

ÖPNV auf dem Rhein? Keine gute Idee...

[Kommentar von Rainer Bartel] Alle Jahre wieder taucht jemand auf und schlägt medienwirksam vor, man müsse nun aber wirklich mal auch die Personenschifffahrt auf dem Rhein für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen. Dieses Mal war es der linksrheinische Düsseldorfer Ratsherr Tups, der mit großem Drang nach Popularität, geringem Fachwissen und [per Artikel im Lokalteil der Rheinischen Post](#) eine Bürgerbefragung zum Thema anregte. Seine Argumentation ist abenteuerlich: 300.000 Menschen pendeln täglich in die Landeshauptstadt, so Tups, davon könnten bis zu 10.000 pro Tag per Schiff kommen. Und, ergänzt das Ratsmitglied, man müsse da ein interkommunales Konzept zwischen Köln, Düsseldorf und Duisburg finden.

Wie schlecht das historische Gedächtnis des Herrn Tups bzw. seine Fähigkeit im Internet zu recherchieren ist, lässt sich an seiner Aussage ablesen, die Idee der ÖPNV-Schifffahrt sei bisher nie ernsthaft weiterverfolgt worden oder in ewigen Prüfungsprozessen hängen geblieben. Das ist grober Unfug, und der ist an der schlichten Existenz der Weissen Flotte Düsseldorf/Duisburg ablesbar. Die ist nämlich dadurch entstanden, dass der Unternehmer Peter Küffner 1993 [den defizitären Schiffsbetrieb der Rheinbahn mit dem gesamten Personal sowie allen Schiffen und Steigeranlagen übernahm](#). Wie die Rheinbahn betrieb und betreibt die Weisse Flotte bis heute während der Saison einen Linienverkehr zwischen der Düsseldorfer Altstadt und Kaiserswerth.

Die 1896 gegründete Rheinische Bahngesellschaft kam nach dem Ende des zweiten Weltkriegs eher ungewollt zum Schiff. Nachdem die einzige Brücke zerstört war, richtete die [Rheinbahn auf Geheiß der Stadtverwaltung eine Fährverbindung](#) zwischen dem linksrheinischen Düsseldorf und der Altstadt ein; wenig später dann einen Linienverkehr mit sechs Haltepunkten zwischen dem Hafen und Kaiserswerth - die "Rheinbahnböötchen" waren geboren. Historisch betrachtet war also die Rheinschifffahrt bei Düsseldorf also einige Jahre Bestandteil des ÖPNV. Die im vergangenen Jahr [begründete Kooperation zwischen Rheinbahn und Weisser Flotte](#) bestätigt das.

Ratsherr Tups scheint das nicht zu wissen und glänzt auch sonst mit Nichtwissen über die Schifffahrt auf dem Rhein bei seiner Heimatstadt. Nein, es ginge nicht um Wassertaxis, sondern um "richtige" Schiffe für 50 bis 150 Personen. Verkehrsexperten zählen Taxen übrigens nicht zum ÖPNV, und die richtigen Schiffe, die gibt es schon, und die fahren bereits teilweise im Linienbetrieb. Was genau meint der gute Mann denn nun? Man müsse interkommunal denken, zum Beispiel an eine Linie von Duisburg über Düsseldorf bis nach Köln. Für Pendler? Weisse-Flotte-Chef Dipl.-Ing. Michael Küffner erklärt, warum diese Idee nicht besonders sinnvoll ist:

Unterschiedliche Verkehrsmittel - Pkw, Schiff, Flugzeug etc. - spielen ihre Vorteile bei unterschiedlichen geographischen Voraussetzungen aus: Ein Schiff wird als Personenverkehrsmittel - und hier geht es um Fahrzeit - dann interessant, wenn der Wasserweg deutlich kürzer ist als der Weg über Land. Dies ist z.B. bei Fahrten einer Fähre der Fall. Eine einfache Wegstrecke über den deutlich längeren Wasserweg des Rheins mit seinen Kurven und Schleifen zwischen Düsseldorf und Köln dauert mit regulären

Personenschiffen ca. fünf Stunden. Die Forderung, diese Wegstrecke als Personennahverkehr mit dem Schiff auf dem Wasser durchzuführen, gleicht daher ungefähr der Idee, Linienflüge vom Flughafen Düsseldorf nach Köln einzurichten.

So abenteuerlich der aktuelle Vorschlag von Ratsherr Tups ist, so konkrete Vorschläge zum Personenverkehr auf dem Rhein bei Düsseldorf gab es in den letzten Jahren. Dabei stand die Verbindung aus der Stadt in Richtung Messegelände meist im Fokus, denn während der großen Messen (von denen es pro Jahr zwei bis drei gibt) sind nicht nur die Straßen, sondern auch die Bahnen und Busse oft überlastet. Da, so die Idee, sei doch eine temporäre Linie zwischen Medienhafen und Altstadt zum Messegelände mit Halt an der Schnellenburg sinnvoll. Entsprechende Vorschläge scheiterten aber schon daran, dass die Stadt Düsseldorf sich nicht zu Genehmigungen für zusätzlich nötige Steiger durchringen konnte. Vielleicht spielt Rolf Tups mit seinem Zitat von den "ewigen Prüfungsprozessen" genau darauf an.