

Antrag 40/II/2025

Jusos LDK

Der Landesparteitag möge beschließen:

Mehr Zukunft am Stadtrand - unsere Vorstellungen einer gerechten Politik für Außenbezirke**Kieze in denen man leben möchte!**

1 Das Leben in den Randbezirken wird überproportional davon bestimmt, welche Ärzt*innen, Apotheken, Supermärkte und sozialen Angebote vor Ort erreichbar sind.

2 Anders als im Stadtzentrum 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.

3 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

4 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.

5 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:

- 6 • Die Erweiterung mobiler Bürgerämter auf alle Bereiche des Stadtrandes sowie die Einführung von "Pop-Up"-Services, flächendeckend am Stadtrand.

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)****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 Stadtzentrum 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 Haushaltssolidarisierung, 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 • 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.

51 • 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

52 • 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 volumnfänglich geplant und gebaut werden

53 • 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.

54 • Eine Ausweitung der finanziellen Mittelvergabe in Kieze mit einer schwachen Infrastruktur, um diese volumnfänglich verbessern zu können. Projekte, wie z.B. die Kiezkassen (in Treptow-Köpenick) sollen verstetigt werden.

55 • Eine Einführung eines "Stadtrand-Monitorings", welches greifbar macht, welche Angebote der Daseinsvorsorge am Stadtrand verfügbar sind und welche nachgerüstet werden müssen.

56 • 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.

57 • 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.

58 • Wir fordern den Ausbau von wohnnahen Quar-

59 reiche des Stadtrandes sowie die Einführung von "Pop-Up"-Services, flächendeckend am Stadtrand.

60 Zusätzlich sollten diese Bürgerämter eine Servicegarantie, die einen Termin innerhalb von 14 Tagen ermöglicht, möglich machen.

61 • 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.

62 • 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

63 • 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 volumnfänglich geplant und gebaut werden

64 • 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.

65 • Eine Ausweitung der finanziellen Mittelvergabe in Kieze mit einer schwachen Infrastruktur, um diese volumnfänglich verbessern zu können. Projekte, wie z.B. die Kiezkassen (in Treptow-Köpenick) sollen verstetigt werden.

66 • Eine Einführung eines "Stadtrand-Monitorings", welches greifbar macht, welche Angebote der Daseinsvorsorge am Stadtrand verfügbar sind und welche nachgerüstet werden müssen.

67 • 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.

68 • Nachverdichtung ist notwendig, um den wachsenden Wohnraumbedarf zu decken. Sie muss aber mit Ausgleichsmaßnahmen wie Baumersatz, Entsiegelung und neuen Freiräumen verbunden sein. Bürger*

102 tiersgaragen bzw. Kiezparkhäusern, um den ruhen-
 103 den Verkehr aus den Straßen zu holen, ohne auf dem
 104 Rücken von Mieter*innen Verkehrswende gegen die
 105 Lebensrealität auszuspielen.

106

107 Von der Randnotiz zum Schwerpunkt:

108 Großraumsiedlungen neu denken

109 Großraumsiedlungen prägen das Berliner Stadtbild – ins-
 110 besondere in den Außenbezirken. Ihre Entstehung ist eng
 111 mit der Geschichte Berlins verbunden: Im Osten wie im
 112 Westen wurden seit den 1960er Jahren ganze Stadttei-
 113 le in Plattenbauweise errichtet, um dringend benötigten
 114 Wohnraum zu schaffen. Heute leben hier Hunderttau-
 115 sende Menschen, oft in sozial gemischten Strukturen, die
 116 postmigrantisch sind und bis hin zu einer älter werden-
 117 den Bevölkerung reichen. Großraumsiedlungen sind also
 118 keine Randnotiz der Stadtentwicklung, sondern ein zen-
 119 traler Bestandteil der Berliner Stadtgesellschaft.

120

121 Gleichzeitig stehen sie vor besonderen Herausforderun-
 122 gen. Die Infrastruktur ist vielerorts überlastet oder in
 123 die Jahre gekommen, und die hohen Versiegelungsgra-
 124 de in den Siedlungen verstärken die Folgen von Hitzewel-
 125 len und Starkregenereignissen. Gerade in Großraumsied-
 126 lungen sind extreme Temperaturen im Sommer beson-
 127 ders spürbar, während die Bebauungsdichte und fehlende
 128 Grünflächen die Anpassungsfähigkeit einschränken. Zu-
 129 gleich bieten die Außenbezirke jedoch ein enormes Poten-
 130 zial: Durch mehr Platz, ungenutzte Flächen und die Not-
 131 wendigkeit von Sanierungen könnten sie Vorreiter einer
 132 klimaangepassten Stadtentwicklung werden.

133

134 Eine konsequente sozial-ökologische Perspektive auf die
 135 Stadtentwicklung bedeutet daher, die Stadtteilarbeit aus
 136 engen Konzepten herauszulösen und Großraumsiedlun-
 137 gen unabhängig von der Anzahl bestehender Stadtteil-
 138 zentren als eigene Schwerpunkte zu betrachten. Sozial-
 139 raumorientierung darf nicht am Stadtrand enden, son-
 140 dern muss gerade dort ansetzen, wo sich die sozialen und
 141 ökologischen Fragen der Stadtentwicklung besonders ver-
 142 dichten.

143

144 Aus diesen Gründen fordern wir:

- 145
- 146 • 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.
 - 147 • Konsequente Anwendung des Schwammstadtprinzipis: Bei allen Bauvorhaben – insbesondere bei Sanierungen und Neubauten von Schulen, Kitas und

ger*innenbeteiligung muss verbindlich und frühzei-
 148 tig erfolgen – von der Erarbeitungs- bis zur Entschei-
 149 dungsphase

- 150 • Wir fordern den Ausbau von wohnortnahmen Quar-
 151 tiersgaragen bzw. Kiezparkhäusern, um den ruhen-
 152 den Verkehr aus den Straßen zu holen, ohne auf dem
 153 Rücken von Mieter*innen Verkehrswende gegen die
 154 Lebensrealität auszuspielen.

Von der Randnotiz zum Schwerpunkt:

Großraumsiedlungen neu denken

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

Gleichzeitig stehen sie vor besonderen Herausforderun-
 gen. Die Infrastruktur ist vielerorts überlastet oder in
 die Jahre gekommen, und die hohen Versiegelungsgra-
 de in den Siedlungen verstärken die Folgen von Hitzewel-
 len und Starkregenereignissen. Gerade in Großraumsied-
 lungen sind extreme Temperaturen im Sommer beson-
 ders spürbar, während die Bebauungsdichte und fehlende
 Grünflächen die Anpassungsfähigkeit einschränken. Zu-
 gleich bieten die Außenbezirke jedoch ein enormes Poten-
 zial: Durch mehr Platz, ungenutzte Flächen und die Not-
 wendigkeit 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 Großraumsiedlun-
 gen unabhängig von der Anzahl bestehender Stadtteil-
 zentren als eigene Schwerpunkte zu betrachten. Sozial-
 raumorientierung darf nicht am Stadtrand enden, son-
 dern muss gerade dort ansetzen, wo sich die sozialen und
 ökologischen Fragen der Stadtentwicklung besonders ver-
 dichten.

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

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

156 • 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.

157 • 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.

158 • 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.

159 • 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

182 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 dürfzig mit klimafreundlicheren Mobilitätsoptionen ausgestattet. In der Folge brauchen viele Menschen das Auto, um ihren Lebensumständen angepasst mobil zu sein.

183 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.

184 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.
- 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.
- 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 dürfzig 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 geschafft 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 bieterin 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 täglich 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 geschafft 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-
bieterin 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 täglich 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 botes, 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 einen 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 Verkehrsträ-
ger der S- & U-Bahn sowie der Trams
- Die Finanzierung dieser Investitionen über eine
kreditfinanzierte Eigenmittelerhöhung über die
öffentliche Partnerschaft mit der BVG sowie der
Mittel aus den Sondervermögen der Bundesebene
- Ausbau der Radinfrastruktur, insbesondere von Rad-
schnellstraßen
- Den Aufbau eines landeseigenen Carsharingange-
bots, welches alle Teile Berlins abdeckt und gemein-
wohlorientiert arbeitet
- Weiterführung der öffentlichen Förderung von Bike-
Sharing-Anbieter*innen, damit das Angebot auch am
Stadtrand bestehen bleibt.
- Eine Intensivierung der gemeinsamen Verkehrspla-
nung 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 tangentiale Infrastrukturvorhaben, die die Außenbezirke stärker miteinander verbinden und deren Erreichbarkeit verbessern

Sicherheit heißt Teilhabe für alle

Das individuelle Sicherheitsgefühl in den Berliner Stadt-
räden 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, migrantisierte 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.

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

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. Gerafe wir Jusos müssen uns hier verstärkt engagieren und uns mit anderen Jugendorganisationen in den Außenbezirkten 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 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