

**Antrag 2024/KL/10****Jusos RLP****Empfehlung der Antragskommission****Annahme in der Version der Antragskommission****Verkehrswende, aber richtig! 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-  
 35 züge wie etwa der ICE. Die Bundeslän-

**Hinweis: Der Antrag wurde bereits an den  
 Parteikonvent überwiesen. Der Beschluss  
 des Parteirates steht noch aus.**

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.

36 der sind seit dieser Zeit dazu verpflicht-  
 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 günstigste)  
 58 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 Einflussmöglichkeiten  
 69 auf die Qualität des ÖPNV, um nur eini-  
 70 gige zu nennen.

71

72 -In-House Vergaben als unser  
 73 Lösungsansatz-

74 Aus Sicht von uns Jusos müssen wir hier  
 75 etwas ändern. Im Sinne der Verkehrswen-

In-House Vergaben als unser Lösungsansatz

Wir fordern, dass der ÖPNV stärker in öffentlicher Hand liegt, um die Verkehrswende voranzutreiben. In-House Vergaben, bei denen städtische oder kreiseigene Unternehmen den Verkehr betreiben, bieten eine Alternative zu Ausschreibungen. Dies ermöglicht einen staatlich organisierten ÖPNV innerhalb des bestehenden Rechtsrahmens, was schneller umsetzbar ist als umfassende Reformen. Durch langfristige Vergaben können Investitionen effizienter geplant und Synergien bei Fahrzeugen und Personal besser genutzt werden, was Kosten senkt und mehr Flexibilität schafft. Zudem 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 Gründung einer landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft (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 finanziert wird, hängt die Finanzierung des ÖSPV von den Kommunen ab. Es fehlen jedoch klare Mindeststandards, die mit dem zukünftigen Landesnahverkehrsplan festgelegt werden sollen.

Um die Finanzierung zu verbessern, schla-

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 Werkstattka-  
112 pazitäten gezogen werden. Dies senkt die  
113 Kosten und schafft darüber hinaus auch  
114 mehr betriebliche Flexibilität. Für die Be-  
115 schäftigten im ÖPNV, sei es das Fahrperso-

gen wir Jusos ein Wahlmodell vor: Entwe-  
der übernimmt die landeseigene LN BG den  
ÖSPV, wodurch das Land auch die vollstän-  
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-  
gastinformationen 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

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 LNBG genannt) gründen, die zu-  
155 künftig im Auftrag des Landes schrittweise

Beschaffung von mehr Fahrzeugen, sowohl  
im SPNV, als auch im ÖSPV, mit entspre-  
chend langen Vorlauf- und Lieferzeiten und  
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 LNBG 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 LNBG,  
die einen finanziellen (eventuelle Neu-  
anschaffung von Fahrzeugen) und organisa-  
torischen Kraftakt darstellen. Während wir  
anstreben, dass der gesamte Verkehr/ das  
gesamte Netz durch die LNBG 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:

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-  
195 ze enden. Trotzdem wissen die Kommu-

- In-House Vergaben von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an eine durch das Land zu gründende Landesnahverkehrsbetriebsgesellschaft.

- 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 Verkehrsverbände 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.

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  
235 75% des anfallenden Defizits des ÖSPV. Die

Im Bereich von Infrastruktur und Ökologie sind uns dabei folgende Kernanliegen wichtig:

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

- Die LNBG ist zwar nach einer erfolgten 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 gewährleisten, sollen Kooperationsverträge den Ausbau 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 Verkehrsunternehmen eigene Betriebshöfe für Elektrobusse aufbauen

Soziales und Teilhabe:

Mindestbedienstandards im ÖPNV

Der ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Lebens und muss soziale Teilhabe ermöglichen. Entsprechend darf ÖPNV, besonders in ländlichen Räumen, nicht nur aus Schulverkehr und einzelnen Fahrten bestehen, sondern muss eine Grundversorgung für alle Mobilitätsbedürfnisse bieten. Um dies zu erreichen, soll der Landesnahverkehrsplan Mindeststan-

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-  
275 lichst vielen Taktknoten Umsteigebezie-

dards definieren. Da jedoch noch offen ist,  
wann dieser kommt, wollen wir als Jusos  
selbst solche Mindeststandards definieren,  
die aus unserer Sicht eine echte Alternati-  
ve zum Auto darstellen. Wir streben grund-  
sätzlich einen flächendeckenden Stundent-  
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.

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-  
 315 ben werden. Den Jusos ist bewusst, dass die

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



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 Neuun-  
 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 Verkehrsverbände sollen in ihrer heuti-  
 354 gen Form abgelöst und durch eine landes-  
 355 weit einheitliche Lösung ersetzt werden.

Gute Arbeitsbedingungen sind für einen funktionierenden ÖPNV unerlässlich. Neben fairer Bezahlung müssen insbesondere die harten Bedingungen im Schichtbetrieb verbessert werden, z.B. durch bessere Sozialräume und Toiletten. Die LNBSG soll humane Dienstpläne und flexible Arbeitszeiten bieten, besonders für alleinerziehende oder pflegende Beschäftigte. Eine betriebliche Altersvorsorge neben der gesetzlichen Rente ist wichtig, um Altersarmut zu verhindern. Zudem soll die Ausbildungsvergütung angehoben und innerbetriebliche Rechte gestärkt werden. Ein solider Tarifvertrag, der gute Bezahlung und bessere Arbeitsbedingungen regelt, ist unerlässlich – sowohl für das Fahrpersonal als auch für Mitarbeitende im Kundenservice, der Verwaltung und in Werkstätten.

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

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

- Wir müssen die Zugangshürden zum ÖPNV überwinden und sowohl die Bahnhöfe und Haltestellen, als auch die eingesetzten Fahrzeuge an die heutigen Bedürfnisse der Fahrgäste anpassen. Dabei spielt Barrierefreiheit ebenso eine Rolle wie die Beseitigung von Angsträumen oder die Bereitstellung von kostenlosen Toiletten.

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 LNBG zwar den SPNV betreiben, die  
370 dafür notwendige Infrastruktur (Bahnhö-  
371 fe, Strecken) besitzt allerdings die DB In-  
372 fra GO, 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-  
395 fizierung. Das gilt sowohl für den SPNV als

- Wir wollen die LNBG nutzen, um für die Beschäftigten die Arbeitsbedingungen im ÖPNV signifikant zu verbessern. Insbesondere im Fahrbetrieb müssen die Arbeitsbedingungen deutlich gesteigert werden. Daher wollen wir mit Betriebsvereinbarungen und einem guten Tarifvertrag die Arbeitsbedingungen für alle Beschäftigten im ÖPNV verbessern

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 LNBG, 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 LNBG 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 Taktdichte 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 LN BG soll mit Be-  
561 tribsvereinbarungen 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 LN BG 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 rechtfer-  
599 tigt. Daher wollen wir, dass die LNBG und  
600 die Gewerkschaften einen soliden Tarifver-  
601 trag aushandeln, der neben einer guten Be-  
602 zahlung auch elementare Regelungen für  
603 die Dienstgestaltung und die Arbeitsbedin-  
604 gungen für das Fahrpersonal und Mitarbei-  
605 tende im Kundenservice regelt. Dies kann  
606 die Zahlung von Samstagszuschlägen, die  
607 Erhöhung von Tages- und Wochenruhen  
608 über die gesetzlichen Standards hinaus,  
609 Wahlmöglichkeiten über mehr Urlaubsta-  
610 ge, Arbeitszeitverkürzungen oder ein hö-  
611 heres Gehalt oder Regelungen zur maxi-  
612 mal zulässigen Dienstlänge sein. Auch für  
613 die Mitarbeitenden in der Verwaltung und  
614 in den Werkstätten müssen attraktive Ar-  
615 beitsbedingungen geschaffen werden, die  
616 ihrem Arbeitsplatz gerecht werden und ta-  
617 rifvertraglich festgehalten werden. Die Be-  
618 schäftigten verdienen einen Tarifabschluss,  
619 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 Mindest-  
625 bedienstandards definieren und nicht auf  
626 den Landesnahverkehrsplan warten. Eine  
627 Bedienung auch in ländlichen Räumen, an  
628 Wochenenden und im Spät- und Nachtver-  
629 kehr sind dabei ein elementarer Bestandteil  
630 um eine gesellschaftliche Teilhabe auch oh-  
631 ne Auto zu ermöglichen

632

633 • Wir müssen die Zugangshürden zum  
634 ÖPNV 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 rierfreiheit 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.