

A1 Demokratiebildung an Grundschulen verbindlich verankern

Gremium: Arbeitskreis Bildung

Beschlussdatum: 05.10.2026

Tagesordnungspunkt: 11.1 Anträge

Antragstext

- 1 Die Landesmitgliederversammlung der Grünen Jugend Hessen möge beschließen:
- 2 Die Grüne Jugend Hessen setzt sich dafür ein, dass Demokratiebildung an
- 3 hessischen Grundschulen nicht länger vom Engagement einzelner Lehrkräfte oder
- 4 Schulen abhängt, sondern ein verbindlicher, strukturell abgesicherter
- 5 Bestandteil der Primarstufe wird. Konkret fordern wir:
- 6 1. Verbindliche Klassensprecher*innenwahlen statt Kann-Regelung.
- 7 § 122 Abs. 1 Satz 2 des Hessischen Schulgesetzes sieht die Wahl von
- 8 Klassensprecher*innen in der Grundschule bislang nur als Kann-Bestimmung vor.
- 9 Wir fordern eine Regelung, die den § 122 Abs. 2 auf die Grundschule überträgt
- 10 und dabei die Besonderheiten des jüngeren Alters berücksichtigt. Entsprechend
- 11 ist auch § 1 Abs. 1 Satz 3 der SV-VO anzupassen.
- 12 2. Verbindliche Klassenrat-Strukturen.
- 13 Wir fordern eine verpflichtende Einführung von Klassenrat-Strukturen in allen
- 14 Klassen ab Jahrgangsstufe 1, mit einer fest im Stundenplan verankerten
- 15 wöchentlichen Klassenratsstunde.
- 16 3. Schüler*innenvertretung für die Grundschule einrichten.
- 17 § 122 Abs. 3, 5 bis 8 des Hessischen Schulgesetzes entgegen der derzeitigen
- 18 Regelung in § 1 Abs. 1 Satz 4 der SV-VO auch auf die Grundschule anwenden. Die
- 19 genaue Ausgestaltung soll den Bedingungen der Grundschule Rechnung tragen. Damit
- 20 werden auch an Grundschulen geeignete Strukturen der Schüler*innenvertretung,
- 21 insbesondere ein Schülerrat und die Wahl von Verbindungslehrkräften, ermöglicht.
- 22 Für die Begleitung der Schüler*innenvertretung und der Beteiligungsstrukturen
- 23 sind den Grundschulen ausreichende personelle und zeitliche Ressourcen zur
- 24 Verfügung zu stellen.
- 25 4. Ausbau und Verstetigung des Programms „Gewaltprävention und
- 26 Demokratielernen“ (GuD).
- 27 Die bestehenden Fortbildungsangebote des Hessischen Kultusministeriums zum
- 28 Klassenrat müssen gezielt auf die Primarstufe ausgeweitet und für alle
- 29 Grundschullehrkräfte niedrigschwellig zugänglich gemacht werden.
- 30 5. Kinderrechte und Mitbestimmung im Schulalltag verankern.
- 31 Jede Grundschule soll verpflichtet werden, konkrete Beteiligungsstrukturen zu
- 32 verankern und die Kinderrechte der UN-Kinderrechtskonvention als Grundlage ihres
- 33 Schulprogramms zu berücksichtigen. Dabei ist es wichtig, dass Schüler*innen
- 34 durch konkrete Projekte demokratische Selbstwirksamkeit erfahren. Ein Beispiel

35 wäre, an der Gestaltung des eigenen Schulhofs mitzuwirken und damit selbst ein
36 Lernumfeld zu schaffen, in dem sie sich wohlfühlen.

37 6. Qualifizierung der Lehrkräfte in Demokratiepädagogik als fester
38 Bestandteil des Lehramtsstudiums und Referendariats.

39 Demokratiepädagogische Kompetenzen (Moderation von Klassenräten, altersgerechte
40 Konfliktlösung, Beteiligungsdidaktik) müssen verpflichtender Bestandteil der
41 Ausbildung für das Lehramt an Grundschulen werden, nicht nur optionales
42 Fortbildungsangebot im späteren Berufsleben.

43 7. Wissenschaftliche Begleitung und Evaluation.

44 Die Umsetzung der genannten Maßnahmen soll wissenschaftlich begleitet und
45 regelmäßig evaluiert werden, um ihre Wirksamkeit zu überprüfen und
46 weiterzuentwickeln.

Begründung

Demokratie ist keine Selbstverständlichkeit, sie muss gelernt und erlebt werden. Wer Kindern erst in der weiterführenden Schule zutraut, an Entscheidungen mitzuwirken, verschenkt entscheidende Jahre demokratischer Sozialisation. Im Kern lebt Demokratie von Verfahren der Problemlösung und des Miteinanders. Genau diese Verfahren lassen sich schon im Grundschulalter einüben, wenn die Schule den Rahmen dafür bietet.

Aktuell hängt es in Hessen weitgehend vom Zufall ab, ob Kinder diese Erfahrung machen. Die Wahl von Klassensprecher*innen ist in der Grundschule nach dem Hessischen Schulgesetz lediglich eine Kann-Regelung, und die Vorschriften zur Schülervertretung gelten für die Primarstufe nach der SV-VO gar nicht. Ob ein Kind je einen Klassenrat erlebt, entscheidet sich daran, ob eine engagierte Lehrkraft Zeit, Interesse und das nötige Handwerkszeug mitbringt. Das ist ungerecht und überlässt eine Grundaufgabe von Schule dem Engagement Einzelner.

In der Sekundarstufe sind die Strukturen der Mitbestimmung, etwa Schulkonferenz und Schüler*innenvertretung, bereits deutlich stärker ausgebaut. Wir wollen diese Strukturen nicht eins zu eins auf Grundschulkinder übertragen. Sie müssen den Möglichkeiten und Bedürfnissen jüngerer Kinder entsprechen. Aber Kinder sind schon früh in der Lage, verschiedene Verfahren der Konfliktlösung und Beteiligung anzuwenden. Das beginnt bei einfachen Aufgaben wie der Einteilung von Gruppen und reicht bis zur Mitbestimmung über die Gestaltung des eigenen Schulgeländes.

Besonders wichtig ist dabei die Erfahrung von Selbstwirksamkeit. Kinder, die erleben, dass ihre Stimme zählt und dass aus ihren Vorschlägen etwas entsteht, entwickeln Vertrauen in demokratische Prozesse und in ihre eigene Rolle darin. Diese Erfahrung lässt sich nicht nachholen, indem man in der siebten Klasse ein Demokratiethema im Unterricht behandelt. Sie muss im Schulalltag der Kinder verankert sein.

Dass frühe Weichenstellungen zählen, ist in der Bildungsforschung unstrittig. Seit Jahren zeigt sich verlässlich, dass der Stand in der Grundschule ein guter Indikator für den späteren Bildungserfolg ist, und das gilt nicht nur für Lesen, Schreiben und Rechnen. Auch demokratische Kompetenzen müssen früh ansetzen, wenn sie später tragen sollen.

Damit das gelingt, reicht ein Appell nicht aus. Es braucht verbindliche Vorgaben, gut ausgebildete Lehrkräfte und ausreichend Ressourcen. Lehrkräfte müssen Klassenräte moderieren, Konflikte altersgerecht begleiten und Beteiligung didaktisch gestalten können. Dafür ist eine feste Verankerung

in Studium und Referendariat nötig, statt allein auf freiwillige Fortbildungen zu setzen. Ebenso braucht es Zeit im Stundenplan und personelle Unterstützung für die Begleitung der Schüler*innenvertretung. Die wissenschaftliche Begleitung stellt schließlich sicher, dass wir erfahren, was wirkt, und die Maßnahmen entsprechend weiterentwickeln können.

A8 Hessen als Modellregion für gerechte Mobilität auf dem Land

Antragsteller*in: Elias Benninger (LV Grüne Jugend Hessen)

Tagesordnungspunkt: 11.1 Anträge

Antragstext

----- Eine Version in EINFACHER SPRACHE findet ihr jeweils unter dem Text -----

Die Grüne Jugend Hessen fordert die hessische Landesregierung sowie die Mutterpartei Bündnis 90/Die Grünen auf, Hessen zur Modellregion für tragfähigen und breit genutzten öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) in ländlichen Räumen aufzubauen.

Als solidarischer Jugendverband liegen uns auch das ländliche Hessen und unsere dort lebenden Mitmenschen sehr am Herzen. Für viele junge Menschen beginnen Teilhabe und Chancengleichheit bei der Möglichkeit, sich selbständig und von Führerschein und Besitz unabhängig fortzubewegen. Ein verlässlicher, barrierearmer und attraktiver ÖPNV ist dabei die Grundvoraussetzung für eine Angleichung der Lebensverhältnisse und einen Erfolg der Verkehrswende.

Es existieren bereits Pioniermodelle im ländlichen Nordhessen, die mit dem Grundsatz „Jedes Dorf, jede Stunde“ neue Maßstäbe gesetzt haben. Auch wenn dieses Modell in Nordhessen breit umgesetzt wurde, bleibt die praktische Nutzbarkeit an vielen Stellen hinter dem Versprechen des Slogans her. Bisher verfängt der Eindruck: Dieses wegweisende Programm muss sich den sehr engen finanziellen Manschetten beugen und verliert so massiv an Attraktivität.

Wir möchten an die hessische Landespolitik darum appellieren: Lasst uns die vorhandenen Potenziale im ländlichen Nahverkehr nutzen und ausbauen, um zu beweisen, dass gleichwertige Mobilitätschancen keine Frage des Wohnortes bleiben müssen.

Nordhessen als Vorreiterregion

Die Pionierarbeit von „Jedes Dorf, jede Stunde“ des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV) ist ein über Staatsgrenzen hinweg viel beachteter Ansatz, um ländliche Räume mit stündlichen Busanbindungen an Mittelzentren anzubinden. Dieses Engagement als Fundament verdient unsere ausdrückliche Anerkennung.

Angesichts der finanziellen und verkehrlichen Belange, welchen dieses Programm Rechnung zu tragen hat, ergibt sich ein Angebot, das zwar (an vielen Orten) jedes Dorf jede Stunde anbindet, allerdings in einer Art und Weise, die an der Praktikabilität des Konzepts zweifeln lässt. Um dem Schulverkehr gerecht zu werden, existieren auf derselben Linie teils mehrere Linienführungen und verschiedene Abfahrtszeiten, -orte und Fahrzeiten.

Darunter leiden vor allem die Niedrigschwelligkeit und die Verknüpfungsfähigkeit, da so vor Fahrtantritt ein Studium der Verbindungen nötig und merkfähige Korrespondenzverbindungen im gesamten Tagesverlauf unmöglich werden. Insbesondere vielen Pendler*innen, denen viel an flexiblen und einfach merkbaren Verbindungen zur und von der Arbeitsstätte zurück gelegen ist, verschließt sich so das Angebot systematisch. Dass Buslinien außerdem oft lange

39 Schleifen fahren und teilweise wichtige Umsteigepunkte nicht anbinden, senkt die
40 Attraktivität zusätzlich.

41 Viele Umsteigeverbindungen sind dadurch ebenfalls sehr unattraktiv ausgestaltet
42 und kaum realistisch in den Pendelweg integrierbar.

43 Zudem wird außer Acht gelassen, dass Haushalte im ländlichen Raum zumeist
44 bereits über einen Pkw verfügen und durch die hohen Einstiegshürden in den ÖPNV
45 vom Umstieg abgehalten werden. Einzelfahrten sind unverhältnismäßig teuer und
46 Abonnements erst für etabliertes Mobilitätsverhalten attraktiv.

47 Wir sagen: Das geht besser! Mit einem vergleichsweise geringen finanziellen
48 Mehrbedarf ließe sich ein massiver Attraktivitätszuwachs realisieren, indem
49 Verbindungen endlich konsequent merkfähig umgesetzt, an Knotenpunkte angebunden,
50 mit guten Werbeangeboten ausgestattet und barrierearm und niedrighschwellig
51 gestaltet werden.

52 Als Modellregion eignet sich Nordhessen zudem, da hier im Gegensatz zu anderen
53 Landesteilen der Bedarfs- und Busverkehr nicht auf kommunaler, sondern
54 vorwiegend auf regionaler Ebene koordiniert wird.

55 Forderungen

56 Wir fordern daher die hessische Landesregierung auf:

- 57 • Die Landesregierung soll, ausgehend vom aktuellen Angebot im
58 nordhessischen Nahverkehr, Modellberechnungen entwickeln lassen, welche
59 eine quantitative Analyse der Nutzen und Kosten einer konsequenten
60 Angebotsverbesserung des ländlichen Nahverkehrs zulassen.
- 61 • Die Finanzierung einer solchen Umsetzung muss unter Betrachtung des sich
62 ergebenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses über mehrere Jahre hinweg
63 sichergestellt werden, um den Menschen und Aufgabenträger*innen vor Ort
64 Planungssicherheit zu garantieren.
- 65 • Sofern eine Umsetzung der Modellregion für guten Nahverkehr auf dem Land
66 realisiert würde, müssen Anreizsysteme und Lockangebote geschaffen und
67 finanziert werden, um das Angebot einer breiten Bevölkerungsmehrheit
68 zugänglich zu machen.
- 69 • Die Erhebung von Bedarfen im ÖPNV muss konsequent verbessert werden. Dazu
70 sollten Verkehrsverbünde die nötigen Mittel erhalten, um niedrighschwellig
71 und breit aufgestellt Kund*innenrückmeldungen zu erhalten.
- 72 • Im Schulverkehr muss den Aufgabenträger*innen in den Landkreisen die
73 Etablierung eines regionalen Koordinierungsrates zur Abstimmung von

74 Nahverkehr und Schulzeiten ermöglicht und nahegelegt werden, um bestehende
75 Defizite in der Abstimmung zwischen Schulen und Verkehr abzubauen.

- 76 • Das Schülerticket Hessen muss Auszubildenden sowie
77 Oberstufenschüler*innen, perspektivisch allen Menschen bis zur Vollendung
78 des 27. Lebensjahres, kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

- 79 • Das Schülerticket Hessen muss endlich zum Deutschlandticket aufgewertet
80 werden, um eine Gleichwertigkeit des Tickets auch in den Gebieten nahe der
81 Landesgrenze herzustellen.

- 82 • Einen barrierefreien und niedrighschwelligen Ausbau des ÖPNV in Hessen
83 konsequent voranzutreiben.

84 Wir fordern die Mutterpartei Bündnis 90/Die Grünen auf:

- 85 • Sichtbarkeit ländlicher, marginalisierter und/oder jungen Perspektiven auf
86 den ÖPNV im gesamten Landesgebiet zu stärken und diese zusammenzubringen,
87 um eine gemeinsame Arbeit am Thema Mobilität zu erleichtern.

88 Wir geben dem Landesverband der GRÜNEN JUGEND Hessen das Mandat:

- 89 • Kooperationen mit potentiellen Bündnispartner*innen zum Thema Mobilität
90 auszubauen.
- 91 • Koordinierungsveranstaltungen zum Thema Mobilität abzuhalten.

92 -----

93 Antragstext in EINFACHER SPRACHE

94 Die GRÜNE JUGEND Hessen fordert die hessische Landes-Regierung und die Partei
95 Bündnis 90/Die Grünen auf:

96 Hessen soll eine Modell-Region für guten und bezahlbaren öffentlichen Nah-
97 Verkehr auf dem Land werden.

98 Öffentlicher Nah-Verkehr bedeutet zum Beispiel Busse und Bahnen. Die Abkürzung
99 dafür ist ÖPNV.

100 Wir als Jugend-Verband setzen uns für ein gutes Leben für alle Menschen ein.
101 Dazu gehört auch das Leben auf dem Land.

102 Alle Menschen sollen selbstständig unterwegs sein können. Sie sollen dafür
103 keinen Führerschein und kein eigenes Auto brauchen. Das ist besonders für junge
104 Menschen wichtig.

105 Dafür brauchen wir Busse und Bahnen, die:

- 106 • zuverlässig fahren
- 107 • bezahlbar sind
- 108 • leicht zu benutzen sind
- 109 • für Menschen mit Behinderungen zugänglich sind
- 110 • auch in der Freizeit und am Abend fahren

111 So können alle Menschen besser am gesellschaftlichen Leben teilnehmen. Auch
112 Menschen auf dem Land sollen die gleichen Chancen haben wie Menschen in der
113 Stadt.

114 In Nordhessen gibt es bereits ein wichtiges Vorbild. Das Angebot heißt „Jedes
115 Dorf, jede Stunde“. Es soll dafür sorgen, dass jedes Dorf jede Stunde mit dem
116 Bus erreichbar ist.

117 Das ist ein guter Anfang. Aber in der Praxis funktioniert das Angebot oft noch
118 nicht gut genug. Ein Grund dafür ist das knappe Geld. Deshalb sind viele
119 Verbindungen unpraktisch oder unattraktiv.

120 Wir sagen: Das geht besser!

121 Wir wollen die bestehenden Angebote verbessern. Mit gezielten Veränderungen kann
122 der Nah-Verkehr deutlich attraktiver werden. Dafür muss nicht überall viel Geld
123 ausgegeben werden.

124 Unser Ziel ist klar: Alle Menschen sollen gute Möglichkeiten haben, von einem
125 Ort zum anderen zu kommen. Dabei darf es keine Rolle spielen, ob sie in der
126 Stadt oder auf dem Land wohnen.

127 Nordhessen als Vorbild

128 Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) hat mit dem Angebot „Jedes Dorf, jede
129 Stunde“ wichtige Arbeit geleistet.

130 Das Ziel ist, Dörfer regelmäßig mit größeren Orten zu verbinden. Dort können
131 Menschen zum Beispiel einkaufen, arbeiten oder in einen Zug umsteigen.

132 Wir erkennen diese Arbeit ausdrücklich an. Das Angebot ist ein wichtiger Schritt
133 zu mehr Mobilität auf dem Land.

134 Allerdings gibt es noch Probleme.

135 Busfahrpläne sind oft schwer zu verstehen

136 Auf einer Buslinie gibt es manchmal verschiedene Fahrwege und Abfahrtszeiten.
137 Das liegt unter anderem daran, dass die Busse an die Schulzeiten angepasst
138 werden.

139 Dadurch ist es schwer, sich die Fahrzeiten zu merken. Fahrgäste müssen oft vor
140 jeder Fahrt den Fahrplan prüfen.

- 141 Auch die Anschlüsse an andere Busse und Bahnen sind dadurch schwerer zu planen.
142 Besonders für Menschen, die regelmäßig zur Arbeit fahren, ist das ein Problem.
143 Sie brauchen Verbindungen, auf die sie sich verlassen können.

144 Viele Busfahrten dauern zu lange

- 145 Manche Busse fahren lange Umwege durch mehrere Dörfer. Dadurch dauert die Fahrt
146 oft länger als nötig.
147 Außerdem fahren Busse nicht immer direkt zu wichtigen Umsteige-Punkten. Das sind
148 zum Beispiel Bahnhöfe, an denen Menschen in andere Verkehrsmittel wechseln
149 können.
150 Manchmal sind die Anschlüsse schlecht abgestimmt. Dann verpassen Fahrgäste ihren
151 Zug oder müssen lange warten.
152 So wird der Bus gegenüber dem Auto unattraktiv.

153 Bus und Bahn sind nicht für alle bezahlbar

- 154 Viele Haushalte auf dem Land besitzen bereits ein Auto.
155 Wenn Busse unzuverlässig sind und einzelne Fahrten viel kosten, steigen viele
156 Menschen nicht auf Bus und Bahn um.
157 Monatskarten oder andere Abos lohnen sich oft erst dann, wenn Menschen
158 regelmäßig mit Bus und Bahn fahren.
159 Deshalb brauchen wir günstige Angebote. Menschen sollen Bus und Bahn auch erst
160 einmal ausprobieren können.

161 So können wir den Nah-Verkehr verbessern

162 Wir wollen:

- 163 • einfache und gut merkbare Fahrzeiten
- 164 • regelmäßige Busverbindungen
- 165 • kurze und sinnvolle Fahrwege
- 166 • gute Anschlüsse an Züge und andere Busse
- 167 • günstige Tickets und besondere Angebote zum Ausprobieren
- 168 • barrierearme und leicht verständliche Angebote

- 169 Nordhessen eignet sich besonders gut als Modell-Region. Dort wird der Nah-
170 Verkehr häufig auf regionaler Ebene geplant. Das bedeutet: Mehrere Orte und
171 Gemeinden können ihre Angebote gemeinsam abstimmen.
172 So können wir testen, welche Verbesserungen besonders gut funktionieren.

173 Unsere Forderungen an die hessische Landes- 174 Regierung

175 Bessere Planung und klare Berechnungen

176 Die Landes-Regierung soll untersuchen lassen, wie der Nah-Verkehr auf dem Land
177 verbessert werden kann.

178 Dabei soll sie prüfen:

- 179 • Welche Verbesserungen sind möglich?
- 180 • Wie viel kosten die Verbesserungen?
- 181 • Wie viele Menschen profitieren davon?
- 182 • Welchen Nutzen haben die Verbesserungen für die Gesellschaft?

183 So kann entschieden werden, welche Maßnahmen besonders sinnvoll sind.

184 Langfristige Finanzierung sichern

185 Gute Busverbindungen brauchen eine verlässliche Finanzierung.

186 Die Finanzierung soll deshalb für mehrere Jahre gesichert sein. So können
187 Verkehrsverbünde, Landkreise und Gemeinden besser planen.

188 Auch die Menschen vor Ort sollen wissen, dass gute Verbindungen langfristig
189 bestehen bleiben.

190 Günstige Angebote zum Ausprobieren schaffen

191 Wenn Busse und Bahnen besser werden, sollen möglichst viele Menschen sie nutzen
192 können.

193 Dafür soll es günstige Angebote geben. Menschen sollen Bus und Bahn einfach
194 ausprobieren können, ohne viel Geld ausgeben zu müssen.

195 Die Landes-Regierung soll diese Angebote ermöglichen und bezahlen.

196 Menschen nach ihren Bedürfnissen fragen

197 Der Nah-Verkehr soll besser zu den Bedürfnissen der Menschen passen.

198 Dafür sollen Verkehrsverbünde mehr Möglichkeiten bekommen, Rückmeldungen zu
199 sammeln.

200 Alle Menschen sollen ihre Erfahrungen und Wünsche einfach mitteilen können. Das
201 soll zum Beispiel über leicht verständliche Umfragen möglich sein.

202 Die Rückmeldungen sollen bei der Planung berücksichtigt werden.

203 Busfahrpläne besser an Schulzeiten anpassen

204 Busse müssen gut zu den Schulzeiten passen. Gleichzeitig sollen sie auch für
205 andere Menschen gut nutzbar sein.

206 Deshalb sollen Landkreise einen gemeinsamen Planungs-Rat einrichten können.

207 In diesem Rat sollen zum Beispiel Schulen und Verantwortliche für den Nah-
208 Verkehr zusammenarbeiten.

209 So können Schulzeiten und Busfahrpläne besser aufeinander abgestimmt werden.

210 Kostenloses Schülerticket für junge Menschen

211 Das Schülerticket Hessen soll kostenlos werden für:

212 • Auszubildende

213 • Schülerinnen und Schüler der Oberstufe

214 Langfristig soll das Ticket für alle Menschen bis zu ihrem 27. Geburtstag
215 kostenlos sein.

216 So können junge Menschen selbstständig unterwegs sein. Sie sollen nicht darauf
217 angewiesen sein, dass ihre Eltern sie mit dem Auto fahren.

218 Das Schülerticket Hessen zum Deutschlandticket machen

219 Das Schülerticket Hessen soll zum Deutschlandticket aufgewertet werden.

220 Dann können junge Menschen das Ticket auch für Fahrten außerhalb Hessens nutzen,
221 soweit das Deutschlandticket dort gilt.

222 Das ist besonders für Menschen wichtig, die nahe einer Landesgrenze wohnen.

223 Barrieren abbauen

224 Busse und Bahnen sollen für alle Menschen zugänglich sein.

225 Die Landes-Regierung soll deshalb den barrierefreien Ausbau des Nah-Verkehrs
226 vorantreiben.

227 Auch die Nutzung soll einfacher werden. Dazu gehören verständliche
228 Informationen, übersichtliche Fahrpläne und leicht erreichbare Haltestellen.

229 Unsere Forderungen an Bündnis 90/Die Grünen

230 Die Partei Bündnis 90/Die Grünen soll dafür sorgen, dass Menschen aus ländlichen
231 Regionen stärker gehört werden.

232 Dabei sollen besonders die Perspektiven von jungen Menschen und Menschen
233 berücksichtigt werden, die bisher wenig Einfluss auf politische Entscheidungen
234 haben.

- 235 Menschen aus verschiedenen Regionen Hessens sollen zusammenarbeiten können.
236 So können sie gemeinsam Lösungen für einen besseren Nah-Verkehr entwickeln.

237 **Unser Auftrag an den Landes-Verband der GRÜNEN** 238 **JUGEND Hessen**

239 Der Landes-Verband der GRÜNEN JUGEND Hessen soll:

- 240 • die Zusammenarbeit mit anderen Gruppen und Organisationen zum Thema
241 Mobilität ausbauen
- 242 • Veranstaltungen organisieren, bei denen Menschen über Mobilität sprechen
243 und gemeinsam Lösungen entwickeln

244 So wollen wir das Thema Mobilität stärker in die politische Arbeit einbringen.

Begründung

Hessen hat durch seine geografische und strukturelle Vielfalt eine besondere Verantwortung. Ländliche Räume dürfen nicht als Abhängengebiete abgestempelt oder vernachlässigt werden. Das Leben auf dem Land bietet hohe Lebensqualität, doch ohne funktionierende Mobilität entsteht soziale und praktische Abhängigkeit.

Besonders junge Menschen verliert der ländliche Raum, wenn nach der Pflichtschulzeit regionale Vergünstigungen auslaufen, Busse außerhalb der Schulzeiten unregelmäßig fahren und der Führerschein mit 18 als einziger Ausweg erscheint. Wir wollen, dass Jugendliche und junge Erwachsene unabhängig vom Elterntaxi am gesellschaftlichen Leben, an Kultur, Sport und Ehrenamt teilhaben können. Ein starker ländlicher ÖPNV ist somit zutiefst eine Frage der Generationengerechtigkeit und der sozialen Teilhabe.

Wo die Praxis aktuell scheitert

Obwohl theoretisch dichte Taktversprechen existieren, offenbart die tägliche Fahrpraxis erhebliche Schwachstellen, die Potenzial und Investitionen ungenutzt lassen:

- Unregelmäßige Taktung: Fahrpläne orientieren sich oft an starren Schulzeiten. Dadurch schwanken Abfahrtszeiten im Tagesverlauf extrem. Vormittags und am späten Nachmittag entstehen mancherorts auch Versorgungslücken, die den Busverkehr für Berufspendler*innen und Freizeitnutzer*innen unattraktiv machen.
- Unattraktive Ring- und Schleifenlinien: Viele Busse fahren kilometerlange Schleifen durch Dörfer, um möglichst viele Haltestellen mit einer Fahrt abzudecken. Zudem wird oft nur eine Fahrtrichtung bedient, wobei sich die Umlaufrichtung im Tagesverlauf oft umkehrt. Während die Hinfahrt akzeptabel sein mag, vervielfacht sich die Reisezeit auf der Rückfahrt, was den ÖPNV gegenüber dem Pkw unattraktiv macht.
- Fehlende Durchbindung & Anschlussbrüche: Buslinien enden häufig an zentralen Orten in den Innenstädten statt direkt an den Bahnhöfen. Fahrgäste müssen zusätzliche Fußwege oder

Umstiege in Kauf nehmen. Zudem fehlen oft wenige Minuten zur Erreichung der Anschlusszüge, wodurch Reiseketten vollständig abreißen.

- Hürden bei bedarfsorientierten Verkehren: Anrufsammeltaxis und Rufbusse sollen Schwachlastzeiten abdecken, leiden jedoch unter mangelnder Echtzeit-Information und starren Regeln. Bei Zugverspätungen warten Fahrzeuge oft nicht am Bahnhof, sodass Fahrgäste stranden. Teilweise fahren die On-Demand-Verkehre planmäßig weniger Minuten vor Ankunft der Züge am Bahnhof ab.
- Der Push-Pull-Effekt bei Jugendlichen: Wenn Jugendliche nach der Schulzeit oder in Oberstufe und Ausbildung den ÖPNV als unzuverlässig und teuer erleben und zeitgleich den Führerschein erwerben, wird ihnen die ÖPNV-Nutzung systematisch abtrainiert. Einmal im eigenen Auto verankert, kehren sie kaum als Pendler*innen zurück.
- Hürden an Verbund- und Landesgrenzen: An den Rändern Hessens führen unterschiedliche Tarifsysteme und administrative Grenzen zu unübersichtlichen Ticketstrukturen für Gelegenheitsfahrten, die spontane Fahrten ins Nachbarbundesland oder benachbarte Verbünde massiv erschweren.

Ein Gewinn für Land und Klima

Die Verkehrswende gelingt nur, wenn sie auch im ländlichen Raum greift. Indem Hessen eine fundierte Modellregion etabliert, beweisen wir, dass ländlicher Nahverkehr tragfähig, verlässlich und attraktiv gestaltet werden kann. Die meisten vorgeschlagenen Optimierungen erfordern keine unbezahlbaren Großinvestitionen, sondern genaue Bedarfsanalysen und gezielte Lückenschlüsse.

Damit möchten wir ein Leuchtturm für ländliche Räume bundesweit werden.

Antragstext in EINFACHER SPRACHE

Mobilität muss für alle möglich sein

Hessen besteht aus Städten, kleinen Gemeinden und Dörfern. Deshalb gibt es unterschiedliche Bedürfnisse und Herausforderungen.

Menschen auf dem Land dürfen nicht vergessen werden. Sie sollen die gleichen Chancen haben wie Menschen in der Stadt.

Das Leben auf dem Land kann sehr schön sein. Ohne gute Verkehrsverbindungen kann es aber schwierig werden, selbstständig am Alltag teilzunehmen.

Wer kein Auto hat, ist dann oft auf andere Menschen angewiesen.

Besonders junge Menschen sind davon betroffen.

Nach der Pflicht-Schulzeit werden Vergünstigungen für junge Menschen teilweise teurer oder fallen weg. Gleichzeitig fahren Busse außerhalb der Schulzeiten oft nur selten.

Viele Jugendliche sehen dann den Führerschein und ein eigenes Auto als einzige Möglichkeit, selbstständig unterwegs zu sein.

Wir wollen das ändern.

Junge Menschen sollen auch ohne Auto:

- Freunde treffen können
- Sport machen können
- Kultur-Angebote besuchen können
- sich ehrenamtlich engagieren können
- zur Ausbildung oder Arbeit fahren können

Sie sollen nicht immer darauf angewiesen sein, von ihren Eltern gefahren zu werden.

Ein guter Nah-Verkehr ist deshalb eine Frage der Gerechtigkeit zwischen den Generationen. Er hilft außerdem dabei, dass alle Menschen am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können.

Welche Probleme gibt es bisher?

Obwohl es bereits viele Busangebote gibt, funktioniert der Nah-Verkehr auf dem Land oft noch nicht gut genug.

Busse fahren nicht immer regelmäßig

Viele Busfahrpläne richten sich stark nach den Schulzeiten.

Deshalb fahren Busse oft zu verschiedenen Minuten in verschiedenen Stunden ab.

Vor allem am Vormittag und am späten Nachmittag gibt es an manchen Orten zu wenige Verbindungen.

Das ist für Menschen schwierig, die zur Arbeit fahren oder ihre Freizeit gestalten wollen.

Busse fahren oft lange Umwege

Manche Busse fahren durch viele Dörfer, bevor sie ihr Ziel erreichen.

Dadurch dauert die Fahrt oft sehr lange.

Teilweise fahren Busse auch nicht auf dem gleichen Weg zurück. Die Rückfahrt kann deshalb deutlich länger dauern als die Hinfahrt.

Das macht den Bus gegenüber dem Auto weniger attraktiv.

Anschlüsse funktionieren oft nicht gut

Manche Busse fahren nicht direkt zum Bahnhof.

Fahrgäste müssen dann noch zu Fuß gehen oder in einen anderen Bus umsteigen.

Außerdem sind die Abfahrtszeiten nicht immer gut aufeinander abgestimmt. Wenn ein Bus zu spät kommt, kann der Anschlusszug schon abgefahren sein.

Dadurch können Menschen ihre Fahrt nicht zuverlässig planen.

Rufbusse und Sammeltaxis sind oft schwer zu nutzen

In manchen Regionen gibt es Rufbusse oder Anrufsammeltaxis.

Diese Fahrzeuge fahren teilweise nur dann, wenn jemand sie vorher bestellt.

Sie sollen vor allem dann helfen, wenn nur wenige Menschen unterwegs sind.

Allerdings gibt es dabei Probleme.

Fahrgäste wissen manchmal nicht genau, wann das Fahrzeug kommt. Wenn ein Zug Verspätung hat, wartet das Fahrzeug möglicherweise nicht.

Manchmal fährt es sogar im Fahrplan ab, bevor der Zug angekommen ist.

Solche Probleme machen die Nutzung schwierig.

Junge Menschen steigen oft dauerhaft auf das Auto um

Wenn Jugendliche schlechte Erfahrungen mit Bussen und Bahnen machen, verlieren sie möglicherweise das Vertrauen in den Nah-Verkehr.

Wenn sie später einen Führerschein machen, nutzen sie oft das Auto.

Auch im Erwachsenenalter steigen viele dann nicht mehr auf Bus und Bahn um.

Deshalb ist es wichtig, jungen Menschen früh gute Erfahrungen mit dem Nah-Verkehr zu ermöglichen.

Tickets sind an Landesgrenzen oft kompliziert

In Hessen gibt es verschiedene Verkehrsverbünde. An den Landesgrenzen gelten teilweise andere Ticket-Regeln.

Dadurch kann es schwierig sein, die richtige Fahrkarte zu finden.

Besonders bei einzelnen Fahrten in ein Nachbar-Bundesland kann das ein Problem sein.

Wir wollen, dass Tickets einfacher und verständlicher werden.

Ein Gewinn für Hessen und das Klima

Die Verkehrs-Wende kann nur gelingen, wenn auch Menschen auf dem Land gute Alternativen zum Auto haben.

Wenn Busse und Bahnen zuverlässig, bezahlbar und einfach zu nutzen sind, können mehr Menschen auf das Auto verzichten.

Das kann den Verkehr und die Umwelt entlasten.

Dafür muss nicht jede Verbesserung sehr viel Geld kosten.

Oft helfen schon:

- bessere Fahrpläne
- sinnvollere Busstrecken
- bessere Anschlüsse
- verständliche Informationen
- günstige Tickets
- eine bessere Planung anhand der Bedürfnisse der Menschen

Mit einer Modell-Region kann Hessen testen, welche Lösungen am besten funktionieren.

Die Erfahrungen können später auch anderen Regionen helfen.

Unser Ziel ist ein Hessen, in dem alle Menschen gut und selbstständig unterwegs sein können – unabhängig davon, ob sie in der Stadt oder auf dem Land leben.

Hessen soll zeigen, dass ein guter Nah-Verkehr auf dem Land möglich ist. Damit kann Hessen ein Vorbild für ganz Deutschland werden.

Die Version in leichter Sprache wurde von Künstlicher Intelligenz verfasst.