl, die den Normalpreis senkt.

So kann man mit dem Tagesticket (für ein bis fünf Personen) für wenig Geld einen Tag lang durch ein Tarifgebiet fahren. Wer lieber abends unterwegs ist, kann mit dem "Happy Hour"-Ticket seit dem 1. Januar für 2,99 Euro ab 18 Uhr beliebig oft unterwegs sein. Neu ist auch das 10er-Ticket, das günstiger als das 4er-Ticket ist, das man am Automaten ziehen kann. Das 10er-Ticket, das in der Preisstufe A 22 Euro kostet, kann man jedoch nur über die Rheinbahn-App digital kaufen.

Die App bietet inzwischen auch den Vorteil, dass man nicht mit der Kreditkarte zahlen muss. Der Betrag wird jetzt mit der Handyrechnung abgebucht. "Jedes Abo macht Sinn", sagt Rötgerkamp. "Durch die vielen verschiedenen Angebote ist unser System gerechter, als wenn es einen Einheitspreis gäbe", ergänzt Schumacher. Er gibt auch zu bedenken, dass bei günstigeren Preisen die Kommunen tiefer in die Tasche greifen müssten. Derzeit finanziert sich die Rheinbahn zu 80 Prozent über die Ticketpreise und zu 20 Prozent durch die Kommunen.

Probleme bereitet einigen Bahnfahrern aber die Mitnahme von Fahrrädern. Ist die Bahn voll, kann sie kaum Räder transportieren. Doch so mancher möchte gerne eine Strecke zur Arbeit mit dem Rad zurücklegen und die andere mit der Bahn. Oder den Restweg mit dem Rad zurücklegen. Gibt es hierfür eine Lösung?

Die Rheinbahnexperten plädieren für das Bike-Sharing, also Leihfahrräder an den Haltestellen, wie es sie zum Beispiel in Düsseldorf gibt. "Wer lieber sein eigenes Fahrrad nutzt, sollte vielleicht über ein Klapprad nachdenken", sagt Rötgerkamp. Noch bis zum 31. Oktober bietet die Rheinbahn ihren Abonnenten ein Faltrad mit einem Preisnachlass an. Außerdem werde das Faltrad als Gepäckstück behandelt und man brauche kein Zusatzticket ziehen, heißt es. Wer lieber mit dem Auto weiterfährt oder es zwischendurch benötigt, könne in Düsseldorf eines von mehreren Carsharing-Angeboten nutzen. In Meerbusch gibt es ein Carsharing-Fahrzeug auf dem Dr.-Franz-Schütz-Platz.

Aber auch der Fahrplan und die Linienführung der Busse und Bahnen sind für manche mögliche Nutzer ein Hindernis beim Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr. Die Rheinbahn arbeitet jedoch an weiteren Linien, die sie in Absprache mit den Kommunen realisiert. So wird es ab 2018 eine neue Schnellbus-Linie SB52 geben, die von Osterath über die A44 zum Freiligrathplatz führt und auch Haltestellen in Strümp und am Rande von Lank hat. Sie wird im Berufsverkehr alle 20 Minuten, sonst alle 30 Minuten verkehren. "Wir wollen damit Pendler, die im Düsseldorfer Norden arbeiten, ansprechen", sagt Schumacher.

Als einen Quantensprung sieht er die geplante neue Rheinbrücke an, die am Areal Böhler vorbei durch Niederlörick auf eine Rampe, dann über den Rhein und zur Messe verlaufen soll und für Stadtbahnen, Fußgänger und Radfahrer eine neue Verbindung schaffen würde. Wann sie kommen wird, ist allerdings noch offen. Die Experten wünschen sich auch mehr Busspuren, damit die Busse nicht im normalen Verkehr stecken bleiben, und Vorrang an den Ampelschaltungen, um Busse und Bahnen flotter zu machen. Mehr Züge auf die Schiene zu setzen, sei zwar möglich, aber es gebe eine natürliche Begrenzung durch die Tunnel, heißt es.

Auch am Thema E-Mobilität arbeite die Rheinbahn, sagt Schumacher. Allerdings sehe er das Problem, dass ja auch der Strom erzeugt werden müsse - und das geschehe immer noch häufig in Atom- oder Kohlekraftwerken. Er präferiert moderne Dieselsebusse mit Einspritztechnik, die kaum noch Feinstaub ausstoßen. Die Rheinbahn werde auch E-Busse auf ihre Tauglichkeit im Alltagsverkehr prüfen.

Quelle: RP