

Antrag V01: Der Bus darf kein Glücksspiel sein – für eine echte Mobilitätsgarantie im ländlichen Raum

Laufende Nummer: 03

Antragssteller*in	Jusos im Kreis Borken
Status	Angenommen vom Vorstand der Jusos Kreis Borken
Sachgebiet	V – Verkehr und Infrastruktur, Barrierefreiheit

Forderung

Als Jungsozialist*innen kämpfen wir für ein Nordrhein-Westfalen, in dem Freiheit nicht am nächsten Bahnhof endet und Teilhabe nicht davon abhängt, ob Eltern, Partner*innen oder Freund*innen gerade Zeit haben, einen mit dem Auto zu fahren. Mobilität ist kein Luxus für Großstädte, sondern Voraussetzung für Ausbildung, Arbeit, Ehrenamt, Freundschaften, Arztbesuche, Kultur und politische Beteiligung. Wer auf dem Land lebt, darf nicht länger mit schlechterer Mobilität abgestraft werden. Deshalb fordern wir eine echte Mobilitätsgarantie für Busse im ländlichen Raum, die nicht nur dann greift, wenn bereits etwas schiefgelaufen ist, sondern im Alltag verlässliche Busverbindungen garantiert.

1. Die NRW Jusos fordern die NRWSPD, die SPD-NRW-Landtagsfraktion und die Landesregierung Nordrhein-Westfalen dazu auf, eine landesweite Mobilitätsgarantie für den Busverkehr im ländlichen Raum gesetzlich zu verankern. Diese Garantie soll nicht nur eine Erstattungsregel bei Verspätungen oder Ausfällen sein, sondern einen verbindlichen Mindeststandard für das tatsächliche Busangebot im ländlichen Raum von NRW schaffen.
2. Die Mobilitätsgarantie soll gezielt für ländliche Räume gelten. Förderfähig sollen insbesondere Gemeinden/Städte, Siedlungsbereiche und Landkreise innerhalb der bestehenden Gebietskulisse „Ländlicher Raum Nordrhein-Westfalens“ sein. Zusätzlich soll eine erweiterte Förderschwelle für Kommunen bis zu 50.000 Einwohner*innen eingeführt werden, sofern diese nachweislich ländlich geprägt sind, eine geringe Siedlungsdichte aufweisen, lange Wege zu zentralen Orten haben oder bislang nur unzureichend an den ÖPNV angebunden sind. Damit wird verhindert, dass Fördermittel in ohnehin dicht versorgten Metropolräumen versickern, während Dörfer, Bauerschaften und kleinere Städte weiter abgehängt bleiben.
3. Auf zentralen Hauptachsen im ländlichen Raum soll ein verbindlicher 30-Minuten-Takt eingeführt werden. Wo dies kurzfristig strukturell noch nicht möglich ist, soll als Übergangsstandard höchstens ein 45-60-Minuten-Takt zulässig sein. Dieser Übergangsstandard muss zeitlich befristet und mit einem Ausbauplan verbunden werden.

4. Zwischen Dörfern, „Bauerschaften“, kleineren Ortsteilen, Gewerbegebieten, Schulstandorten, Bahnhöfen, medizinischen Einrichtungen und zentralen Versorgungsorten soll mindestens ein verlässlicher Stundentakt gelten. Ein Bus, der nur zweimal am Tag fährt, ist keine Mobilitätsgarantie, sondern ein Alibi-Fahrplan.
5. Die Mobilitätsgarantie soll nicht nur montags bis freitags tagsüber gelten, sondern auch Früh-, Spät-, Wochenend- und Ferienzeiten umfassen. Gerade Auszubildende, Schichtarbeiter*innen, Beschäftigte in Pflege, Gastronomie, Einzelhandel, Industrie und Logistik sowie junge Menschen im Ehrenamt brauchen Mobilität außerhalb klassischer Bürozeiten.
6. On-Demand-Angebote, Rufbusse, Bürgerbusse und flexible Bedienformen sollen als Ergänzung zum Linienverkehr gefördert werden, dürfen aber den regulären Grundtakt nicht ersetzen. Digitale Buchungsangebote dürfen nicht zur neuen Zugangshürde werden. Wer kein Smartphone besitzt, eine Behinderung hat, älter ist oder sich mit Apps unsicher fühlt, muss das Angebot weiterhin einfach nutzen können.
7. Alle im Rahmen der Mobilitätsgarantie geförderten Fahrzeuge, Haltestellen und Verknüpfungspunkte sollen barrierefrei gestaltet werden. Dazu gehören Niederflurfahrzeuge, barrierefreie Haltestellen, verständliche analoge und digitale Fahrgastinformationen, Echtzeitdaten, gut lesbare Fahrpläne, sichere Beleuchtung, Wetterschutz und ausreichend Sitzmöglichkeiten.
8. Das Land NRW soll ein eigenes Förderprogramm „Mobilitätsgarantie ländlicher Raum“ zur Umsetzung auflegen. Dieses soll Taktverdichtungen, zusätzliche Fahrpersonalkosten, barrierefreie Fahrzeuge, Haltestellenausbau, Mobilstationen, digitale Fahrgastinformation, Ersatzverkehre, Planungskosten und die bessere Anbindung an Bahnhöfe und zentrale Orte finanzieren.
9. Die Finanzierung darf nicht über steigende Ticketpreise erfolgen. Die Mobilitätsgarantie soll aus Landesmitteln, bestehenden ÖPNV-Förderinstrumenten, Mitteln der Struktur- und Dorfentwicklung, Programmen zur vernetzten Mobilität, On-Demand-Förderung sowie gezielten Ausgleichszahlungen für nachfrageschwache Räume finanziert werden. Dabei sollen vor allem Kommunen in der sog. „Haushaltssicherung“ nicht zusätzlich belastet werden.
10. Die bestehende Mobilitätsgarantie NRW soll grundlegend weiterentwickelt werden. Sie soll nicht nur Kosten erstatten, wenn Bus oder Bahn zu spät kommen, sondern durch verbindliche Takte, Ersatzverkehre und Qualitätsstandards dafür sorgen, dass Menschen im ländlichen Raum gar nicht erst stehen gelassen werden.
11. Die Umsetzung soll gemeinsam mit den kommunalen Aufgabenträger*innen, Verkehrsverbünden, Kreisen, Städten, Gemeinden, Fahrgastverbänden, Behindertenvertretungen, Schüler*innenvertretungen, Jugendverbänden und Senior*innenvertretungen erfolgen.

Mobilitätspolitik darf nicht über die Köpfe der Menschen hinweg geplant werden, die jeden Tag an Haltestellen warten.

12. Die Wirkung der Mobilitätsgarantie soll jährlich evaluiert werden. Dabei sollen insbesondere Taktqualität, Ausfälle, Anschlusssicherheit, Fahrgastzahlen, Barrierefreiheit, Erreichbarkeit von Schulen, Ausbildungsplätzen, Arbeitsorten, medizinischer Versorgung und zentralen Orten überprüft werden.

Antragstext (Begründung)

Nordrhein-Westfalen ist ein Land der Gegensätze. Ende 2024 lebten in Nordrhein-Westfalen 18.034.454 Menschen. Gleichzeitig sagt diese Zahl allein wenig darüber aus, wie unterschiedlich Menschen in diesem Land leben und mobil sind. Köln ist mit 1.024.621 Einwohner*innen die größte Stadt des Landes, während Hallenberg mit 4.367 Einwohner*innen die kleinste Gemeinde ist. Diese Spannweite zeigt deutlich: Wer Verkehrspolitik in NRW macht, darf nicht so tun, als hätten alle Regionen dieselben Voraussetzungen. Eine Mobilitätspolitik, die für Köln, Düsseldorf oder Dortmund funktioniert, funktioniert nicht automatisch für Hallenberg, Heiden, Vreden, Südlohn, Bad Wünnenberg oder viele andere ländlich geprägte Orte. ([IT.NRW][1])

Auch die Flächenstruktur zeigt, warum der ländliche Raum besondere Antworten braucht. Ende 2024 entfielen in Nordrhein-Westfalen 576.350 Hektar auf Siedlungsflächen. Das waren 16,9 Prozent der gesamten Bodenfläche. Der weitaus größere Teil des Landes besteht also nicht aus dicht bebauten Stadtquartieren, sondern aus Vegetationsflächen, Verkehrsflächen, landwirtschaftlich geprägten Räumen und weitläufigen Strukturen. Wer dort lebt, hat häufig längere Wege zur Schule, zur Arbeit, zum Arzt, zum nächsten Bahnhof, zum Supermarkt, zum Sportverein oder zur politischen Veranstaltung. Genau deshalb ist die Frage des Busverkehrs im ländlichen Raum keine Nebensache, sondern eine zentrale Frage gleichwertiger Lebensverhältnisse. ([IT.NRW][2])

Die bestehende Förderlogik des Landes Nordrhein-Westfalen zeigt bereits, dass ländliche Räume politisch klar abgegrenzt werden können. Die Struktur- und Dorfentwicklung des Landes verfolgt ausdrücklich das Ziel, ländliche Räume als Lebens-, Arbeits-, Erholungs- und Naturräume zu sichern und weiterzuentwickeln. Im Bereich der Dorfentwicklung werden Orte und Ortsteile innerhalb der Gebietskulisse „Ländlicher Raum Nordrhein-Westfalens“ besonders adressiert. Für das Jahr 2026 stehen nach Angaben des Landes rund 25 Millionen Euro für Investitionen in lebendige Dörfer zur Verfügung. Das zeigt: Der Staat weiß sehr genau, dass der ländliche Raum gezielte Unterstützung braucht. Nur bei der Mobilität tun wir politisch noch viel zu oft so, als reiche ein dünner Fahrplan und ein freundlicher Hinweis auf das Auto. ([Land NRW][3])

Für die Mobilitätsgarantie schlagen wir deshalb eine klare, aber praxistaugliche Definition des ländlichen Raums vor. Als ländlicher Raum im Sinne dieses Antrags sollen Gemeinden, Ortsteile und Siedlungsbereiche gelten, die innerhalb der bestehenden NRW-Gebietskulisse „Ländlicher Raum“ liegen oder nachweislich ländlich geprägt sind. Ergänzend soll eine Förderschwelle für Kommunen bis zu 50.000 Einwohner*innen gelten, sofern zusätzliche Strukturmerkmale vorliegen. Dazu zählen eine geringe Siedlungsdichte, lange Wege zu zentralen Orten, eine schwache ÖPNV-Verfügbarkeit, eine starke Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr, eine unter-

durchschnittliche Erreichbarkeit von Bahnhöfen, Schulen, Ausbildungsstätten, medizinischer Versorgung oder Arbeitsplätzen sowie eine besondere demografische Betroffenheit. Diese Schwelle ist bewusst höher als die klassische Dorfentwicklungsgrenze von 10.000 Einwohner*innen, weil Mobilitätsprobleme nicht an Ortsschildern enden. Viele kleinere und mittlere Städte in NRW sind keine Metropolen, sondern Versorgungszentren für umliegende Dörfer und Bauerschaften. Wer sie aus der Förderung ausschließt, schneidet den ländlichen Raum von seinen eigenen Knotenpunkten ab.

Gleichzeitig darf diese Schwelle nicht dazu führen, dass Fördermittel in verdichtete Räume mit bereits gutem Angebot abfließen. Deshalb muss die Einwohner*innenzahl immer mit qualitativen Kriterien verbunden werden. Eine Kommune mit bis zu 50.000 Einwohner*innen soll nicht automatisch förderfähig sein, sondern dann, wenn sie ländlich geprägt ist und strukturelle Mobilitätsdefizite nachweist. So entsteht eine Förderkulisse, die weder zu eng noch zu beliebig ist. Sie schützt den ländlichen Raum vor symbolischer Politik und stellt sicher, dass Geld dort ankommt, wo ein ausgefallener Bus nicht nur ärgerlich ist, sondern den ganzen Tagesablauf zerstören kann.

Die aktuelle Mobilitätsrealität macht deutlich, wie groß der Handlungsbedarf ist. Die bundesweite Studie „Mobilität in Deutschland 2023“ zeigt, dass der öffentliche Verkehr bundesweit zwar leicht auf 11 Prozent aller Wege gestiegen ist, der motorisierte Individualverkehr mit 53 Prozent aber weiterhin dominiert. Im ländlichen Raum ist die Abhängigkeit vom Auto besonders stark. Schon die vorherige MiD-Erhebung zeigte, dass in ländlichen Regionen bis zu 70 Prozent aller Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Aktuelle Auswertungen aus Nordrhein-Westfalen zeigen ebenfalls, wie niedrig der ÖPNV-Anteil in ländlich geprägten Regionen bleiben kann: In Ostwestfalen-Lippe liegt er in ländlichen Räumen teils unter 10 Prozent, in der Stadt Gütersloh beträgt der ÖPNV-Anteil laut Auswertung sogar nur vier Prozent, während 60 Prozent der Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Das ist kein individuelles Versagen der Menschen vor Ort. Das ist das Ergebnis einer Infrastrukturpolitik, die das Auto zur Voraussetzung eines selbstbestimmten Lebens gemacht hat. ([BMV][4])

Gerade für junge Menschen im ländlichen Raum bedeutet schlechte Busanbindung eine massive Einschränkung. Wer zur Schule, zur Ausbildung, zum Nebenjob, zum Sport, zu Freund*innen oder zu politischen Veranstaltungen will, ist oft auf Eltern, ältere Geschwister, Nachbar*innen oder das eigene Auto angewiesen. Das wird dann gerne als „Freiheit auf dem Land“ verkauft. In Wahrheit ist es oft eine organisierte Abhängigkeit. Freiheit bedeutet nicht, dass jede*r möglichst früh ein Auto braucht. Freiheit bedeutet, selbst entscheiden zu können, wie man von A nach B kommt. Eine sozialistische Mobilitätspolitik muss deshalb dort ansetzen, wo Marktlogik und reine Wirtschaftlichkeitsberechnung versagen. Buslinien dürfen nicht nur nach kurzfristiger Rendite bewertet werden, sondern nach ihrem Beitrag zu Teilhabe, Bildung, Arbeit, Klimaschutz und sozialer Gerechtigkeit.

Auch der demografische Wandel verschärft die Dringlichkeit. Der Altersdurchschnitt der Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen lag 2024 bei 44,5 Jahren. Bad Sassendorf war mit einem Durchschnittsalter von 50,3 Jahren die älteste Gemeinde des Landes. Das zeigt: Verlässlicher Busverkehr ist nicht nur ein Thema für Schüler*innen oder Studierende, sondern auch für ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Menschen, die nicht mehr selbst Auto fah-

ren können oder wollen. Wer im Alter keinen sicheren Zugang zu Arztpraxen, Apotheken, Pflegeangeboten, Einkaufsmöglichkeiten und sozialen Treffpunkten hat, verliert Selbstständigkeit. Mobilität ist damit auch Gesundheits-, Pflege- und Sozialpolitik. ([IT.NRW][1])

Die bestehende Mobilitätsgarantie NRW ist ein sinnvoller Ansatz, aber sie greift zu spät. Aktuell können Fahrgäste unter bestimmten Voraussetzungen Erstattungen erhalten, wenn Bus oder Bahn ausfallen oder erheblich verspätet sind. Für Taxi- oder Sharing-Angebote werden zwischen 5:00 Uhr und 19:59 Uhr bis zu 30 Euro pro Person erstattet, zwischen 20:00 Uhr und 4:59 Uhr bis zu 60 Euro. Bei der Nutzung von Fernverkehrszügen können Zusatzkosten vollständig erstattet werden. Das ist als Fahrgastrechtsinstrument richtig, löst aber nicht das Grundproblem. Wer auf dem Land steht und merkt, dass der letzte Bus weg ist, braucht nicht nur ein Formular zur Kostenerstattung. Er*sie braucht ein verlässliches Angebot, das überhaupt existiert. ([mobil.nrw][5])

Deshalb muss die Mobilitätsgarantie politisch weitergedacht werden. Sie darf nicht nur eine Reparaturregel sein, sondern muss zu einem präventiven Versprechen werden. Der Staat soll nicht erst zahlen, wenn Menschen gestrandet sind, sondern vorher dafür sorgen, dass sie gar nicht erst stranden. Eine echte Mobilitätsgarantie bedeutet: Auf Hauptachsen fährt regelmäßig ein Bus. Zwischen Dörfern und zentralen Orten gibt es mindestens einen Stundentakt. Anschlüsse an Bahnhöfe sind geplant und nicht zufällig. Ausfälle werden durch Ersatzverkehre abgesichert. Fahrgäste erhalten verständliche Informationen. Und wer auf Barrierefreiheit angewiesen ist, muss nicht hoffen, dass zufällig ein geeignetes Fahrzeug kommt.

Ein 30-Minuten-Takt auf Hauptachsen ist dabei kein Luxus, sondern ein realistischer Standard für verlässliche Alltagsmobilität. Wo Menschen zur Arbeit pendeln, zur Schule fahren oder Anschlüsse an Bahnlinien erreichen müssen, reichen einzelne Fahrten am Morgen und Nachmittag nicht aus. Ein 45-Minuten-Takt kann dort, wo Strukturen noch aufgebaut werden müssen, eine Übergangslösung sein. Entscheidend ist aber, dass der Übergang nicht zum Dauerzustand wird. Im ländlichen Raum kennen viele Menschen das Problem: Ein verpasster Bus bedeutet nicht zehn Minuten Wartezeit, sondern eine Stunde, zwei Stunden oder das komplette Scheitern des Termins. Genau diese Unsicherheit verhindert, dass Menschen den ÖPNV überhaupt als echte Alternative wahrnehmen.

Der Stundentakt für kleinere Ortsteile, Dörfer und Bauerschaften ist ebenso zentral. Natürlich wird nicht jede Verbindung dieselbe Nachfrage haben wie eine Stadtbahnlinie in Köln. Aber das ist kein Argument gegen Grundversorgung. Niemand käme auf die Idee, Feuerwehr, Schulen oder medizinische Versorgung nur dort vorzuhalten, wo sie sich betriebswirtschaftlich sofort rechnen. Öffentliche Daseinsvorsorge existiert gerade deshalb, weil Menschen überall Anspruch auf grundlegende Infrastruktur haben. Busverkehr im ländlichen Raum muss nach derselben Logik behandelt werden.

Finanziell ist eine solche Mobilitätsgarantie anspruchsvoll, aber machbar. Nordrhein-Westfalen verfügt bereits über verschiedene Förderinstrumente im Bereich ÖPNV, Nahmobilität, vernetzte Mobilität, On-Demand-Verkehr und ländliche Entwicklung. Die ÖPNV-Pauschale beträgt jährlich 130 Millionen Euro. Mindestens 80 Prozent dieser Pauschale werden durch die ÖPNV-Aufgabenträger an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weitergeleitet; davon sind mindestens 30

Prozent als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge zu verwenden. Zusätzlich stellt das Land im Rahmen der ÖPNV-Offensive für On-Demand-Verkehre insgesamt 120 Millionen Euro bis 2031 bereit. Bereits im Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ wurden 15 Projekte mit insgesamt 30 Millionen Euro gefördert. Diese Zahlen zeigen: Es gibt bereits Geld, Programme und Erfahrungen. Was fehlt, ist der politische Mut, daraus einen verbindlichen Standard zu machen. ([Infoportal von mobil.nrw][6])

Die Finanzierung der Mobilitätsgarantie sollte deshalb aus mehreren Säulen bestehen. Erstens braucht es einen dauerhaften Landesfonds für Taktverdichtung im ländlichen Raum. Dieser Fonds muss die Mehrkosten für zusätzliche Fahrten, längere Bedienzeiten, Personal, Betriebskosten und Ersatzverkehre abdecken. Zweitens sollen bestehende ÖPNV-Mittel gezielter an ländliche Versorgungsstandards gekoppelt werden. Wer Landesmittel erhält, muss nachweisen, dass diese nicht nur bestehende Strukturen verwalten, sondern konkrete Verbesserungen schaffen. Drittens sollen Förderprogramme der Struktur- und Dorfentwicklung stärker mit Mobilitätszielen verknüpft werden. Ein Dorfplatz ist wichtig, aber er bringt wenig, wenn Menschen ohne Auto kaum dorthin kommen. Viertens sollen On-Demand- und Bürgerbusmodelle dort gefördert werden, wo sie den Linienverkehr sinnvoll ergänzen. Fünftens braucht es eine stärkere Förderung von Planungskapazitäten in Kreisen und Kommunen, denn viele ländliche Räume scheitern nicht am fehlenden Problembewusstsein, sondern an zu wenig Personal, zu wenig Daten und zu wenig finanzieller Planungssicherheit.

Wichtig ist dabei: Die Kosten dürfen nicht auf die Fahrgäste abgewälzt werden. Eine Mobilitätsgarantie, die am Ende zu höheren Ticketpreisen führt, wäre sozialpolitisch falsch. Gerade Menschen mit geringem Einkommen, Schüler*innen, Auszubildende, Studierende, Rentner*innen und Menschen ohne Auto würden dann für die Verbesserung eines Angebots zahlen, das sie besonders dringend brauchen. Öffentliche Mobilität muss aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, weil sie öffentlichen Nutzen schafft. Jeder zusätzliche Bus stärkt nicht nur einzelne Fahrgäste, sondern entlastet Straßen, reduziert Abhängigkeiten, verbessert Erreichbarkeit, stärkt lokale Wirtschaft und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe.

Klimapolitisch ist die Mobilitätsgarantie ebenfalls sinnvoll. Der Verkehrssektor bleibt eine der großen Baustellen der Klimapolitik. Wer ernsthaft möchte, dass Menschen vom Auto auf den ÖPNV umsteigen, muss ihnen ein Angebot machen, das im Alltag funktioniert. Appelle allein ersetzen keinen Bus. Es ist politisch bequem, Menschen auf dem Land vorzuwerfen, sie würden zu viel Auto fahren. Es ist aber unehrlich, wenn gleichzeitig kein verlässlicher Bus fährt. Klimaschutz im ländlichen Raum gelingt nicht durch moralische Belehrung, sondern durch Infrastruktur, die eine andere Entscheidung überhaupt möglich macht.

Auch wirtschafts- und arbeitsmarktpolitisch ist eine bessere Mobilitätsgarantie notwendig. Unternehmen, Pflegeeinrichtungen, Krankenhäuser, Handwerksbetriebe, Verwaltungen, Einzelhandel und Industrie im ländlichen Raum sind darauf angewiesen, dass Beschäftigte ihre Arbeitsplätze erreichen können. Besonders Auszubildende und junge Beschäftigte leiden unter schlechten Verbindungen. Wenn ein Ausbildungsplatz faktisch nur mit eigenem Auto erreichbar ist, wird soziale Herkunft zur Mobilitätsgrenze. Das widerspricht jedem sozialdemokratischen Versprechen von Aufstieg, Teilhabe und Chancengleichheit. Eine Mobilitätsgarantie ist deshalb auch eine

Ausbildungsgarantie, eine Fachkräftegarantie und eine Standortgarantie für den ländlichen Raum.

Die Umsetzung muss realistisch, aber verbindlich erfolgen. In einem ersten Schritt sollen Land, Kreise und Verkehrsverbünde gemeinsam definieren, welche Hauptachsen, Schulachsen, Pendelachsen und Versorgungsachsen im ländlichen Raum prioritär ausgebaut werden. Dabei müssen Bahnhöfe, zentrale Orte, Berufskollegs, weiterführende Schulen, Gewerbegebiete, Krankenhäuser, medizinische Versorgungszentren, Pflegeeinrichtungen und größere Arbeitgeber*innen berücksichtigt werden. In einem zweiten Schritt sollen für jede förderfähige Region verbindliche Zielnetze mit Mindesttakten erstellt werden. In einem dritten Schritt sollen die notwendigen Landesmittel über mehrjährige Finanzierungsvereinbarungen bereitgestellt werden, damit Kreise und Verkehrsunternehmen nicht von Jahr zu Jahr improvisieren müssen.

Dabei darf Digitalisierung helfen, aber sie darf nicht ersetzen. Echtzeitdaten, digitale Buchungssysteme, automatische Anschlussinformationen und landesweite Auskunftssysteme sind sinnvoll. Aber Mobilität im ländlichen Raum darf nicht davon abhängen, ob jemand ein aktuelles Smartphone besitzt, eine App bedienen kann oder ausreichend mobiles Internet hat. Jede digitale Lösung braucht eine analoge Alternative. Fahrpläne an Haltestellen, telefonische Buchungsmöglichkeiten, verständliche Informationen und persönliche Beratung bleiben notwendig.

Barrierefreiheit muss von Beginn an mitgedacht werden. Ein Busangebot ist nicht gut, wenn es nur für junge, gesunde und digital sichere Menschen funktioniert. Niederflurfahrzeuge, barrierefreie Haltestellen, sichere Querungen, Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten und gut lesbare Informationen sind keine Extras, sondern Grundbedingungen öffentlicher Mobilität. Das gilt besonders im ländlichen Raum, wo Wege zur Haltestelle oft länger sind und Alternativen fehlen. Wer Barrierefreiheit erst später nachrüstet, plant Ausschluss von Anfang an mit ein.

Politisch ist diese Mobilitätsgarantie auch eine Antwort auf das Gefühl des Abgehängtseins. Viele Menschen im ländlichen Raum erleben seit Jahren, dass Infrastruktur verschwindet: Bankfilialen schließen, Arztpraxen fehlen, Schulen werden zusammengelegt, Einkaufsmöglichkeiten konzentrieren sich auf größere Orte und Busverbindungen werden ausgedünnt. Wenn Politik dann nur von Transformation spricht, aber keine konkrete Verbesserung im Alltag liefert, entsteht Frust. Eine verlässliche Mobilitätsgarantie wäre ein sichtbares Versprechen: Der Staat zieht sich nicht zurück. Er organisiert Teilhabe. Er sorgt dafür, dass ländliche Räume Zukunft haben.

Für uns Jusos ist klar: Gleichwertige Lebensverhältnisse entstehen nicht durch Sonntagsreden über Heimat, sondern durch Busse, die auch wirklich fahren. Wer den ländlichen Raum stärken will, muss dort investieren, wo Menschen jeden Tag merken, ob Politik funktioniert oder nicht. Eine bessere Mobilitätsgarantie ist deshalb kein technisches Detail der Verkehrspolitik, sondern ein sozialdemokratisches Kernprojekt. Sie verbindet soziale Gerechtigkeit, Klimaschutz, Barrierefreiheit, Jugendpolitik, Pflege, Ausbildung und regionale Entwicklung. Kurz gesagt: Sie macht aus dem Recht auf Mobilität ein konkretes Angebot im Alltag.

NRW braucht deshalb eine Mobilitätspolitik, die nicht länger fragt, ob sich der ländliche Raum lohnt. NRW braucht eine Mobilitätspolitik, die anerkennt: Menschen auf dem Land haben den-

selben Anspruch auf Teilhabe wie Menschen in der Stadt. Der Bus darf nicht länger kommen, wenn es sich gerade rechnet. Der Bus muss kommen, weil Menschen ihn brauchen.

Fassung Nr.1 vom 14. Mai 2026

Zuständiges Mitglied: Lutz Katzmarski (Jusos in Heiden)