

## **Frederiks Rede zum Thema *Weiterbetrieb des HeinerLiners mit angepasstem Konzept***

*am 10.12.2024 in der Stadtverordnetenversammlung*

Sehr geehrte Frau Stadtverordnetenvorsteherin, liebe Kolleginnen, Kollegen, liebe Zuschauerinnen, Zuschauer,

normalerweise habe ich immer während der Fragestunde Zeit, meine Reden zu schreiben, deswegen wird es heute nochmal freier als sonst eigentlich. Ja, Herr Blum hat es schon relativ rhetorisch fit wie immer dargelegt, warum eigentlich der HeinerLiner nicht *on top* ist, wie Herr Schmidt von *Uffbasse* gesagt hat, sondern eine wichtige Ergänzung. Warum fahren die Leute kein ÖPNV? Ja, ganz einfach, weil sie die Flexibilität ihres eigenen privaten Pkws so weit schätzen.

So, und wie schaffen wir mit einem öffentlichen Verkehrsmittel die Flexibilität des Pkws? Das schaffen wir nur mit einem On-Demand-Service wie dem HeinerLiner. Am besten, wie auch Herr Blum sagte, schon autonom, da sind wir natürlich als Digitalisierungspartei gerne mit dabei; weil der größte Nachteil des HeinerLiners sind aktuell ja noch vor allem die Kosten, die damit einhergehen, also die Fahrpersonals-Kosten.

Ich finde es ein bisschen schade, dass bei der Debatte auch viel zwischen null und hundert Prozent – also die einen sagen, wie Herr Klett, dass man den gar nicht mehr braucht; dann gibt es noch eine 200%-Lösung von Uffbasse, wo argumentiert wird, man sollte zu Kernzeiten des ÖPNV ein barrierefreies Mobilitätsangebot zur Verfügung stellen.

Erstmal die Kritik, dass dieser Antrag wirklich fünf Minuten vor der eigentlichen Magistratsvorlage kam und man sich so extrem schlecht vorbereiten kann, was, finde ich, dem demokratischen Diskurs nicht wirklich hilft. Deswegen hier auch die Bitte, das in Zukunft ein bisschen früher einzureichen.

Warum wir den Antrag von Uffbasse ablehnen, ist ganz einfach: Wir haben eine angespannte Haushaltslage und es ist natürlich die Frage: Macht man ein 200%-Konzept, was man dann nicht umsetzen kann, weil man es nicht finanzieren kann? Oder sagt man: Wir müssen im Sinne einer Mobilitätswende daran festhalten, solche Angebote zu haben – und nimmt das, was man am besten finanzieren kann. Ich finde, mit dem Weiterbetrieb des HeinerLiners gerade, dass man die Randzeiten, wo der ÖPNV jetzt nicht so kostendeckend fährt, also so ein Bus mit ein paar Leuten drin, das lohnt sich nachts nicht, aber man möchte das Angebot aufrechterhalten; da ist der HeinerLiner eine sehr, sehr gute Ergänzung.

Ich möchte auch nochmal was zu Herrn Klett sagen: Sie haben gesagt, dass man sich das in diesen schlechten Zeiten eigentlich nicht leisten kann, weil der ÖPNV bzw. der HeinerLiner freiwillig ist. Ich will Ihnen sagen, dass der ÖPNV für mich keine freiwillige Leistung ist, er ist ein *Fundament* unserer Gesellschaft. Es ist wirklich sehr, sehr wichtig, Mobilität für alle bereitzustellen, und dazu trägt der HeinerLiner bei. Und ich will Ihnen auch einen wichtigen Fakt nennen, der immer wieder vergessen wird, wenn wir über Kosten reden. Die Dadina hat veröffentlicht, über alle zehn On-Demand-Shuttles im RMV-Gebiet, dass 25 % der Menschen angegeben haben, den On-Demand-Service genutzt zu haben, statt einer privaten Pkw-Fahrt.

Wir hinterfragen nie bei privaten PKWs, was es uns als Stadt kostet, was Straßen kosten, was Parkplätze kosten, was die Umweltverschmutzung kostet. Das sind verdeckte Kosten, die wir nie hinterfragen. Wir neigen in der Politik immer wieder dazu, die direkten Kosten zu hinterfragen, was in dem Fall der HeinerLiner ist. Wir machen mit dem HeinerLiner, meine These, sogar Gewinn, wenn wir das gesamtgesellschaftlich sehen. Und so müssen wir auch als Politik, weil wir die gesamte Gesellschaft im Blick haben, argumentieren. Und deswegen ist es keine Option, den HeinerLiner einfach abzusetzen.

Ich finde auch wichtig, wenn wir von Mobilitätsverhalten sprechen, sprechen wir sehr viel von Gewohnheiten. Menschen lieben Gewohnheiten und sie mögen sie nicht so gerne ändern. Was wir in den letzten vier Jahren mit dem HeinerLiner

geschafft haben, ist, dass Menschen ihr Mobilitätsverhalten neu hinterfragt haben und ihre Gewohnheiten geändert haben. Und wenn wir jetzt hergehen – das ist das Schlimmste, was Politik immer wieder machen kann, einfach mittendrin die Bremse rein. Da sind wir als Kommune, finde ich, nicht schuld. Ich sehe da vor allem den Bund und das Land. Man sieht es auch in der Vorlage, dass das Land bis heute noch keine Förderung dargelegt hat, wie das weitergehen soll. Wie kann ich als Land, was eine Mobilitätswende möchte, eine Förderung, wenn zum 31.12. etwas beendet wird, zum 10.12. noch kein Konzept haben, wie die Förderung genau weitergehen soll? Wie sollen wir es hinbekommen, so Menschen zu einer alternativen Mobilität zu bekommen?

Und ich finde, als Politik müssen wir deshalb immer wieder – das ist ein Begriff, die *Fiscal Forward Guidance* – wir müssen da Geld reinhauen, was wir in der Zukunft möchten. Und wir müssen das nicht *jede* Legislatur wieder *neu* hinterfragen und unterbrechen. Wir haben so viel Geld jetzt am Anfang investiert und fangen jetzt an, eigentlich zu ernten, und hinterfragen jetzt, den HeinerLiner weiter zu betreiben. Und das ist für mich ein grober Fehler und den machen wir nicht. Und deswegen bitte ich Sie, diese Magistratsvorlage anzunehmen. Vielen Dank.

Hier findet ihr die zugehörige [Magistratsvorlage](#).