

Antrag 40/II/2025

Beschluss

Annahme in der Fassung des Parteitags

Mehr Zukunft am Stadtrand - unsere Vorstellungen einer gerechten Politik für Außenbezirke

Kieze in denen man leben möchte!

Das Leben in den Randbezirken wird überproportional davon bestimmt, welche Ärzt*innen, Apotheken, Supermärkte und sozialen Angebote vor Ort erreichbar sind. Anders als im Stadtkern fehlen häufig Alternativen: In wirtschaftlich schwierigen Zeiten verkürzen Anbieter*innen Öffnungszeiten, ziehen um oder schließen ganz – mit spürbaren Folgen für den Alltag. Hier greift die kommunale Daseinsvorsorge: Sie muss Zugänglichkeit, Bezahlbarkeit und Verlässlichkeit garantieren: für alle, unabhängig von Postleitzahl und Einkommen.

Der aktuelle Haushalt ist strukturell unausgeglichen. Dies kann so nicht dauerhaft bleiben. Eine politische Diskussion über die Haushaltskonsolidierung, bei der es lediglich um Einsparungen geht, lehnen wir unter Bekräftigung des Beschlusses 308/II/2024 ab. Sie würde auch die falschen Signale senden. Erfahrungsgemäß spüren junge Menschen die Kürzungen zuerst; damit wird die gesellschaftliche Teilhabe real eingeschränkt. So merkt man beispielsweise bei den Schulen, dass viele Stellen von Lehrer*innen unbesetzt bleiben. Hierunter leidet die Bildungsgerechtigkeit und somit die Schüler*innen an den betroffenen Schulen.

Zugleich ist das eine Frage sozialer Gerechtigkeit. Viele Familien und junge Menschen werden durch hohe Mieten aus ihren Kiezen verdrängt und weichen in Randlagen aus, wo sie oft eine schlechtere Infrastruktur in Kauf nehmen müssen. Das entspricht nicht unserer Vision einer solidarischen Großstadt: Es darf keinen Unterschied machen, ob jemand in der Innenstadt oder in den Außenbezirken lebt.

Ansätze wie die 15-Minuten-Stadt weisen den richtigen Weg. Doch gerade dort, wo sie am dringendsten gebraucht würden – in den Randlagen – werden sie zu langsam oder gar nicht umgesetzt, während die Innenstadt schneller profitiert, nicht zuletzt, weil bereits mehr Voraussetzungen vorhanden sind. Unsere Politik muss diesen Trend umkehren und die Außenbezirke stärker in den Blick nehmen – mit verbindlichen Standards, klaren Zuständigkeiten und verlässlicher Finanzierung, damit gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Berliner Ortsteilen Realität werden.

Aus diesen Gründen fordern wir:

- Die Erweiterung mobiler Bürgerämter auf alle Bereiche des Stadtrandes sowie die Einführung von "Pop-Up"-Services, flächendeckend am Stadtrand. Zusätzlich sollten diese Bürgerämter eine Servicegarantie, die einen Termin innerhalb von 14 Tagen ermöglicht, möglich machen. Wir reizen mobile Angebote von Banken und Post in Kiezzentren an.
- Die Ausweitung der kulturellen und sozialen Infrastruktur, explizit am Stadtrand, sodass Jugendfreizeiteinrichtungen, Bibliotheken, Stadtteilzentren und Sportflächen von mehr Menschen genutzt werden können. Hierfür soll die Vergabe öffentlicher Mittel kontinuierlich im Rahmen einer Regelfinanzierung stattfinden, sodass entsprechende Angebote nachhaltig aufgebaut und verankert werden können.
- Mehr finanzielle Mittel für Schulen am Stadtrand, insbesondere für Schulen mit hohem Investitionsbedarf, sodass diese eine bestmögliche Ausstattung für Schüler*innen und Lehrer*innen bereitstellen können
- Partizipative und niedrigschwellige Stadtentwicklungsarbeit, die explizit auf die Wünsche der Menschen am Stadtrand zugeschnitten ist. Vorgabe soll dabei das Konzept der 15-Minuten-Stadt sein, sodass entsprechende Projekte vollumfänglich geplant und gebaut werden
- Die Erleichterung der Einführung von Jugendgesundheitszentren, die sich auf gesundheitliche Probleme junger Menschen (reproduktive Gesundheit, mentale Gesundheit, Suchtprävention) spezialisieren und mobile Jugendarbeit leisten. Die Ansiedlung dieser Gesundheitszentren soll in Partnerschaft von Bezirk und Land erleichtert werden.
- Eine Ausweitung der finanziellen Mittelvergabe in Kieze mit einer schwachen Infrastruktur, um diese vollumfänglich verbessern zu können. Projekte, wie z.B. die Kiezkassen (in Treptow-Köpenick) sollen verstetigt werden.

- Eine Einführung eines “Stadtrand-Monitorings”, welches greifbar macht, welche Angebote der Daseinsvorsorge am Stadtrand verfügbar sind und welche nachgerüstet werden müssen.
- Bei allen Bauvorhaben – insbesondere im Zuge von Nachverdichtung – müssen bestehende Grünflächen geschützt und so weit wie möglich erhalten werden. Bestehende Freiräume sollen qualifiziert weiterentwickelt werden. Stadtentwicklung darf nicht zulasten der Erholungsfunktion und Lebensqualität gehen, insbesondere in ohnehin stark versiegelten Großraumsiedlungen.
- Nachverdichtung ist notwendig, um den wachsenden Wohnraumbedarf zu decken. Sie muss aber mit Ausgleichsmaßnahmen wie Baumersatz, Entsiegelung und neuen Freiräumen verbunden sein. Bürger*innenbeteiligung muss verbindlich und frühzeitig erfolgen – von der Erarbeitungs- bis zur Entscheidungsphase
- Wir fordern den Ausbau von wohnortnahen Quartiersgaragen bzw. Kiezparkhäusern, um den ruhenden Verkehr aus den Straßen zu holen, ohne auf dem Rücken von Mieter*innen Verkehrswende gegen die Lebensrealität auszuspielen.

Von der Randnotiz zum Schwerpunkt: Großraumsiedlungen neu denken

Großraumsiedlungen prägen das Berliner Stadtbild – insbesondere in den Außenbezirken. Ihre Entstehung ist eng mit der Geschichte Berlins verbunden: Im Osten wie im Westen wurden seit den 1960er Jahren ganze Stadtteile in Plattenbauweise errichtet, um dringend benötigten Wohnraum zu schaffen. Heute leben hier Hunderttausende Menschen, oft in sozial gemischten Strukturen, die postmigrantisch sind und bis hin zu einer älter werdenden Bevölkerung reichen. Großraumsiedlungen sind also keine Randnotiz der Stadtentwicklung, sondern ein zentraler Bestandteil der Berliner Stadtgesellschaft.

Gleichzeitig stehen sie vor besonderen Herausforderungen. Die Infrastruktur ist vielerorts überlastet oder in die Jahre gekommen, und die hohen Versiegelungsgrade in den Siedlungen verstärken die Folgen von Hitzewellen und Starkregenereignissen. Gerade in Großraumsiedlungen sind extreme Temperaturen im Sommer besonders spürbar, während die Bebauungsdichte und fehlende Grünflächen die Anpassungsfähigkeit einschränken. Zugleich bieten die Außenbezirke jedoch ein enormes Potenzial: Durch mehr Platz, ungenutzte Flächen und die Notwendigkeit von Sanierungen könnten sie Vorreiter einer klimangepassten Stadtentwicklung werden.

Eine konsequente sozial-ökologische Perspektive auf die Stadtentwicklung bedeutet daher, die Stadtteilarbeit aus engen Konzepten herauszulösen und Großraumsiedlungen unabhängig von der Anzahl bestehender Stadtteilzentren als eigene Schwerpunkte zu betrachten. Sozialraumorientierung darf nicht am Stadtrand enden, sondern muss gerade dort ansetzen, wo sich die sozialen und ökologischen Fragen der Stadtentwicklung besonders verdichten.

Aus diesen Gründen fordern wir:

- Eigenständige Stadtteilarbeit stärken: Großraumsiedlungen müssen als eigenständige Schwerpunkte der Stadtentwicklung betrachtet werden – unabhängig von der Zahl bestehender Stadtteilzentren. Sie verdienen eine kontinuierliche, eigenständige Betreuung und Förderung.
- Konsequente Anwendung des Schwammstadtprinzips: Bei allen Bauvorhaben – insbesondere bei Sanierungen und Neubauten von Schulen, Kitas und öffentlichen Einrichtungen – muss das Schwammstadtprinzip verbindlich umgesetzt werden, um Starkregen abzufangen und die Grundwasserversorgung zu sichern.
- Flächen entsiegeln: Asphaltierte und betonierte Flächen in Siedlungsgebieten – besonders im Umfeld von Schulen, Spielplätzen, Innenhöfen und Parks – sollen systematisch entsiegelt und in Grün- oder Aufenthaltsflächen umgewandelt werden. Wir hinterfragen in diesem Sinne auch Verkehrsflächen.
- Grüne Architektur fördern: Die Förderung von Gründächern, Fassadenbegrünung und Konzepten zur innerstädtischen Verdunstung ist notwendig, um das Mikroklima zu verbessern – gerade in Großraumsiedlungen, wo Hitzeperioden besonders spürbar sind.
- Naturnahe Grünzüge sichern und ausbauen: Grünzüge entlang von Bahndämmen, Flüssen und Brachflächen müssen besser geschützt und ausgebaut werden. Sie verbessern das Stadtklima, erhöhen die Lebensqualität und stärken die Artenvielfalt.
- Klimaschutz in den Stadtumbau integrieren: Klimaanpassungs- und Umweltschutzmaßnahmen sind konsequent in alle Stadtumbaumaßnahmen zu integrieren – sei es bei der Sanierung von Plattenbausiedlungen, Straßenzügen oder sozialer Infrastruktur.

Starke Außenbezirke brauchen starken ÖPNV

Die Gestaltung der Verkehrswende in den Randbezirken steht vor großen und anderen Herausforderungen als die Gebiete in der Mitte der Stadt. In den Randbezirken müssen größere Distanzen zurückgelegt werden, um von A nach B zu kommen. Gleichzeitig sind die Außenbezirke bisher sehr dürrtig mit klimafreundlicheren Mobilitätsoptionen ausgestattet. In der Folge brauchen viele Menschen das Auto, um ihren Lebensumständen angepasst mobil zu sein.

Das muss sich ändern. Aufgrund der fortschreitenden Klimakrise braucht es auch im Verkehrsbereich schnellstmöglich neue umfassende und vor allem tragfähige Konzepte. Für uns ist klar: Die Mobilität der Menschen darf nicht eingeschränkt, sondern muss anders gestaltet werden.

Zentraler Akteur bei der Verkehrswende in den Außenbezirken muss der ÖPNV sein. Aus diesem Grund braucht es in den nächsten Jahren massive Investitionen in die Infrastruktur. Das Ziel muss sein, dass der ÖPNV so attraktiv und verlässlich ist, dass er eine echte Alternative zum eigenen Auto ist. Die Finanzierung soll neben den Mitteln aus dem Sondervermögen von Bundesebene durch eine Eigenkapitalerhöhung der BVG, welche über Kredite im Rahmen der öffentlich-öffentlichen Partnerschaft aufgenommen werden.

Hierbei muss auch ein Fokus auf dem Ausbau des ÖPNV innerhalb des Bezirks liegen. Gerade Kinder, Ältere aber auch Personen in der Care-Arbeit bewegen sich vor allem im Bezirk von A nach B. Viel zu oft wird nur der Ausbau des ÖPNVs in das Stadtzentrum bedacht und alltägliche Wege im Bezirk vernachlässigt.

Neben dem ÖPNV braucht es zusätzlich einen Ausbau der Radinfrastruktur, wozu insbesondere Radschnellwege eine Option sein können, um schnell von A nach B zu kommen. Dabei ist unsere Maßgabe, dass diese möglichst zusätzlich geschaffen werden sollen, aber im Zweifelsfall auch zu Kosten bestehender Fahrspuren für Kraftfahrzeuge entstehen sollen. Das Ziel soll es sein, dass Radfahrer*innen schnell und sicher auf gut ausgebauten Radwegen mobil sein können.

Für nicht vermeidbaren Pkw-Verkehr sehen wir einen Ausbau von Carsharing-Angeboten als einen geeigneten Weg an, um den Individualverkehr reduzieren zu können. Hierfür braucht es jedoch auch eine verlässliche Verfügbarkeit in den Randbezirken. Da dies mit den privaten Anbietern bisher nur unzureichend geschieht, fordern wir die schnellstmögliche Umsetzung des Beschlusses zum Aufbau eines landeseigenen Angebotes, welches gemeinwohlorientiert arbeitet und Pkw im gesamten Stadtbereich anbietet.

Eine weitere Besonderheit der Randbezirke stellt die direkte Anbindung an Brandenburg dar. Viele Menschen leben in Brandenburg, arbeiten jedoch in Berlin und müssen daher tagtäglich in die Stadt pendeln. Um das Verkehrsaufkommen für die Stadt möglichst zu minimieren, braucht es daher bereits an den ersten Stationen der ÖPNV-Verbindungen in die Stadt rein Umsteigemöglichkeiten vom Pkw auf den ÖPNV. Diese dürfen jedoch nicht zu Belastungen für die Anwohnenden führen, sondern müssen ortsspezifisch angepasst errichtet werden. Ebenfalls dürfen die Parkgebühren nicht zu einer erheblichen Belastung führen, sondern sollen zumindest teilweise mit dem ÖPNV-Ticket verrechnet werden können. Zusätzlich ist uns eine ÖPNV-Planung wichtig, die nicht an der Stadtgrenze endet. Auch wenn eine Dichte des ÖPNV-Netzes wie im Stadtzentrum im Berliner Umland praktisch nicht umzusetzen ist, fordern wir, beim Ausbau des ÖPNV den ganzen Ballungsraum im Blick zu haben und die Bedarfe von A-, B- und C-Bereich zu berücksichtigen.

Insgesamt fordern wir:

- Massive Investitionen in den Ausbau des ÖPNV in den Randbezirken, insbesondere in die Verkehrsträger der S- & U-Bahn sowie der Trams
- Die Finanzierung dieser Investitionen über eine kreditfinanzierte Eigenmittelerhöhung über die öffentlich-öffentliche Partnerschaft mit der BVG sowie der Mittel aus den Sondervermögen der Bundesebene
- Ausbau der Radinfrastruktur, insbesondere von Radschnellstraßen
- Den Aufbau eines landeseigenen Carsharingangebots, welches alle Teile Berlins abdeckt und gemeinwohlorientiert arbeitet
- Weiterführung der öffentlichen Förderung von Bike-Sharing-Anbieter*innen, damit das Angebot auch am Stadtrand bestehen bleibt.

- Eine Intensivierung der gemeinsamen Verkehrsplanung der Länder Berlin & Brandenburg für den Großraum Berlin und vordergründigem Fokus auf den ÖPNV & Radverkehr. Wir setzen auf Ausfinanzierung und Planung aller i2030-Projekte in diesem Jahrzehnt.
- Für Anwohnende Tragfähige Konzepte für Pendler*innen aus Brandenburg, sodass diese leicht auf den ÖPNV umsteigen zu können
- Die Realisierung der sog. Nahverkehrstangente und weiterer tangentialer Infrastrukturvorhaben, die die Außenbezirke stärker miteinander verbinden und deren Erreichbarkeit verbessern

Sicherheit heißt Teilhabe für alle

Das individuelle Sicherheitsgefühl in den Berliner Stadträndern scheint in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken zu sein, obwohl es faktisch, eher selten Kriminalitätsschwerpunkte in diesen Bereichen gibt. Quellen der Unsicherheit am Stadtrand sind oft: dunkle Wege, verlassene Gebäude und Plätze, menschenfeindliche Architektur oder schlecht einsehbare Haltestellen. Dadurch vor allem belastet sind FINTA*-Personen, Jugendliche, migrierte und ältere Menschen.

Eine sichere Stadt bedeutet für uns vor allem: ein Schutz des Individuums davor, Opfer einer Gewalttat zu werden. Einen pauschalen Verdacht gegenüber marginalisierten Bevölkerungsgruppen lehnen wir ab. Personen sollten, unabhängig ihres Geschlechts, ihrer sexuellen Orientierung, Einkommen oder Wohnortes sich frei in der Stadt bewegen können.

Sicherheit wird dadurch auch eine Frage der Teilhabe, da Menschen mit niedrigerem Sicherheitsgefühl sich aus dem öffentlichen Leben herausnehmen und so wichtige Perspektiven und Einblicke fehlen.

In der aktuellen Debatte um Sicherheit und Kriminalität, die oft aus rassistischen und migrationsfeindlichen Motiven geführt wird, wird Kriminalität als das Ergebnis von kulturellen Zuschreibungen dargestellt. Diese Ansicht weisen wir aufs Schärfste zurück. Kriminalität entsteht oft aus prekären Lebensverhältnissen. Wer Sicherheit erhöhen will, muss die aufsuchende Sozialarbeit und Projekte der Teilhabe vor Ort verstärken - nicht rassistische Narrative teilen.

Vor allem in den Außenbezirken ist aktuell zu spüren, dass sich Rechte und Rechtsextreme immer wohler fühlen, was zusätzlich massiv zu einem Gefühl der Unsicherheit in den Randbezirken beiträgt. Nicht nur nehmen rechte Tags und Sticker zu, sondern auch Menschen, die eindeutig der rechtsextremen Szene zuzuordnen sind, zeigen ihre rechte Ideologie offener. Das dürfen wir nicht hinnehmen. Gerade wir Jusos müssen uns hier verstärkt engagieren und uns mit anderen Jugendorganisationen in den Außenbezirken vernetzen, um dem entgegenzutreten, denn die Außenbezirke dürfen nicht Rechtsextremen überlassen werden.

Aus diesen Gründen fordern wir:

- Die Anwendung kriminalpräventiver Stadtgestaltung in den Randlagen, insbesondere durch bessere Beleuchtung, einsehbare Wege, klare Sichtachsen und gepflegte Grünflächen (Kriminalpräventive Stadtgestaltung meint, dass Orte so gestaltet werden, dass sie Sicherheit ausstrahlen – zum Beispiel durch gute Beleuchtung oder offene Wege statt versteckter Ecken)
- Die Schaffung belebter öffentlicher Räume: Spielplätze, Sitzgelegenheiten, Sportflächen und Treffpunkte sollen erhalten und erweitert werden, um leere, ungenutzte Flächen zu vermeiden
- Die Stärkung einer sozialen Präsenz im öffentlichen Raum, wie zum Beispiel die aufsuchende Sozialarbeit sowie weitere Hilfsangebote, indem bestehende Projekte verstetigt sowie die finanziellen Mittel für die Neuschaffung derartiger Projekte ausgebaut werden
- Die Einrichtung lokaler Beteiligungsformate, bei denen Menschen selbst sagen können, welche Orte sie als unsicher empfinden und wie diese verändert werden sollten – mit besonderem Fokus auf Jugendliche, FINTA und marginalisierte Gruppen
- Den Verzicht auf flächendeckende Videoüberwachung, da diese Unsicherheit meist nur verlagert. Stattdessen setzen wir auf lebendige öffentliche Räume, sichtbare Präsenz und echte Beteiligung
- Den Einsatz von digitalen Methoden zur Raum- und Bewegungsanalyse auch in Randlagen, um Angsträume besser zu erkennen und gezielt umgestalten zu können

- Die Aufnahme des „Sicherheitsempfindens“ als Kriterium im geplanten Stadtrand-Monitoring, damit sichtbar wird, wo Menschen sich unwohl fühlen und wo konkret nachgesteuert werden muss.
- Mehr Präsenz und Wertschätzung unserer Sicherheitsbeamt*innen durch mehr Mittel für Personal und Ausstattung.