

B2

Inhaltlicher Antrag

Initiator*innen: LDK (dort beschlossen am: 25.04.2026)

Titel: Rettet unsere Zugbegleiter*innen!

Die Jusos Sachsen mögen beschließen

Antragstext

1 Die Jusos Sachsen fordern eine grundlegende Stärkung der Sicherheit, der
2 personellen Ausstattung und der Aufgaben der Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter
3 im öffentlichen Personenverkehr.

4 Dazu gehört insbesondere:

5 **1. Mehr Personal auf den Zügen**

6 Züge im Nah- und Fernverkehr dürfen nicht dauerhaft ohne ausreichendes
7 Begleitpersonal verkehren. Es braucht wieder mehr Zugbegleiter*innen an Bord.
8 Der Personalabbau der vergangenen Jahre muss gestoppt und schrittweise
9 zurückgenommen werden.

10 **2. Stärkung der Sicherheit für Personal und Fahrgäste**

11 Deshalb müssen Sicherheitskonzepte im öffentlichen Personenverkehr gezielt
12 weiterentwickelt werden. Dazu gehört eine verlässliche und sichtbare
13 Ansprechbarkeit vor Ort, die Fahrgästen und Beschäftigten gleichermaßen
14 Sicherheit gibt.

15
16 Entscheidend ist eine spürbare Entlastung und Rückendeckung für das Zugpersonal
17 in Konfliktsituationen – etwa durch zusätzlich qualifiziertes Personal sowie

18 klare Abläufe, die im Ernstfall schnell und wirksam greifen.

19
20 Ergänzend braucht es eine noch engere und abgestimmte Zusammenarbeit mit den
21 zuständigen Sicherheitsbehörden, um Prävention, schnelle Hilfe und nachhaltige
22 Lösungen miteinander zu verbinden.

23 **3. Stärkung der betrieblichen Rolle der Zugbegleiter*innen**

24 Zugbegleiter*innen übernehmen heute im Nahverkehr vor allem Serviceaufgaben wie
25 Fahrkartenkontrollen, Information und Orientierung für Fahrgäste. Doch diese
26 Rolle soll wieder um betriebliche Verantwortung erweitert werden: Aktuell sind
27 viele technische und organisatorische Aufgaben – etwa die Überprüfung der
28 Funktionsfähigkeit von Türen oder auch die Unterstützung bei der Abfertigung,
29 also der koordinierten Abfahrt des Zuges, das ist derzeit nicht mehr Teil des
30 Aufgabenspektrums. Stattdessen muss der Lokführer bei Störungen oft den Zug
31 verlassen, was zu zusätzlichen Verspätungen führt. Ziel ist es, das
32 Zugbegleiter*innen so zu qualifizieren, dass es diese betrieblichen Aufgaben
33 wieder mit übernehmen können und dürfen – ohne klassische technische
34 Vorbereitungsarbeiten wie die Zugvorbereitung. So wird das Personal nicht nur
35 als Servicekraft, sondern als aktive Stütze für einen reibungslosen
36 Betriebsablauf gestärkt.

37 **4. Verbesserung der technischen und betrieblichen Unterstützung**

38 An Bahnhöfen und Haltepunkten, an denen Züge aufgrund von Gleisbögen oder
39 anderer örtlicher Gegebenheiten nicht vollständig durch das Fahrpersonal
40 eingesehen werden können, muss wieder eine sichere Abfertigung durch Zugpersonal
41 ermöglicht werden. Die technischen und personellen Voraussetzungen hierfür sind
42 sicherzustellen.

43 **5. Serviceorientierung im öffentlichen Verkehr stärken**

44 Zugbegleiter*innen leisten einen wichtigen Beitrag für Information,
45 Unterstützung und Orientierung der Fahrgäste. Dieser Servicegedanke muss wieder
46 stärker in den Mittelpunkt gestellt werden – nicht nur als reine Dienstleistung,
47 sondern als zentraler Bestandteil eines professionellen und kundenorientierten
48 ÖPNV/SPNV. Denn das Zugbegleitpersonal verkörpert nicht nur die Visitenkarte des
49 Unternehmens, sondern erfüllt auch einen wichtigen geschäftlichen Auftrag: Es
50 trägt maßgeblich dazu bei, dass Fahrgäste den öffentlichen Nahverkehr als
51 zuverlässig, sicher und attraktiv erleben. Durch eine aktive, freundliche und
52 kompetente Betreuung wird nicht nur die Zufriedenheit der Kunden gesteigert,
53 sondern auch die Bindung an den ÖPNV/SPNV langfristig gesichert. Das stärkt das

54 Image des gesamten Verkehrsangebots und unterstreicht die Rolle des Personals
55 als essenzieller Faktor für den Erfolg des öffentlichen Nahverkehrs.

56 **6. Klare Trennung von Aufgabenprofilen**

57 Zugbegleiter*innen dürfen nicht zunehmend in fachfremde Rollen gedrängt werden.
58 Aufgaben der Bordgastronomie müssen klar von sicherheitsrelevanten und
59 kundenbetreuenden Tätigkeiten getrennt werden.

60 **7. Keine weitere Reduzierung der Personalquote**

61 Die geplante Reduzierung des Zugpersonals – etwa im Bereich der S-Bahn Dresden –
62 zeigt eine problematische Entwicklung. Eine weitere Absenkung der Personalquote
63 gefährdet sowohl die Sicherheit als auch die Qualität des öffentlichen Verkehrs
64 und muss verhindert werden.

65 **8. Abkehr von einer Sparpolitik zulasten von Sicherheit und Service**

66 Der öffentliche Personenverkehr ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.
67 Einsparungen auf Kosten von Personal, Sicherheit und Service dürfen nicht weiter
68 fortgeführt werden. Stattdessen müssen diese Bereiche gezielt gestärkt werden.