

**Antrag 40/II/2025****Jusos LDK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme in der Fassung der AK (Konsens)****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 anhaltende Spardiskurs, der besonders die Jugendarbeit in den Außenbezirken und weitere alltagsrelevante Bereiche trifft, sendet ein falsches Signal, vor allem, wenn er aus den Reihen der Berliner SPD kommt. 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.

**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 Be-

- 49 Zusätzlich sollten diese Bürgerämter eine Servicegarantie, die einen Termin innerhalb von 14 Tagen ermöglicht, möglich machen.
- 50
- 51
- 52 • Die Ausweitung der kulturellen und sozialen Infrastruktur, explizit am Stadtrand, sodass Jugendfreizeiteinrichtungen, Bibliotheken, Stadtteilzentren
- 53
- 54 und Sportflächen von mehr Menschen genutzt werden können. Hierfür soll die Vergabe öffentlicher
- 55
- 56 Mittel kontinuierlich im Rahmen einer Regelfinanzierung stattfinden, sodass entsprechende
- 57
- 58 Angebote nachhaltig aufgebaut und verankert werden können.
- 59
- 60
- 61 • 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
- 62
- 63
- 64 • 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
- 65
- 66
- 67
- 68 • 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.
- 69
- 70
- 71
- 72 • 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.
- 73
- 74
- 75 • Eine Einführung eines "Stadtrand-Monitorings", welches greifbar macht, welche Angebote der Daseinsvorsorge am Stadtrand verfügbar sind und welche nachgerüstet werden müssen.
- 76
- 77
- 78 • Bei allen Bauvorhaben – insbesondere im Zuge von Nachverdichtung – müssen bestehende Grünflächen und Freiräume verbindlich geschützt und qualifiziert weiterentwickelt werden. Stadtentwicklung darf nicht zulasten der Erholungsfunktion und Lebensqualität gehen, insbesondere in ohnehin stark versiegelten Großraumsiedlungen.
- 79
- 80
- 81 • 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 – nicht erst, wenn alles entschieden ist.
- 82
- 83
- 84 • Wir fordern den Ausbau von wohnortnahen Quar-
- 85
- 86
- 87
- 88
- 89
- 90
- 91
- 92
- 93
- 94
- 95
- 96
- 97
- 98
- 99
- 100
- 101

- reiche 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.
- 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. Bür-

tiersgaragen 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 klimaangepassten 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

ger\*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 klimaangepassten 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

öffentlichen Einrichtungen – muss das Schwammstadtprinzip verbindlich umgesetzt werden, um Starkregen abzufangen und die Grundwasserversorgung zu sichern.

- Flächenentsiegeln: 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.
- 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 dürtig 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

dige 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.
- Flächenentsiegeln: 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.
- 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 dürtig 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

208 Rahmen der öffentlich-öffentlichen Partnerschaft aufge-  
209 nommen werden.

210

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

217

218 Neben dem ÖPNV braucht es zusätzlich einen Ausbau  
219 der Radinfrastruktur, wozu insbesondere Radschnellwe-  
220 ge eine Option sein können, um schnell von A nach B zu  
221 kommen. Dabei ist unsere Maßgabe, dass diese möglichst  
222 zusätzlich geschaffen werden sollen, aber im Zweifelsfall  
223 auch zu Kosten bestehender Fahrspuren für Kraftfahrzeu-  
224 ge entstehen sollen. Das Ziel soll es sein, dass Radfah-  
225 rer\*innen schnell und sicher auf gut ausgebauten Radwe-  
226 gen mobil sein können.

227

228 Für nicht vermeidbaren Pkw-Verkehr sehen wir einen Aus-  
229 bau von Carsharing-Angeboten als einen geeigneten Weg  
230 an, um den Individualverkehr reduzieren zu können. Hier-  
231 für braucht es jedoch auch eine verlässliche Verfügbar-  
232 keit in den Randbezirken. Da dies mit den privaten An-  
233 bietern bisher nur unzureichend geschieht, fordern wir  
234 die schnellstmögliche Umsetzung des Beschlusses zum  
235 Aufbau eines landeseigenen Angebotes, welches gemein-  
236 wohlorientiert arbeitet und Pkw im gesamten Stadtbe-  
237 reich anbietet.

238

239 Eine weitere Besonderheit der Randbezirke stellt die di-  
240 rekte Anbindung an Brandenburg dar. Viele Menschen le-  
241 ben in Brandenburg, arbeiten jedoch in Berlin und müs-  
242 sen daher tagtäglich in die Stadt pendeln. Um das Ver-  
243 kehrsaufkommen für die Stadt möglichst zu minimieren,  
244 braucht es daher bereits an den ersten Stationen der  
245 ÖPNV-Verbindungen in die Stadt rein Umsteigemöglich-  
246 keiten vom Pkw auf den ÖPNV. Diese dürfen jedoch nicht  
247 zu Belastungen für die Anwohnenden führen, sondern  
248 müssen ortsspezifisch angepasst errichtet werden. Eben-  
249 falls dürfen die Parkgebühren nicht zu einer erheblichen  
250 Belastung führen, sondern sollen zumindest teilweise mit  
251 dem ÖPNV-Ticket verrechnet werden können. Zusätzlich  
252 ist uns eine ÖPNV-Planung wichtig, die nicht an der

253

254 Stadtgrenze endet. Auch wenn eine Dichte des ÖPNV-  
255 Netzes wie im Stadtzentrum im Berliner

256

257 Umland praktisch nicht umzusetzen ist, fordern wir, beim  
258 Ausbau des ÖPNV den ganzen

259

260 Ballungsraum im Blick zu haben und die Bedarfe von A-

und verlässlich ist, dass er eine echte Alternative zum ei-  
genen 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 aufge-  
nommen 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 Radschnellwe-  
ge 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 Kraftfahrzeu-  
ge entstehen sollen. Das Ziel soll es sein, dass Radfah-  
rer\*innen schnell und sicher auf gut ausgebauten Radwe-  
gen mobil sein können.

Für nicht vermeidbaren Pkw-Verkehr sehen wir einen Aus-  
bau von Carsharing-Angeboten als einen geeigneten Weg  
an, um den Individualverkehr reduzieren zu können. Hier-  
für braucht es jedoch auch eine verlässliche Verfügbar-  
keit in den Randbezirken. Da dies mit den privaten An-  
bietern bisher nur unzureichend geschieht, fordern wir  
die schnellstmögliche Umsetzung des Beschlusses zum  
Aufbau eines landeseigenen Angebotes, welches gemein-  
wohlorientiert arbeitet und Pkw im gesamten Stadtbe-  
reich anbietet.

Eine weitere Besonderheit der Randbezirke stellt die di-  
rekte Anbindung an Brandenburg dar. Viele Menschen le-  
ben in Brandenburg, arbeiten jedoch in Berlin und müs-  
sen daher tagtäglich in die Stadt pendeln. Um das Ver-  
kehrsaufkommen für die Stadt möglichst zu minimieren,  
braucht es daher bereits an den ersten Stationen der  
ÖPNV-Verbindungen in die Stadt rein Umsteigemöglich-  
keiten vom Pkw auf den ÖPNV. Diese dürfen jedoch nicht  
zu Belastungen für die Anwohnenden führen, sondern  
müssen ortsspezifisch angepasst errichtet werden. Eben-  
falls 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 Stadt-  
grenze 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

261 B- und C-Bereich zu berücksichtigen

262

263 **Insgesamt fordern wir:**

264

- 265 • Massive Investitionen in den Ausbau des ÖPNV in
- 266 den Randbezirken, insbesondere in die Verkehrsträ-
- 267 ger der S- & U-Bahn sowie der Trams
- 268 • Die Finanzierung dieser Investitionen über eine
- 269 kreditfinanzierte Eigenmittelerhöhung über die
- 270 öffentlich-öffentliche Partnerschaft mit der BVG
- 271 sowie der Mittel aus den Sondervermögen der
- 272 Bundesebene
- 273 • Ausbau der Radinfrastruktur, insbesondere von Rad-
- 274 schnellstraßen
- 275 • Den Aufbau eines landeseigenen Carsharingange-
- 276 bots, welches alle Teile Berlins abdeckt und gemein-
- 277 wohlorientiert arbeitet
- 278 • Weiterführung der öffentlichen Förderung von Bike-
- 279 Sharing-Anbieter\*innen, damit das Angebot auch
- 280 am Stadtrand bestehen bleibt.
- 281 • Eine Intensivierung der gemeinsamen Verkehrspla-
- 282 nung der Länder Berlin & Brandenburg für den
- 283 Großraum Berlin und vordergründigem Fokus auf
- 284 den ÖPNV & Radverkehr.
- 285 • Für Anwohnende Tragfähige Konzepte für Pend-
- 286 ler\*innen aus Brandenburg, sodass diese leicht auf
- 287 den ÖPNV umsteigen zu können
- 288 • Den Bau eines Bahn-Außenrings

289

290 **Sicherheit heißt Teilhabe für alle**

291 Das individuelle Sicherheitsgefühl in den Berliner Stadt-

292 rändern scheint in den letzten Jahren kontinuierlich ge-

293 sunken zu sein, obwohl es faktisch, eher selten Krimina-

294 litätsschwerpunkte in diesen Bereichen gibt. Quellen der

295 Unsicherheit am Stadtrand sind oft: dunkle Wege, verlas-

296 sene Gebäude und Plätze, menschenfeindliche Architek-

297 tur oder schlecht einsehbare Haltestellen. Dadurch vor al-

298 lem belastet sind FINTA\*-Personen, Jugendliche, migranti-

299 sierte und ältere Menschen.

300

301 Eine sichere Stadt bedeutet für uns vor allem: ein Schutz

302 des Individuums davor, Opfer einer Gewalttat zu werden.

303 Einen pauschalen Verdacht gegenüber marginalisierten

304 Bevölkerungsgruppen lehnen wir ab. Personen sollten, un-

305 abhängig ihres Geschlechts, ihrer sexuellen Orientierung,

306 Einkommen oder Wohnortes sich frei in der Stadt bewe-

307 gen können.

308

309 Sicherheit wird dadurch auch eine Frage der Teilhabe,

310 da Menschen mit niedrigerem Sicherheitsgefühl sich aus

311 dem öffentlichen Leben herausnehmen und so wichtige

312 Perspektiven und Einblicke fehlen.

313

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 Rad-schnellstraßen
- 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.
- 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 Stadt-rändern scheint in den letzten Jahren kontinuierlich ge-sunken zu sein, obwohl es faktisch, eher selten Krimina-litätsschwerpunkte in diesen Bereichen gibt. Quellen der Unsicherheit am Stadtrand sind oft: dunkle Wege, verlas-sene Gebäude und Plätze, menschenfeindliche Architek-tur oder schlecht einsehbare Haltestellen. Dadurch vor al-lem belastet sind FINTA\*-Personen, Jugendliche, migranti-sierte 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, un-abhängig ihres Geschlechts, ihrer sexuellen Orientierung, Einkommen oder Wohnortes sich frei in der Stadt bewe-gen 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.

314 In der aktuellen Debatte um Sicherheit und Kriminali-  
 315 tät, die oft aus rassistischen und migrationsfeindlichen  
 316 Motiven geführt wird, wird Kriminalität als das Ergebnis  
 317 von kulturellen Zuschreibungen dargestellt. Diese Ansicht  
 318 weisen wir aufs Schärfste zurück. Kriminalität entsteht oft  
 319 aus prekären Lebensverhältnissen. Wer Sicherheit erhö-  
 320 hen will, muss die aufsuchende Sozialarbeit und Projekte  
 321 der Teilhabe vor Ort verstärken - nicht rassistische Narra-  
 322 tive teilen.

323

324 Vor allem in den Außenbezirken ist aktuell zu spüren, dass  
 325 sich Rechte und Rechtsextreme immer wohler fühlen, was  
 326 zusätzlich massiv zu einem Gefühl der Unsicherheit in  
 327 den Randbezirken beiträgt. Nicht nur nehmen rechte Tags  
 328 und Sticker zu, sondern auch Menschen, die eindeutig der  
 329 rechtsextremen Szene zuzuordnen sind, zeigen ihre rech-  
 330 te Ideologie offener. Das dürfen wir nicht hinnehmen. Ge-  
 331 rade wir Jusos müssen uns hier verstärkt engagieren und  
 332 uns mit anderen Jugendorganisationen in den Außenbe-  
 333 zirken vernetzen, um dem entgegenzutreten, denn die Au-  
 334 ßenbezirke dürfen nicht Rechtsextremen überlassen wer-  
 335 den.

336

337 **Aus diesen Gründen fordern wir:**

338

- 339 • Die Anwendung kriminalpräventiver Stadtgestal-  
 340 tung in den Randlagen, insbesondere durch besse-  
 341 re Beleuchtung, einsehbare Wege, klare Sichtach-  
 342 sen und gepflegte Grünflächen (Kriminalpräventive  
 343 Stadtgestaltung meint, dass Orte so gestaltet wer-  
 344 den, dass sie Sicherheit ausstrahlen – zum Beispiel  
 345 durch gute Beleuchtung oder offene Wege statt ver-  
 346 steckter Ecken)
- 347 • Die Schaffung belebter öffentlicher Räume: Spiel-  
 348 plätze, Sitzgelegenheiten, Sportflächen und Treff-  
 349 punkte sollen erhalten und erweitert werden, um  
 350 leere, ungenutzte Flächen zu vermeiden
- 351 • Die Stärkung einer sozialen Präsenz im öffentlichen  
 352 Raum, wie zum Beispiel die aufsuchende Sozialar-  
 353 beit sowie weitere Hilfsangebote, indem bestehen-  
 354 de Projekte verstetigt sowie die finanziellen Mittel  
 355 für die Neuschaffung derartiger Projekte ausgebaut  
 356 werden
- 357 • Die Einrichtung lokaler Beteiligungsformate, bei de-  
 358 nen Menschen selbst sagen können, welche Orte  
 359 sie als unsicher empfinden und wie diese verändert  
 360 werden sollten – mit besonderem Fokus auf Jugend-  
 361 liche, FINTA und marginalisierte Gruppen
- 362 • Den Verzicht auf flächendeckende Videoüberwa-  
 363 chung, da diese Unsicherheit meist nur verlagert.  
 364 Stattdessen setzen wir auf lebendige öffentliche  
 365 Räume, sichtbare Präsenz und echte Beteiligung
- 366 • Den Einsatz von digitalen Methoden zur Raum- und

In der aktuellen Debatte um Sicherheit und Kriminali-  
 tät, 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 erhö-  
 hen will, muss die aufsuchende Sozialarbeit und Projekte  
 der Teilhabe vor Ort verstärken - nicht rassistische Narra-  
 tive 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 rech-  
 te Ideologie offener. Das dürfen wir nicht hinnehmen. Ge-  
 rade wir Jusos müssen uns hier verstärkt engagieren und  
 uns mit anderen Jugendorganisationen in den Außenbe-  
 zirken vernetzen, um dem entgegenzutreten, denn die Au-  
 ßenbezirke dürfen nicht Rechtsextremen überlassen wer-  
 den.

**Aus diesen Gründen fordern wir:**

- Die Anwendung kriminalpräventiver Stadtgestal-  
 tung in den Randlagen, insbesondere durch besse-  
 re Beleuchtung, einsehbare Wege, klare Sichtach-  
 sen und gepflegte Grünflächen (Kriminalpräventive  
 Stadtgestaltung meint, dass Orte so gestaltet wer-  
 den, dass sie Sicherheit ausstrahlen – zum Beispiel  
 durch gute Beleuchtung oder offene Wege statt ver-  
 steckter Ecken)
- Die Schaffung belebter öffentlicher Räume: Spiel-  
 plätze, Sitzgelegenheiten, Sportflächen und Treff-  
 punkte sollen erhalten und erweitert werden, um  
 leere, ungenutzte Flächen zu vermeiden
- Die Stärkung einer sozialen Präsenz im öffentlichen  
 Raum, wie zum Beispiel die aufsuchende Sozialar-  
 beit sowie weitere Hilfsangebote, indem bestehen-  
 de Projekte verstetigt sowie die finanziellen Mittel  
 für die Neuschaffung derartiger Projekte ausgebaut  
 werden
- Die Einrichtung lokaler Beteiligungsformate, bei de-  
 nen Menschen selbst sagen können, welche Orte  
 sie als unsicher empfinden und wie diese verändert  
 werden sollten – mit besonderem Fokus auf Jugend-  
 liche, FINTA und marginalisierte Gruppen
- Den Verzicht auf flächendeckende Videoüberwa-  
 chung, 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 Angst-

367 Bewegungsanalyse auch in Randlagen, um Angst-  
368 räume besser zu erkennen und gezielt umgestalten  
369 zu können  
370 • Die Aufnahme des „Sicherheitsempfindens“ als Kri-  
371 terium im geplanten Stadtrand-Monitoring, damit  
372 sichtbar wird, wo Menschen sich unwohl fühlen und  
373 wo konkret nachgesteuert werden muss  
374

räume 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