

**Antrag 2024/KL/10****Jusos RLP****Empfehlung der Antragskommission****Annahme in der Version der Antragskommission****Verkehrswende, aber bitte sozialistisch! - Der Weg zum ÖPNV aus öffentlicher Hand Motivation zur Veränderung**

1 Als Jusos setzten wir uns seit jeher für einen  
 2 guten und staatlichen ÖPNV ein. Wir leh-  
 3 nen die Privatisierung des ÖPNVs seit der  
 4 Bahnreform vor 30 Jahren ab und wollen  
 5 den ÖPNV auf eine neue Grundlage stel-  
 6 len. Die rechtlichen Grundlagen dafür wer-  
 7 den auf europäischer Ebene getroffen. Da  
 8 nach dem Rechtsruck ein deutlich sozialis-  
 9 tischer Ansatz in der Verkehrspolitik im All-  
 10 gemeinen weiter in die Ferne gerückt ist,  
 11 wollen wir innerhalb des bestehenden Rah-  
 12 mens eine möglichst sozialistische Lösung  
 13 für Rheinland-Pfalz finden. Dieser Antrag  
 14 soll als Grundlage fungieren, der die Grund-  
 15 lage legt für eine soziale Lösung und die da-  
 16 mit einhergehenden Veränderungen und  
 17 Verbesserungen aufzeigen.

18

19 -Finanzierung und Strukturen:-

20

21 -Der Status Quo-

22 Um die Strukturen des heutigen ÖPNVs  
 23 und die daraus resultierenden Folgen zu  
 24 verstehen, muss man in die Vergangen-  
 25 heit schauen. Seit der großen Bahnreform  
 26 im Jahr 1994 ist durch die Bundesgesetz-  
 27 gebung festgelegt, dass die Bundesländer  
 28 für den ÖPNV zuständig sind und dafür  
 29 sogenannte Regionalisierungsmittel zur Fi-  
 30 nanzierung erhalten. Diese werden primär  
 31 für den schienengebundenen ÖPNV, auch  
 32 SPNV bezeichnet, verwendet. Dies beinhal-  
 33 tet damit Nahverkehrszüge wie Regional-  
 34 oder S-Bahnen, jedoch keine Fernverkehrs-

Als SPD RLP setzten wir uns seit jeher für ei-  
 nen guten und staatlichen ÖPNV ein, denn  
 wir nun auf eine neue Grundlage stellen  
 wollen.

Finanzierung und Strukturen:

Der Status Quo:

Seit der Bahnreform 1994 sind die Bun-  
 desländer für den ÖPNV zuständig und er-  
 halten dafür Regionalisierungsmittel, die  
 hauptsächlich für den Schienenpersonen-  
 nahverkehr (SPNV) verwendet werden, wie  
 Regional- und S-Bahnen. Fernverkehrszü-  
 ge wie der ICE sind davon ausgenommen.  
 In Rheinland-Pfalz haben Landkreise und  
 kreisfreie Städte die Verantwortung für den  
 ÖPNV übernommen, organisiert in Zweck-  
 verbänden, die den SPNV mit den bereit-  
 gestellten Mitteln finanzieren. Der Bus-  
 verkehr (ÖSPV) wird von den Landkreisen  
 meist eigenständig finanziert und organi-  
 siert. Betreiber werden durch Ausschrei-  
 bungen ermittelt, wobei der wirtschaft-  
 lichste Anbieter den Zuschlag erhält. Die  
 Vertragslaufzeiten betragen meist 10 bis 16  
 Jahre. Dies führt zu positiven, aber auch ne-  
 gativen Folgen, wie dem Abfluss von Mit-  
 teln an private Unternehmen, wechselnden  
 Arbeitsbedingungen und begrenztem Ein-  
 fluss auf die Qualität des ÖPNV.

In-House Vergaben als unser Lösungsan-  
 satz

35 züge wie etwa der ICE. Die Bundeslän-  
 36 der sind seit dieser Zeit dazu verpflich-  
 37 tet, den Nahverkehr individuell zu organi-  
 38 sieren. In Rheinland-Pfalz hat das Land die  
 39 Verantwortung für den ÖPNV an die ein-  
 40 zeln Landkreise bzw. kreisfreien Städ-  
 41 te als zuständige Aufgabenträger weiter-  
 42 gereicht, die aber gezwungen sind sich  
 43 in zwei Zweckverbänden zu organisieren,  
 44 die dann wiederum primär den SPNV or-  
 45 ganisieren, bestellen und auch mit den  
 46 durch den Bund bereitgestellten Regiona-  
 47 lisierungsmitteln bezahlen. Der öffentliche  
 48 Straßenpersonenverkehr (Busverkehr) oder  
 49 auch kurz ÖSPV wird jedoch trotzdem meist  
 50 durch die Landkreise bzw. kreisfreien Städ-  
 51 te selbst organisiert und aus eigenen Mit-  
 52 teln finanziert. Die möglichen Betreiber  
 53 von Linien, die häufig in sogenannten Bün-  
 54 deln zusammengefasst werden, werden  
 55 vorwiegend durch Ausschreibungen ermit-  
 56 telt, wobei das Unternehmen, das das wirt-  
 57 schaftlichste (nicht zwingend das günstig-  
 58 ste) Angebot eingereicht hat, den Zuschlag  
 59 erhält. Die Dauer solcher Vergaben ist klas-  
 60 sischerweise auf 16 Jahre begrenzt, was bei  
 61 SPNV-Vergaben auch öfter ausgereizt wird,  
 62 bei ÖSPV-Vergaben sind es häufig eher nur  
 63 10 Jahre. Daraus resultieren zwar auch po-  
 64 sitive Aspekte, aber eben auch viele nega-  
 65 tive, etwa der Mittelabfluss an private Un-  
 66 ternehmen, verhältnismäßig häufig verän-  
 67 derte Rahmenbedingungen für Beschäftig-  
 68 te oder wenig direkte Einflussmöglichkei-  
 69 ten auf die Qualität des ÖPNV, um nur ei-  
 70 nige zu nennen.

71

72 -In-House Vergaben als unser  
 73 Lösungsansatz-

74 Aus Sicht von uns Jusos müssen wir hier

Wir fordern, dass der ÖPNV stärker in öf-  
 fentlicher Hand liegt, um die Verkehrswen-  
 de voranzutreiben. In-House Vergaben, bei  
 denen städtische oder kreiseigene Unter-  
 nehmen den Verkehr betreiben, bieten ei-  
 ne Alternative zu Ausschreibungen. Dies  
 ermöglicht einen staatlich organisierten  
 ÖPNV innerhalb des bestehenden Rechts-  
 rahmens, was schneller umsetzbar ist als  
 umfassende Reformen. Durch langfristige  
 Vergaben können Investitionen effizienter  
 geplant und Synergien bei Fahrzeugen und  
 Personal besser genutzt werden, was Kos-  
 ten senkt und mehr Flexibilität schafft. Zu-  
 dem entstehen sichere Arbeitsplätze mit  
 sozialen Standards, die im privaten Sektor  
 oft fehlen. Die Fahrpläne können flexibler  
 angepasst werden, was zu attraktiveren  
 Angeboten für Fahrgäste führt. Die Jusos  
 wollen dieses Modell auf ganz Rheinland-  
 Pfalz ausweiten und fordern die Grün-  
 dung einer landeseigenen Nahverkehrsges-  
 ellschaft (LNBG), die den SPNV übernimmt  
 und ohne Gewinnzwang betreibt.

Neustrukturierung und Finanzierung des  
 ÖPNV

Wir sehen sowohl die Neustrukturierung  
 als auch die Finanzierung des ÖPNV als  
 zentrale Themen. Während der SPNV durch  
 Regionalisierungsmittel des Bundes finan-  
 ziert wird, hängt die Finanzierung des ÖSPV  
 von den Kommunen ab. Es fehlen jedoch  
 klare Mindeststandards, die mit dem zu-  
 künftigen Landesnahverkehrsplan festge-  
 legt werden sollen.

Um die Finanzierung zu verbessern, schla-  
 gen wir Jusos ein Wahlmodell vor: Entwe-  
 der übernimmt die landeseigene LNBG den  
 ÖSPV, wodurch das Land auch die vollstän-

75 etwas ändern. Im Sinne der Verkehrswen-  
 76 de muss ÖPNV mehr in der Hand der  
 77 Allgemeinheit liegen und darf weniger  
 78 ein Geschäftsmodell für private Unterneh-  
 79 men sein. Wie es in unserem bestehenden  
 80 Rechtsrahmen gehen könnte, zeigen eini-  
 81 ge kreisfreie Städte und sogar einige Flä-  
 82 chenlandkreise, die ein stadt-/ bzw. land-  
 83 kreiseigenes Unternehmen mit der Durch-  
 84 führung von Verkehren beauftragen. Das  
 85 wird als sogenannte "In-House Vergabe"  
 86 bezeichnet und stellt eine sinnvolle Alter-  
 87 native zu klassischen Ausschreibungen von  
 88 Verkehrsleistungen dar. Die Vorteile davon  
 89 sind umfassend. Zum einen können wir  
 90 einen staatlich organisierten ÖPNV inner-  
 91 halb des bestehenden EU- und Bundes-  
 92 rechtes erwirken, was weniger aufwändig  
 93 und damit auch schneller umgesetzt wer-  
 94 den könnte, als eine umfassende Rechtsre-  
 95 form auf EU- und Bundesebene. Zum an-  
 96 deren spielen neben den rechtlichen The-  
 97 matiken aber primär inhaltliche Aspekte ei-  
 98 ne entscheidende Rolle. Die Vorteile des  
 99 ÖPNV, der durch öffentliche Hand organi-  
 100 siert und betrieben wird, liegen auf der  
 101 Hand. Durch eine langfristige Vergabe sol-  
 102 cher Verkehrsleistungen an ein internes  
 103 Unternehmen können Investitionen, z.B. in  
 104 Fahrzeuge oder Infrastruktur, über einen  
 105 Zeitraum abgeschrieben werden, der die  
 106 maximal zulässige Dauer von wettbewerb-  
 107 lichen Vergaben an private Unternehmen  
 108 überschreitet. Beim Betrieb durch die öf-  
 109 fentliche Hand können besser Synergieeff-  
 110 ekte von Verkehrsleistungen im Hinblick  
 111 auf Fahrzeuge, Personal und Werkstattkä-  
 112 pazitäten gezogen werden. Dies senkt die  
 113 Kosten und schafft darüber hinaus auch  
 114 mehr betriebliche Flexibilität. Für die Be-

dige Finanzierung der Mindeststandards  
 übernimmt, oder die Kommunen organisie-  
 ren den ÖPNV selbst und erhalten 75% des  
 Defizits vom Land gedeckt. Beide Modelle  
 bieten Vor- und Nachteile, wobei die lan-  
 desweite Übernahme finanziell attraktiver  
 gestaltet werden soll. Langfristig streben  
 die Jusos eine einheitliche Organisation des  
 ÖPNV über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg  
 an, wobei möglichst viele Leistungen durch  
 die LN BG erbracht werden.

Schaffung von einheitlichen Strukturen im  
 ÖSPV

Wir möchten, dass die LN BG nicht nur  
 den Betrieb von Verkehrsleistungen über-  
 nimmt, sondern auch als Verkehrsverbund  
 für Rheinland-Pfalz fungiert. Sie soll sowohl  
 den Schienen- als auch den Busverkehr be-  
 treiben und abgestimmte Linien- und Fahr-  
 plankonzepte entwickeln. Der ÖSPV wird  
 auf den SPNV abgestimmt, um an vie-  
 len Knotenpunkten Umstiege zu ermög-  
 lichen. Zudem soll die LN BG einheitliche  
 Beförderungsbedingungen, Ticketing, Fahr-  
 gästinformationen sowie ein Beschwerde-  
 und Entschädigungsmanagement für ganz  
 Rheinland-Pfalz bereitstellen. Kommunale  
 Verkehrsbetriebe sollen diese Standards  
 übernehmen, um eine Vereinheitlichung zu  
 gewährleisten.

Umsetzungshorizont

Der Zeithorizont zur Umsetzung der be-  
 schriebenen Maßnahmen soll gestaffelt  
 werden. Dies hat mehrere Gründe: Zum ei-  
 nen erfordern höhere Bedienstandards die  
 Beschaffung von mehr Fahrzeugen, sowohl  
 im SPNV, als auch im ÖSPV, mit entspre-  
 chend langen Vorlauf- und Lieferzeiten und

115 schäftigten im ÖPNV, sei es das Fahrperso-  
116 nal oder Mitarbeitende in Werkstätten und  
117 Verwaltungen, entstehen langfristig gesi-  
118 cherte Jobs, die mit gewissen sozialen Stan-  
119 dards einhergehen, die in der freien Wirt-  
120 schaft und in wettbewerblichen Vergabe-  
121 verfahren dem Kostendruck zum Opfer fal-  
122 len würden. Die nötige Weiterentwicklung  
123 des Fahrplans ist mit einer In- House Verga-  
124 be einfacher möglich und nicht zwangswei-  
125 se an eine Bündellaufzeit gekoppelt. Neue  
126 Fahrplankonzepte werden heute bei wett-  
127 bewerblichen Vergabeverfahren in der Re-  
128 gel nur bei einer Neuausschreibung ange-  
129 gangen, jedoch selten mitten in einer Bün-  
130 dellaufzeit Fahrgäste können daher öfters  
131 früher in den Genuss von einem attraktiven  
132 Fahrplanangebot kommen, was auch eher  
133 dazu animiert, vom eigenen Pkw auf den  
134 ÖPNV umzusteigen. Darüber hinaus ent-  
135 steht für Fahrgäste der Vorteil, dass sich Zu-  
136 ständigkeiten und Regelungen reduzieren,  
137 etwa beim Ticketkauf, Fahrgastbeschwer-  
138 den oder der Fahrradmitnahme. Nicht zu-  
139 letzt entfällt auch das Erbringen von Ge-  
140 winnen mit ÖPNV-Leistungen.

141

142 Das Prinzip der In-House Vergabe, was  
143 heute primär auf kommunaler Ebene im  
144 ÖPNV stattfindet (z.B. Stadtbuslinien, die  
145 durch Stadtwerke betrieben werden) wol-  
146 len wir Jusos auf ganz Rheinland-Pfalz  
147 übertragen. Um das umzusetzen, wollen  
148 wir, dass das Land wieder Aufgabenträger  
149 für den SPNV wird und somit einfacher lan-  
150 desweite Standards für den SPNV umge-  
151 setzt werden können. Das Land Rheinland-  
152 Pfalz soll darüber hinaus eine landesei-  
153 gene Nahverkehrsbetriebsgesellschaft (im  
154 Folgenden LN BG genannt) gründen, die zu-

zum anderen die Akquirierung von aus-  
reichend Fahrpersonalen. Da ein Auflösen  
von bereits bestehenden Verkehrsverträ-  
gen mit privaten Verkehrsunternehmen in  
der Regel nur unter sehr speziellen Bedin-  
gungen erfolgen kann, würde eine außer-  
ordentliche Auflösung solcher Verträge ein  
hohes rechtliches Risiko und wahrschein-  
lich auch Entschädigungen an die heuti-  
gen Verkehrsunternehmen bedeuten. Um  
dieses rechtliche und finanzielle Risiko für  
die Steuerzahler\*innen abzuwenden, sol-  
len bestehende Verkehrsverträge weiterge-  
führt werden, bis sie regulär auslaufen und  
dann In-House neu an die LN BG oder ein  
kommunales Verkehrsunternehmen verge-  
ben werden. Den Jusos ist bewusst, dass die  
Umsetzung eines ÖPNV in Rheinland-Pfalz  
aus öffentlicher Hand damit ein Marathon  
und kein Sprint sein wird. Allerdings ermög-  
lichen die unterschiedlichen Laufzeiten der  
bestehenden Verkehrsverträge eine Staffe-  
lung der In-House Vergaben an die LN BG,  
die einen finanziellen (eventuelle Neuan-  
schaffung von Fahrzeugen) und organisa-  
torischen Kraftakt darstellen. Während wir  
anstreben, dass der gesamte Verkehr/ das  
gesamte Netz durch die LN BG selbst er-  
bracht und nicht an Subunternehmer wei-  
tergereicht werden, soll zumindest für ei-  
nen Übergangszeitraum eine Vergabe von  
(Teil-)Leistungen an Subunternehmer mög-  
lich sein.

Im Bereich von Strukturen und Finanzen  
sind uns dabei folgende Kernanliegen wich-  
tig:

- In-House Vergaben von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an ei-

155 künftig im Auftrag des Landes schrittweise  
 156 den Schienenverkehr übernimmt und lang-  
 157 fristig im Sinne der Allgemeinheit und ohne  
 158 Gewinnzwänge betreibt.

159

160 -Neustrukturierung und Finanzierung des  
 161 ÖSPV-

162 Aus Sicht der Jusos ist nicht nur eine Neu-  
 163 strukturierung des ÖPNVs eine wichtige  
 164 Angelegenheit, sondern auch dessen Fi-  
 165 nanzierung. Dabei sind sowohl die Struk-  
 166 tur, als auch die Finanzierung des ÖPNVs  
 167 zwei Seiten derselben Medaille, die zusam-  
 168 men gedacht und weiterentwickelt werden  
 169 müssen. Während für den SPNV die Regio-  
 170 nalisierungsmittel des Bundes verwendet  
 171 werden können, ist die Finanzierung des  
 172 ÖSPV weitestgehend an die Finanzkraft der  
 173 Kommunen gekoppelt. Seitens des Landes-  
 174 nahverkehrsgesetzes ist ÖPNV zwar eine  
 175 Pflichtaufgabe der Kommunen, allerdings  
 176 gibt es noch keine Mindeststandards, ab  
 177 welchem Umfang diese Pflichtaufgabe als  
 178 erfüllt angesehen werden kann. Diese Stan-  
 179 dards sollen mit dem Landesnahverkehrs-  
 180 plan kommen, der aber schon einige Jah-  
 181 re auf sich warten lässt und dessen Voll-  
 182 endung und damit dessen verbindliche Re-  
 183 gelungen noch nicht greifbar sind. Zwar  
 184 wird der Landesnahverkehrsplan landes-  
 185 weite Mindestbedienstandards definieren  
 186 und damit auch wie viel ÖPNV Pflichtauf-  
 187 gabe ist, allerdings bleibt die Finanzierung  
 188 des ÖSPV weiterhin bei den Kommunen  
 189 hängen, was mit Hinblick auf die Finanz-  
 190 kraft einiger Kommunen und Landkreise ei-  
 191 ne fragwürdige Praktik wäre. Des Weite-  
 192 ren sehen wir insbesondere beim ÖSPV eine  
 193 gewisse "Kleinstaaterei", also dass ÖSPV-  
 194 Angebote an einer Stadt- oder Kreisgren-

ne durch das Land zu gründende Landes-  
 nahverkehrsbetriebsgesellschaft.

- Ein Wahlmodell für den straßengebundenen Personenverkehr (ÖSPV), das entweder ebenfalls eine Vergabe an die Landesnahverkehrsbetriebsgesellschaft umfasst oder eine In-House Vergabe an ein kommunales Verkehrsunternehmen. Dabei soll in diesem Zusammenhang auch die Finanzierung, zumindest von gewissen Bedienstandards im ÖPNV gesichert werden.
- Die heute in Rheinland-Pfalz existierenden Verkehrsverbünde sollen in ihrer heutigen Form abgelöst und durch eine landesweit einheitliche Lösung ersetzt werden.

Ökologie und Infrastruktur:

Die Umstellung auf emissionsfreie Mobilität ist zentral für die Verkehrswende, jedoch gibt es rechtliche und technische Hürden. Obwohl die LNBSG den SPNV betreiben soll, gehört die Infrastruktur (Bahnhöfe, Strecken) dem Bund. Eine Lösung wäre ein Kooperationsvertrag zwischen Bund und Land mit klaren Aus- und Umbauplänen. Dazu zählt auch der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen, insbesondere im ländlichen Raum, sowie die vollständige Elektrifizierung der SPNV-Oberleitungen. Akkuzüge könnten Abschnitte ohne Elektrifizierung bedienen. Im ÖSPV müssen Ladeinfrastrukturen für E-Busse geschaffen und Betriebs- höfe errichtet werden, um den Betrieb effizient zu organisieren.

Im Bereich von Infrastruktur und Ökologie sind uns dabei folgende Kernanliegen wich-

195 ze enden. Trotzdem wissen die Kommu-  
196 nen häufig besser, wie ihre ÖPNV-Angebote  
197 auszusehen haben, damit sie durch Fahr-  
198 gäste angenommen werden.

199

200 Um diesem Spannungsfeld Rechnung zu  
201 tragen, wollen wir für den ÖSPV eine Art  
202 Wahlmodell anbieten, bei dem Städte und  
203 Landkreise wählen können, wie sie ihren  
204 ÖPNV organisieren wollen. Die erste Wahl-  
205 möglichkeit wäre, dass die LNBG in ei-  
206 ner Stadt oder einem Landkreis den ÖSPV  
207 übernimmt und die Aufgabenträgerschaft  
208 an das Land Rheinland-Pfalz übergeht. In  
209 diesem Fall würde auch die Finanzierung  
210 der Mindestbedienstandards gänzlich an  
211 das Land Rheinland-Pfalz übergehen. Durch  
212 den Übergang der Aufgabenträgerschaft  
213 hätten Städte und Landkreise nur noch  
214 eine beratende Funktion bei der Gestal-  
215 tung des ÖSPV, sollen aber die Möglichkeit  
216 haben mithilfe von Kooperationsverträgen  
217 Verkehrsleistungen auf eigene Rechnung  
218 bei der LNBG nachzubestellen, die über  
219 die Mindestbedienstandards hinausgehen.  
220 Die andere Wahlmöglichkeit sieht vor, dass  
221 die Kommunen und Landkreise ihren ÖPNV  
222 durch ein Verkehrsunternehmen in ihrem  
223 Besitz selbst organisieren und die Aufga-  
224 benträgerschaft weiterhin auf kommuna-  
225 ler Ebene verbleibt. Eine Mitfinanzierung  
226 durch das Land sehen wir mit Hinblick  
227 auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhält-  
228 nisse in Rheinland-Pfalz als unerlässlich  
229 an. Städte und Landkreise haben bei die-  
230 ser Wahlmöglichkeit deutlich mehr Freihei-  
231 ten, ihre Fahrplan- und Betriebskonzepte  
232 zu gestalten, erhalten durch das Land aber  
233 nur eine angemessene, anteilige Finanzie-  
234 rung für die Mindestbedienstandards von

tig:

- Elektrifizierung des Bahn- und Busver-  
kehrs in RLP zentraler Bestandteil einer  
emissionsfreien Mobilität.

- Die LNBG ist zwar nach einer erfolg-  
ten In-House Vergabe zwar Betreiberin von  
Schienenverkehrsleistungen, allerdings ist  
die Infrastruktur weiterhin im Besitz der DB  
InfraGO, die wiederum dem Bund gehört.  
Um trotzdem einen schnelleren Ausbau  
der Schieneninfrastruktur zu gewährleis-  
ten, sollen Kooperationsverträge den Aus-  
bau sicherstellen.

Ähnliche Kooperationsverträge sollen auch  
mit Rheinland-Pfälzischen Kommunen für  
den beschleunigten barrierefreien Ausbau  
von Bushaltestellen getroffen werden

- Bei einer Übernahme von Verkehren im  
ÖPSV sollen die LNBG oder kommunale Ver-  
kehrsunternehmen eigene Betriebshöfe für  
Elektrobuse aufbauen

Soziales und Teilhabe:

Mindestbedienstandards im ÖPNV

Der ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil  
des öffentlichen Lebens und muss sozia-  
le Teilhabe ermöglichen. Entsprechend darf  
ÖPNV, besonders in ländlichen Räumen,  
nicht nur aus Schulverkehr und einzel-  
nen Fahrten bestehen, sondern muss ei-  
ne Grundversorgung für alle Mobilitätsbe-  
dürfnisse bieten. Um dies zu erreichen, soll  
der Landesnahverkehrsplan Mindeststan-  
dards definieren. Da jedoch noch offen ist,  
wann dieser kommt, wollen wir als Jusos  
selbst solche Mindeststandards definieren,

235 75% des anfallenden Defizits des ÖSPV. Die  
 236 beiden Wahlmodelle haben jeweils unter-  
 237 schiedliche Vor- und Nachteile, sind aber so  
 238 ausgelegt, dass eine Aufgabenträgerschaft  
 239 durch das Land Rheinland-Pfalz für Städte  
 240 und Landkreise finanziell attraktiver ist oh-  
 241 ne, dass ein Zwang dazu besteht, bereits  
 242 bestehende In- House vergebene Verkehrs-  
 243 leistung auf kommunaler Ebene aufzuge-  
 244 ben oder diese in Zukunft zu verhindern.  
 245 In regelmäßigen Zyklen soll zwischen den  
 246 Städten und Landkreisen evaluiert werden,  
 247 ob auf die jeweils andere Wahlmöglichkeit  
 248 gewechselt werden soll.

249

250 Aus Sicht der Jusos ist es erstrebenswer-  
 251 ter den ÖSPV ebenso wie auch den SPNV  
 252 landesweit möglichst einheitlich zu orga-  
 253 nisieren, um ein Fahrplanangebot aus ei-  
 254 nem "Guss" zu ermöglichen und den Ver-  
 255 kehr über Stadt- und Kreisgrenzen über-  
 256 schreitend zu planen und durchführen zu  
 257 können. Daher streben wir an, dass mög-  
 258 lichst viele Leistungen des ÖSPV ebenfalls  
 259 durch die LN BG erbracht werden.

260

261 -Schaffung von einheitlichen Strukturen im  
 262 ÖPNV-

263 Aus Sicht von uns Jusos soll die LN BG nicht  
 264 nur den Betrieb von Verkehrsleistungen si-  
 265 cherstellen, sondern auch die Funktion ei-  
 266 nes Rheinland-Pfälzischen Verkehrsverbun-  
 267 des übernehmen. Daraus resultiert auch,  
 268 dass die LN BG nicht nur Schienen- und Bus-  
 269 verkehre betreibt, sondern auch das Linien-,  
 270 Fahrplan- und Betriebskonzept entwickelt,  
 271 was ineinander verzahnt sein soll. Grund-  
 272 lage für den SPNV soll der Deutschland-  
 273 Takt sein. Der ÖSPV soll dann auf den  
 274 SPNV so abgestimmt werden, dass an mög-

die aus unserer Sicht eine echte Alternati-  
 ve zum Auto darstellen. Wir streben grund-  
 sätzlich einen flächendeckenden Stunden-  
 takt in ganz Rheinland-Pfalz als Mindest-  
 standard an. Unser Motto muss lauten: "Je-  
 der Ort, jede Stunde". Uns ist bewusst, dass  
 Rheinland-Pfalz ein Flächenland ist, aller-  
 dings gibt es auch erdichtete Räume und  
 Städte, in denen ein Stundentakt definitiv  
 keine attraktive Alternative zum Auto dar-  
 stellt. Daher sehen wir die Notwendigkeit,  
 eine Bediendichte anhand der verschiede-  
 nen Raumtypen vorzugeben. Neben dem  
 Stundentakt in ländlichen Räumen planen  
 wir in verdichteten Räumen mindestens ei-  
 nen Halbstundentakt und in Großstädten  
 mindestens einen Viertelstundentakt. Auf  
 besonders stark frequentierten (innerstäd-  
 tischen) Ästen soll ein 7,5min-Takt gelten.  
 Diese Bedienstandards sollen zwischen ca.  
 5 und 20 Uhr gelten. Im Nacht- und Wo-  
 chenendverkehr soll eine Halbierung der  
 Taktichte möglich sein, z.B. ein Halbstun-  
 dentakt anstelle eines Stundentakts. In  
 besonders ländlichen geprägten Regionen  
 oder als Ergänzung zum klassischen Linien-  
 verkehr können auch On-Demand Verkeh-  
 re dienen. Des Weiteren wollen wir spezi-  
 ell für FINTA ein flächendeckendes Ange-  
 bot an (Nacht-) Taxis einführen, welches  
 insbesondere die sogenannte "Letzte Mei-  
 le" abdecken soll. Dabei können Taxifahr-  
 ten mit speziell geschulten Personal zu ei-  
 nem vergünstigten Preis gebucht werden,  
 um ein sicheres Nachhausekommen zu ge-  
 währleisten.

Zugangshürden für den ÖPNV überwinden  
 Der öffentliche Personennahverkehr  
 (ÖPNV) ist ein bedeutender Bestandteil des

275 ichtst vielen Taktknoten Umsteigebezie-  
 276 hungen in alle Richtungen möglich sind.  
 277 Neben dem eigentlichen Fahrplanangebot  
 278 soll die LN BG aber auch einheitliche Beför-  
 279 derungsbedingungen, ein einheitliches Ti-  
 280 cketing mit Vertriebsstruktur (bis zur Um-  
 281 setzung eines kosten- bzw. ticketlosem  
 282 ÖPNV), einheitliche Fahrgastinformations-  
 283 systeme und ein einheitliches Beschwerde-  
 284 und Entschädigungsmanagement für ganz  
 285 Rheinland-Pfalz bieten. Kommunale Ver-  
 286 kehrsbetriebe sollen diese Regelungen und  
 287 Standards übernehmen, sodass trotz des  
 288 Wahlmodells für den ÖSPV eine Vereinheit-  
 289 lichung stattfinden kann.

290

291 -Umsetzungshorizont-

292 Der Zeithorizont zur Umsetzung der be-  
 293 schriebenen Maßnahmen soll gestaffelt  
 294 werden. Dies hat mehrere Gründe: Zum ei-  
 295 nen erfordern höhere Bedienstandards die  
 296 Beschaffung von mehr Fahrzeugen, sowohl  
 297 im SPNV, als auch im ÖSPV, mit entspre-  
 298 chend langen Vorlauf- und Lieferzeiten und  
 299 zum anderen die Akquirierung von aus-  
 300 reichend Fahrpersonalen. Da ein Auflösen  
 301 von bereits bestehenden Verkehrsverträ-  
 302 gen mit privaten Verkehrsunternehmen in  
 303 der Regel nur unter sehr speziellen Bedin-  
 304 gungen erfolgen kann, würde eine außer-  
 305 ordentliche Auflösung solcher Verträge ein  
 306 hohes rechtliches Risiko und wahrschein-  
 307 lich auch Entschädigungen an die heuti-  
 308 gen Verkehrsunternehmen bedeuten. Um  
 309 dieses rechtliche und finanzielle Risiko für  
 310 die Steuerzahler\*innen abzuwenden, sol-  
 311 len bestehende Verkehrsverträge weiterge-  
 312 führt werden, bis sie regulär auslaufen und  
 313 dann In-House neu an die LN BG oder ein  
 314 kommunales Verkehrsunternehmen verge-

gesellschaftlichen Lebens, der die soziale  
 Teilhabe ermöglicht. Bahnhöfe und Hal-  
 testellen sind eines der Aushängeschilder  
 des ÖPNV und sollten auch entsprechend  
 ausgestattet sein. Neben dem reinen  
 barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen und  
 Haltestellen, sind auch andere Elemente  
 wichtig, damit sie für alle sinnvoll nutzbar  
 sind. Dazu gehören Sitzgelegenheiten,  
 Fahrgastunterstände, eine ausreichende  
 Beleuchtung, um Angsträume zu vermei-  
 den, aber auch Fahrgastinformationssys-  
 teme und nach Möglichkeit eine Form  
 der Begrünung. Für größere Knotenpunk-  
 te und Bahnhöfe sollen darüber hinaus  
 auch öffentlich zugängliche, kostenlose  
 und gepflegte Toiletten rund um die Uhr  
 zur Verfügung stehen und zusätzlich  
 auch eine Ausstattung mit kostenlosem  
 WLAN erfolgen. Nicht zuletzt müssen aber  
 auch Fahrzeuge entsprechende Qualitäts-  
 merkmale aufweisen. Ausreichend viele  
 sogenannte Sondernutzungsflächen (z.B.  
 für Rollstühle oder Kinderwagen), podest-  
 und nach Möglichkeit auch rampenfrei  
 zugängliche Sitzplätze und Fahrgastinfor-  
 mationssysteme sind hier aus unserer Sicht  
 ein Muss-Kriterium. Ebenso müssen die  
 Fahrzeuge auch über Annehmlichkeiten  
 unserer modernen Gesellschaft verfügen,  
 also z.B. eine Klimaanlage, Steckdosen bzw.  
 USB-Ladebuchsen oder kostenloses WLAN.  
 Für Schienenfahrzeuge ist darüber hinaus  
 auch mindestens eine barrierefreie Toilette  
 je Fahrzeug zwingend.

Die LN BG als soziale Arbeitgeberin

Gute Arbeitsbedingungen sind für einen  
 funktionierenden ÖPNV unerlässlich. Ne-  
 ben fairer Bezahlung müssen insbesonde-

315 ben werden. Den Jusos ist bewusst, dass die  
 316 Umsetzung eines ÖPNV in Rheinland-Pfalz  
 317 aus öffentlicher Hand damit ein Marathon  
 318 und kein Sprint sein wird. Allerdings ermög-  
 319 lichen die unterschiedlichen Laufzeiten der  
 320 bestehenden Verkehrsverträge eine Staffe-  
 321 lung der In-House Vergaben an die LNBSG,  
 322 die einen finanziellen (eventuelle Neuuan-  
 323 schaffung von Fahrzeugen) und organisa-  
 324 torischen Kraftakt darstellen. Während wir  
 325 anstreben, dass der gesamte Verkehr/ das  
 326 gesamte Netz durch die LNBSG selbst er-  
 327 bracht und nicht an Subunternehmer wei-  
 328 tergereicht werden, soll zumindest für ei-  
 329 nen Übergangszeitraum eine Vergabe von  
 330 (Teil-)Leistungen an Subunternehmer mög-  
 331 lich sein.

332

333 -Im Bereich von Strukturen und Finanzen  
 334 sind uns dabei folgende Kernanliegen wich-  
 335 tig:-

336

337 • In-House Vergaben von Leistungen im  
 338 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an ei-  
 339 ne durch das Land zu gründende Landes-  
 340 nahverkehrsbetriebsgesellschaft.

341

342 • Ein Wahlmodell für den straßengebunde-  
 343 nen Personenverkehr (ÖSPV), das entweder  
 344 ebenfalls eine Vergabe an die Landesnah-  
 345 verkehrsbetriebsgesellschaft umfasst oder  
 346 eine In-House Vergabe an ein kommuna-  
 347 les Verkehrsunternehmen. Dabei soll in die-  
 348 sem Zusammenhang auch die Finanzie-  
 349 rung, zumindest von gewissen Bedienstan-  
 350 dards im ÖPNV gesichert werden.

351

352 • Die heute in Rheinland-Pfalz existieren-  
 353 den Verkehrsverbünde sollen in ihrer heuti-  
 354 gen Form abgelöst und durch eine landes-

re die harten Bedingungen im Schichtbe-  
 trieb verbessert werden, z.B. durch besse-  
 re Sozialräume und Toiletten. Die LNBSG soll  
 humane Dienstpläne und flexible Arbeits-  
 zeiten bieten, besonders für alleinerziehen-  
 de oder pflegende Beschäftigte. Eine be-  
 triebliche Altersvorsorge neben der gesetz-  
 lichen Rente ist wichtig, um Altersarmut  
 zu verhindern. Zudem soll die Ausbildungs-  
 vergütung angehoben und innerbetriebli-  
 che Rechte gestärkt werden. Ein solider Ta-  
 rifvertrag, der gute Bezahlung und bessere  
 Arbeitsbedingungen regelt, ist unerlässlich  
 – sowohl für das Fahrpersonal als auch für  
 Mitarbeitende im Kundenservice, der Ver-  
 waltung und in Werkstätten.

Im Bereich von Soziales und Teilhabe sind  
 uns dabei folgende Kernanliegen wichtig:

- Wir wollen als Jusos eigene Mindest-  
 bedienstandards definieren und nicht auf  
 den Landesnahverkehrsplan warten. Eine  
 Bedienung auch in ländlichen Räumen, an  
 Wochenenden und im Spät- und Nachtver-  
 kehr sind dabei ein elementarer Bestandteil  
 um eine gesellschaftliche Teilhabe auch oh-  
 ne Auto zu ermöglichen

- Wir müssen die Zugangshürden zum  
 ÖPNV überwinden und sowohl die Bahnhö-  
 fe und Haltestellen, als auch die eingesetz-  
 ten Fahrzeuge an die heutigen Bedürfnisse  
 der Fahrgäste anpassen. Dabei spielt Bar-  
 rierfreiheit ebenso eine Rolle wie die Berei-  
 tstellung von kostenlosen Toiletten.

- Wir wollen die LNBSG nutzen, um für die  
 Beschäftigten die Arbeitsbedingungen im

355 weit einheitliche Lösung ersetzt werden.  
356  
357 -Ökologie und Infrastruktur:-  
358 Ein zentraler Bestandteil einer gelungenen  
359 Verkehrswende muss die Umstellung auf  
360 emissionsfreie Formen der Mobilität dar-  
361 stellen. Hier ergeben sich einige Hürden  
362 rechtlicher wie technischer Natur, die man  
363 überwinden muss, wenn besagte Wende  
364 auf Landesebene angegangen werden soll.  
365 Exemplarisch sollen hier eine Handvoll da-  
366 von beschrieben und mögliche Lösungen  
367 skizziert werden. Auf rechtlicher Seite wür-  
368 de beispielsweise die von uns angedach-  
369 te LNBSG zwar den SPNV betreiben, die  
370 dafür notwendige Infrastruktur (Bahnhö-  
371 fe, Strecken) besitzt allerdings die DB In-  
372 frastruktur, welche Bundeseigentum ist. Der  
373 SPNV sollte aber auf Landesebene einheit-  
374 lich betrieben werden. Eine mögliche Lö-  
375 sung würde hier ein Kooperationsvertrag  
376 zwischen Bund und Land darstellen, in wel-  
377 chem klare Aus- und Umbauziele mit ent-  
378 sprechender Finanzierung festgelegt wer-  
379 den. Neben der Steigerung von Kapazitä-  
380 ten und einer perspektivischen Planung der  
381 nötigen Infrastruktur für den Deutschland-  
382 Takt gehört auch der barrierefreie Umbau  
383 von Bahnhöfen und Haltestellen. Im ÖSPV  
384 ist der barrierefreie Ausbau von Haltestel-  
385 len, insbesondere in ländlichen Räumen,  
386 in den letzten Jahrzehnten kaum voran-  
387 gekommen. Auch hier könnten Kooperati-  
388 onsverträge zwischen dem Land und den  
389 Kommunen als Bauträger für die Haltestel-  
390 len helfen, den barrierefreien Ausbau von  
391 Bushaltestellen zu beschleunigen. Um die  
392 Verkehrswende zu vollbringen, müssen des  
393 Weiteren auch technische Probleme gelöst  
394 werden, allen voran die vollständige Elektri-

ÖPNV signifikant zu verbessern. Insbeson-  
dere im Fahrbetrieb müssen die Arbeits-  
bedingungen deutlich gesteigert werden.  
Daher wollen wir mit Betriebsvereinbarun-  
gen und einem guten Tarifvertrag die Ar-  
beitsbedingungen für alle Beschäftigten im  
ÖPNV verbessern

395 fizierung. Das gilt sowohl für den SPNV als  
396 auch für den ÖSPV. Im Falle des SPNV müs-  
397 sen möglichst alle Oberleitungen elektrifi-  
398 ziert werden. Wo das nicht möglich ist, stel-  
399 len Akkuzüge, die Abschnitte ohne adäqua-  
400 te Elektrifizierung befahren können, eine  
401 sinnvolle Alternative dar. Beim ÖSPV wie-  
402 derum ist ein weitläufiger Netzausbau von-  
403 nöten, denn eine schnelle Ladung von Ak-  
404 kus für E-Busse bedarf eines Anschlusses  
405 mit Mittelspannung. Heute werden Bus-  
406 se relativ verstreut, teilweise auch nachts  
407 in öffentlichen Räumen abgestellt. Mit E-  
408 Bussen wird dies zukünftig nicht mehr  
409 möglich sein. Daher ist es aus unserer Sicht  
410 zwingend, dass die LN BG, wenn sie Verkeh-  
411 re übernimmt, sich auch um die Errichtung  
412 von Betriebshöfen mit entsprechender La-  
413 deinfrastruktur nach dem neuesten Stand  
414 der Technik kümmert. Für kommunale Ver-  
415 kehrsunternehmen müssen gleiche Ansät-  
416 ze verfolgt werden.

417

418 Im Bereich von Infrastruktur und Ökologie  
419 sind uns dabei folgende Kernanliegen wich-  
420 tig:

421

422 • Elektrifizierung des Bahn- und Busver-  
423 kehrs in RLP zentraler Bestandteil einer  
424 emissionsfreien Mobilität.

425

426 • Die LN BG ist zwar nach einer erfolg-  
427 ten In-House Vergabe zwar Betreiberin von  
428 Schienenverkehrsleistungen, allerdings ist  
429 die Infrastruktur weiterhin im Besitz der DB  
430 InfraGO, die wiederum dem Bund gehört.  
431 Um trotzdem einen schnelleren Ausbau  
432 der Schieneninfrastruktur zu gewährleis-  
433 ten, sollen Kooperationsverträge den Aus-  
434 bau sicherstellen. Ähnliche Kooperations-

435 verträge sollen auch mit Rheinland- Pfälzi-  
436 schen Kommunen für den beschleunigten  
437 barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen  
438 getroffen werden

439

440 • Bei einer Übernahme von Verkehren im  
441 ÖPSV sollen die LNBSG oder kommunale Ver-  
442 kehrsunternehmen eigene Betriebshöfe für  
443 Elektrobusse aufbauen

444

445 -Soziales und Teilhabe:-

446

447 -Mindestbedienstandards im ÖPNV-  
448 Der ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil  
449 des öffentlichen Lebens und muss sozia-  
450 le Teilhabe ermöglichen. Entsprechend darf  
451 ÖPNV, besonders in ländlichen Räumen,  
452 nicht nur aus Schulverkehr und einzel-  
453 nen Fahrten bestehen, sondern muss ei-  
454 ne Grundversorgung für alle Mobilitätsbe-  
455 dürfnisse bieten. Um dies zu erreichen, soll  
456 der Landesnahverkehrsplan Mindeststan-  
457 dards definieren. Da jedoch noch offen ist,  
458 wann dieser kommt, wollen wir als Jusos  
459 selbst solche Mindeststandards definieren,  
460 die aus unserer Sicht eine echte Alternati-  
461 ve zum Auto darstellen. Wir streben grund-  
462 sätzlich einen flächendeckenden Stunden-  
463 takt in ganz Rheinland-Pfalz als Mindest-  
464 standard an. Unser Motto muss lauten: "Je-  
465 der Ort, jede Stunde". Uns ist bewusst, dass  
466 Rheinland-Pfalz ein Flächenland ist, aller-  
467 dings gibt es auch erdichtete Räume und  
468 Städte, in denen ein Stundentakt definitiv  
469 keine attraktive Alternative zum Auto dar-  
470 stellt. Daher sehen wir die Notwendigkeit,  
471 eine Bediendichte anhand der verschiede-  
472 nen Raumtypen vorzugeben. Neben dem  
473 Stundentakt in ländlichen Räumen planen  
474 wir in verdichteten Räumen mindestens ei-

475 nen Halbstundentakt und in Großstädten  
476 mindestens einen Viertelstundentakt. Auf  
477 besonders stark frequentierten (innerstäd-  
478 tischen) Ästen soll ein 7,5min-Takt gelten.  
479 Diese Bedienstandards sollen zwischen ca.  
480 5 und 20 Uhr gelten. Im Nacht- und Wo-  
481 chenendverkehr soll eine Halbierung der  
482 Taktichte möglich sein, z.B. ein Halbstun-  
483 dentakt anstelle eines Stundentakts. In  
484 besonders ländlichen geprägten Regionen  
485 oder als Ergänzung zum klassischen Linien-  
486 verkehr können auch On-Demand Verkeh-  
487 re dienen. Des Weiteren wollen wir spezi-  
488 ell für FINTA ein flächendeckendes Ange-  
489 bot an (Nacht-) Taxis einführen, welches  
490 insbesondere die sogenannte "Letzte Mei-  
491 le" abdecken soll. Dabei können Taxifahr-  
492 ten mit speziell geschulten Personal zu ei-  
493 nem vergünstigten Preis gebucht werden,  
494 um ein sicheres Nachhausekommen zu ge-  
495 währleisten.

496

497 -Zugangshürden für den ÖPNV  
498 überwinden-

499 Der öffentliche Personennahverkehr  
500 (ÖPNV) ist ein bedeutender Bestandteil des  
501 gesellschaftlichen Lebens, der die soziale  
502 Teilhabe ermöglicht. Bahnhöfe und Hal-  
503 testellen sind eines der Aushängeschilder  
504 des ÖPNV und sollten auch entsprechend  
505 ausgestattet sein. Neben dem reinen  
506 barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen und  
507 Haltestellen, sind auch andere Elemente  
508 wichtig, damit sie für alle sinnvoll nutzbar  
509 sind. Dazu gehören Sitzgelegenheiten,  
510 Fahrgastunterstände, eine ausreichende  
511 Beleuchtung, um Angsträume zu vermei-  
512 den, aber auch Fahrgastinformationssys-  
513 teme und nach Möglichkeit eine Form  
514 der Begrünung. Für größere Knotenpunk-

515 te und Bahnhöfe sollen darüber hinaus  
516 auch öffentlich zugängliche, kostenlose  
517 und gepflegte Toiletten rund um die Uhr  
518 zur Verfügung stehen und zusätzlich  
519 auch eine Ausstattung mit kostenlosem  
520 WLAN erfolgen. Nicht zuletzt müssen aber  
521 auch Fahrzeuge entsprechende Qualitäts-  
522 merkmale aufweisen. Ausreichend viele  
523 sogenannte Sondernutzungsflächen (z.B.  
524 für Rollstühle oder Kinderwagen), podest-  
525 und nach Möglichkeit auch rampenfrei  
526 zugängliche Sitzplätze und Fahrgastinfor-  
527 mationssysteme sind hier aus unserer Sicht  
528 ein Muss-Kriterium. Ebenso müssen die  
529 Fahrzeuge auch über Annehmlichkeiten  
530 unserer modernen Gesellschaft verfügen,  
531 also z.B. eine Klimaanlage, Steckdosen bzw.  
532 USB-Ladebuchsen oder kostenloses WLAN.  
533 Für Schienenfahrzeuge ist darüber hinaus  
534 auch mindestens eine barrierefreie Toilette  
535 je Fahrzeug zwingend.

536

537 -Die LN BG als soziale Arbeitgeberin-  
538 Um einen funktionierenden ÖPNV zu ge-  
539 währleisten, sind gute Arbeitsbedingun-  
540 gen unerlässlich. Neben der offensichtlich  
541 wichtigen guten Bezahlung spielen aber  
542 auch andere Faktoren eine Rolle. Insbeson-  
543 dere für das Fahrpersonal sind die Arbeits-  
544 bedingungen im Schichtbetrieb sehr hart.  
545 Daher wollen wir den Schichtbetrieb so an-  
546 genehm wie möglich gestalten. Wir wol-  
547 len, dass die LN BG für ihre Angestellten  
548 im Fahrdienst flächendeckend hochwertige  
549 Sozialräume und Toiletten zur Verfügung  
550 stellt. Eine Pause irgendwo im Nirgend-  
551 wo ohne die Möglichkeit, mal eine Toilette  
552 aufsuchen zu können, darf nicht der Stan-  
553 dard sein! Die Gestaltung von Diensten  
554 ist für das Fahrpersonal essenziell. Recht-

555 lich können bis zu fünfzehn Stunden lan-  
556 ge Dienste durchaus zulässig sein, aller-  
557 dings müssen wir nicht darüber diskutie-  
558 ren, dass solch lange Schichten ziemlich  
559 unbeliebt sind und wenig Lust auf den  
560 Fahrdienst machen. Die LNBSG soll mit Be-  
561 triebvereinbarungen eine deutlich huma-  
562 nere Dienstplangestaltung gewährleisten  
563 und darüber hinaus auch dafür sorgen, dass  
564 das Fahrpersonal favorisierte Dienste bei  
565 der Zuteilung angeben kann, um die Zu-  
566 friedenheit zu erhöhen. Für Fahrer\*innen  
567 bzw. Triebfahrzeugführer\*innen, die z.B. al-  
568 leinerziehend sind oder pflegebedürftige  
569 Angehörige haben, sollen besondere Ver-  
570 einbarungen getroffen werden, um ihnen  
571 eine Vereinbarkeit von Familie und Beruf  
572 zu erleichtern und für planbare Arbeitszei-  
573 ten zu sorgen. Ähnliche Regelungen sollen  
574 auch für Mitarbeitende im Kundenservice  
575 (z.B. Infoschalter oder Zugbegleiter\*innen)  
576 übernommen werden. Neben der gesetzli-  
577 chen Rentenversicherung ist die betriebli-  
578 che Altersvorsorge essentiell, um das Ziel  
579 der Alterssicherung zu gewährleisten, Al-  
580 tersarmut zu verhindern und Teilhabe am  
581 Wohlstandsniveau der Gesellschaft auch  
582 im Alter sicherzustellen. Daher sprechen  
583 wir uns klar dafür aus, dass die LNBSG für  
584 alle Beschäftigten eine betriebliche Alters-  
585 versorgung anbietet, die neben der gesetz-  
586 lichen Rentenversicherung ein zusätzliches  
587 Standbein im Alter gewährleisten soll. Dar-  
588 über hinaus wollen wir, um mehr Aus-  
589 zubildende für den ÖPNV zu gewinnen,  
590 die Ausbildungsvergütung auf den Bafög-  
591 höchsatz anheben und die innerbetriebli-  
592 chen Rechte und Entwicklungsmöglichkei-  
593 ten von Auszubildenden stärken. Nicht zu-  
594 letzt muss das Gehalt auch auf ein Niveau

595 gebracht werden, wovon die Mitarbeiten-  
596 den gut leben können und was (zumindest  
597 im Fahrdienst) den Schichtbetrieb und die  
598 teils harten Arbeitsbedingungen rechtfertigt.  
599 Daher wollen wir, dass die LNBSG und  
600 die Gewerkschaften einen soliden Tarifvertrag  
601 aushandeln, der neben einer guten Bezahlung  
602 auch elementare Regelungen für die Dienstgestaltung  
603 und die Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal  
604 und Mitarbeitende im Kundenservice regelt. Dies kann  
605 die Zahlung von Samstagzuschlägen, die Erhöhung  
606 von Tages- und Wochenruhen über die gesetzlichen  
607 Standards hinaus, Wahlmöglichkeiten über mehr  
608 Urlaubstage, Arbeitszeitverkürzungen oder ein  
609 höheres Gehalt oder Regelungen zur maximal zulässigen  
610 Dienstlänge sein. Auch für die Mitarbeitenden in der  
611 Verwaltung und in den Werkstätten müssen attraktive  
612 Arbeitsbedingungen geschaffen werden, die ihrem  
613 Arbeitsplatz gerecht werden und tarifvertraglich  
614 festgehalten werden. Die Beschäftigten verdienen  
615 einen Tarifabschluss, der ihrer Arbeit gerecht wird!

620

621 Im Bereich von Soziales und Teilhabe sind  
622 uns dabei folgende Kernanliegen wichtig:

623

624 • Wir wollen als Jusos eigene Mindestbedienstandards  
625 definieren und nicht auf den Landesnahverkehrsplan  
626 warten. Eine Bedienung auch in ländlichen Räumen,  
627 an Wochenenden und im Spät- und Nachtverkehr  
628 sind dabei ein elementarer Bestandteil um eine  
629 gesellschaftliche Teilhabe auch ohne Auto zu ermöglichen

632

633 • Wir müssen die Zugangshürden zum ÖPNV  
634 überwinden und sowohl die Bahnhö-

635 fe und Haltestellen, als auch die eingesetz-  
636 ten Fahrzeuge an die heutigen Bedürfnisse  
637 der Fahrgäste anpassen. Dabei spielt Bar-  
638 rierefreiheit ebenso eine Rolle wie die Be-  
639 seitigung von Angsträumen oder die Bereit-  
640 stellung von kostenlosen Toiletten.

641

642 • Wir wollen die LN BG nutzen, um für die  
643 Beschäftigten die Arbeitsbedingungen im  
644 ÖPNV signifikant zu verbessern. Insbeson-  
645 dere im Fahrbetrieb müssen die Arbeits-  
646 bedingungen deutlich gesteigert werden.  
647 Daher wollen wir mit Betriebsvereinbarun-  
648 gen und einem guten Tarifvertrag die Ar-  
649 beitsbedingungen für alle Beschäftigten im  
650 ÖPNV verbessern.