**Die Rheinbahn ist vielen zu teuer** (RP, 22.07.2019, S. C1)

Für die RP-Leser ist die Höhe der Ticket-Preise ein Top-Thema. Wenn die Rheinbahn sie massiv senkt, benötigt sie jedoch ein anderes Finanzierungsmodell. Denn der Ticket-Verkauf ist die Haupteinnahmequelle.

Von Arne Lieb

Die Bürger von Düsseldorfs Nachbarstadt Monheim können bald ohne Ticket den ÖPNV nutzen - auch in Düsseldorf läuft eine Diskussion um die Fahrpreise: Die SPD will die Ticketpreise senken, die Linke träumt sogar von einem gebührenfinanzierten ÖPNV. Klar ist aber: Die Rheinbahn hätte dann ein großes Loch in der Kasse - und das in Zeiten, in denen massive Investitionen anstehen.

Die Ticketpreise sind einer der umstrittensten Punkte im ÖPNV. Das zeigte auch der Leseraufruf unserer Redaktion zur Frage, was wünschenswert für die Rheinbahn wäre. Zu keinem anderen Thema gab es so viele Anmerkungen wie zu den Preisen. Der Tenor: Busse und Bahnen kosten zu viel, vor allem, wenn man über die Stadtgrenzen hinaus fährt oder mit Einzelfahrscheinen unterwegs ist.

Das Thema dürfte angesichts der Debatten um Klimaschutz und Luftverschmutzung auch den Kommunalwahlkampf 2020 bestimmen. SPD-Kreis-Chef Andreas Rimkus hat im Interview mit unserer Redaktion vorgelegt: „Die Preise für die Rhein-bahn-Tickets müssen niedriger werden", sagte er. Für Kinder und ältere Menschen solle der Nahverkehr am besten kostenfrei sein. „Wenn sich der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) dabei nicht bewegt, müssen wir es halt selbst machen und ein Düsseldorf-Ticket einführen“, so Rimkus. „Dann gibt es auch hier das 1-Euro-Ticket pro Tag wie in Wien."

Die Politik muss dann allerdings eine andere Finanzierungsmöglichkeit finden: Die Rheinbahn erwirtschaftet rund 80 Prozent ihrer Einnahmen selbst - und die Tickets sind dabei die Haupteinnahmequelle. Rund 235 Millionen Euro der Gesamteinnahmen in Höhe von 290 Millionen Euro werden pro Jahr durch Fahrscheine eingenommen, dazu kommt zum Beispiel die Werbung auf Fahrzeugen. VRR-weit machen die Ticketeinnahmen sogar 1,3 Milliarden Euro aus. Monheim verfügt lediglich über ein kleines Bus-Netz, nur drei Millionen Euro pro Jahr muss die Stadt für den Verzicht auf Tickets zuschießen.

Entsprechend vorsichtig äußert sich der Rheinbahn-Vorstand. Man sei zwar offen für „positive Tarifentwicklungen" wie das Wiener Jahresticket. Allerdings müsse jede Änderung in einem Gesamtkonzept gedacht werden. Denn ein attraktiver ÖPNV müsse auch zuverlässig sein. „Dafür müssen wir kontinuierlich in die Infrastruktur und qualifiziertes Personal investieren“, so die Chefs in einer gemeinsamen Stellungnahme. Die Rheinbahn investiert in den kommenden Jahren allein 573 Millionen Euro in die Erneuerung jahrzehntealter Stadtbahn-Fahrzeuge, weitere Rieseninvestitionen sind absehbar.

Auf das drohende Finanzloch verweist auch Norbert Czerwinski, für die Grünen im Stadtrat und im VRR-Verwaltungsrat. Er spricht sich dafür aus, die Ticketpreise nicht mehr so zu erhöhen wie in den letzten Jahren. Angesichts des Sanierungsstaus im ÖPNV sei das Ticketgeld aber zumindest noch nötig - gerade mit Blick auf viele über-schuldete Kommunen in NRW. Auch in Wien, das aktuell als Paradebeispiel für einen starken Nahverkehr gilt, seien nicht die geringeren Preise der Schlüssel zum Erfolg gewesen, sondern der Ausbau des Netzes.

Investitionen in ein besseres An-gebot sind auch aus Sicht der FDP der wichtigste Punkt. Günstigere Tickets helfen aus Sicht von Verkehrspolitiker Manfred Neuenhaus nicht dabei weiter, Autofahrer zum Umstieg zu motivieren. „Der ÖPNV muss so gut werden, dass die Leute gern dafür zahlen.“ Auch Andreas Hartnigk (CDU) sieht den wichtigeren Schritt darin, den ÖPNV auszubauen. „Die Rheinbahn hätte nicht mal die Kapazitäten für viel mehr Fahrgäste.“ OB Thomas Geisel (SPD) sei dabei gescheitert, den Nahverkehr in Düsseldorf attraktiver zu machen. Für eine Rheinbahn ganz ohne Ticket spricht sich n u r die Linkspartei aus. Fraktionssprecher Lutz Pfundner würde eine Finanzierung aus Gebühren und Steuern bevorzugen - gern flankiert von stärken Schritten gegen den Autoverkehr wie höheren Parkgebühren.

Stadtspitze und Rheinbahn brauchen mehr Mut, um den Ausbau des ÖPNV voranzutreiben, findet Lokalchef Uwe-Jens Ruhnau. Hier sein Kommentar.

**Kommentar: Mehr Mut zum eigenen Weg**

uwe-jens.ruhnau @rheinische-post.de

Der systematische Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist in Düsseldorf verschlafen worden. Verantwortlich sind Stadtspitze, Rheinbahn-Vorstand und -Aufsichtsrat gleichermaßen. Die Fahrer müssen viel zu lange mit alten Schätzchen auf die Strecke, über Jahre ging es bei Neuanschaffungen nur um Ersatz und nicht um Expansion. Gleichzeitig reichen die Anschlüsse im Umland nicht aus, um Pendler zum Umstieg zu bewegen, und die Preise sind zu hoch. In Paris und New York ist der ÖPNV viel günstiger! Wenn es mit dem VRR keine Änderungen gibt, ist das von SPD- Chef Rimkus vorgeschlagene Düsseldorf-Ticket der richtige Weg. Und: Wir benötigen mehr Ausnahmeregelungen ähnlich der Fahrgemeinschaften auf den Umweltspuren - etwa Pendler-Buslinien, die zur Rushour auf der Standspur am Stau vorbeifahren.