

Antrag 133/I/2026

Jusos LDK

Der Landesparteitag möge beschließen:

Mobilität für alle – auch bei Eisglätte

1 **Wir fordern:**

2

3 • Die Schaffung von zusammenhängenden “Winter-
4 dienstkiezen”, die zentral vom Land Berlin vergeben,
5 jedoch weiterhin von den Anlieger*innen gezahlt
6 werden.

7

8 • einen durchsetzbaren Anspruch gegenüber dem
9 Land Berlin auf die Räumung öffentlicher Geh- und
10 Radwege, einschließlich einer wirksamen Durchset-
11 zung dieses Anspruchs;

12

13 • dass der Winterdienst auf Gehwegen aller Straßen-
14 reinigungsklassen in einer Mindestbreite von 1,5 m
15 oder – sofern geringer – in der Gesamtbreite des
16 Gehwegs erfolgt; weitergehende Räumungspflichten
17 aus dem Gesetz bleiben unberührt;

18

19 • dass der Winterdienst Radwege ebenso wie Straßen
20 und Gehwege regelhaft beräumt;

21

22 • dass der Winterdienst bis 6 Uhr, an Sonn- und Feier-
23 tagen bis 8 Uhr erfolgt; in Nebenstraßen sind Verzö-
24 gerungen in vertretbarem Maß zulässig;

25

26 • die Prüfung umweltfreundlicher, salzfreier Auftau-
27 mittel;

28

29 • die Ausstattung der Berliner Stadtreinigung (BSR)
30 mit ausreichenden Personalstellen und Geldmit-
31 teln, zweckgebunden für die Aufgabenerfüllung;

32

33 • eine Anlaufstelle/Hotline, über die nicht geräumte
34 Wege schnell und unkompliziert gemeldet werden
35 können;

36

37 • eine entsprechende Verpflichtung für Privatwege,
38 um Sicherheitslücken zu schließen;

39

40 • dass die rechtliche Ausgestaltung gemeinsam mit
41 Behindertenvertretungen und dem Landessenio-
42 renbeirat Berlin erarbeitet wird, damit Barrierefrei-
43 heit und Sicherheit konsequent mitgedacht wer-
44 den;

45

46 • Die Wiedereinsetzung von Glycerinwagen;

47

48 • Aufstockung von Turmwagen;

49 Begründung

50 Der Winterdienst auf Gehwegen in Berlin ist derzeit
51 überwiegend Aufgabe der Anlieger*innen. In der Praxis
52 führt dieses Modell regelmäßig zu unzureichend geräum-
53 ten oder verspätet behandelten Gehwegen. Die Qualität
54 der Räumung ist uneinheitlich, Zuständigkeiten sind oft
55 unklar und die Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen
56 ist nicht verlässlich gewährleistet. Für ältere Menschen,
57 Menschen mit Behinderungen, Eltern mit Kinderwagen
58 sowie alle, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind,
59 wird Eisglätte dadurch schnell zur echten Barriere. Dies
60 betrifft insbesondere FINTA-Personen, junge Menschen,
61 sowie Personen mit geringen Einkommen. Diese Gruppen
62 nutzen deutlich häufiger den ÖPNV, das Fahrrad oder be-
63 wegen sich zu Fuß fort. Dementsprechend sind gut ge-
64 räumte Fuß- und Radwege ein wichtiger Beitrag zu einer
65 feministischen und klassenbewussten Mobilitätspolitik.
66 Eine Reform des bestehenden Systems sollte auf eine zen-
67 trale und professionelle Organisation des Winterdien-
68 stes abzielen. Vorgeschlagen wird eine gebietsweise Verga-
69 be der Winterdienstleistungen: Straßen oder ganze Kieze
70 werden zentral ausgeschrieben und jeweils einem Dienst-
71 leister verbindlich zugeordnet. Die BSR übernimmt er-
72 gänzend Aufgaben in Bereichen, die nicht privat verge-
73 ben werden oder in denen eine öffentliche Durchführung
74 sinnvoll ist. So entstehen klare Zuständigkeiten und eine
75 flächendeckende Umsetzung.

76 Die Finanzierung kann an bestehende Strukturen anknüp-
77 fen: Für die Reinigung der Fahrbahn vor dem Grund-
78 stück existieren bereits Beiträge. Dieses Prinzip kann auf
79 Gehwege ausgeweitet werden. Anstelle individueller Ver-
80 pflichtungen der Anlieger*innen erfolgt die Finanzierung
81 über einen einheitlichen Beitrag, der die Kosten eines
82 professionellen Winterdienstes abdeckt. Für viele Grund-
83 stückseigentümer*innen wäre dieses Modell günstiger als
84 individuelle Beauftragungen oder Eigenleistungen – und
85 vor allem verlässlicher.

86 Ein zentral organisierter Winterdienst ermöglicht zudem
87 eine effizientere und umweltverträglichere Durchfüh-
88 rung. Einsatzplanung, Routenführung und Materialver-
89 brauch können koordiniert werden. Dadurch werden un-
90 nötige Fahrten vermieden und Streumittel gezielter ein-
91 gesetzt. Gleichzeitig steigt die Wahrscheinlichkeit, dass
92 Räumung und Glättebekämpfung rechtzeitig erfolgen.

93 Geh- und Radwege sind wesentlicher Bestandteil der
94 öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Ihre sichere Nutzung
95 darf nicht von der individuellen Leistungsfähigkeit oder
96 Organisation einzelner Anlieger*innen abhängen. Eine
97 zentrale Organisation des Winterdienstes erhöht die Ver-
98 kehrssicherheit, entlastet Bürger*innen und sorgt für eine
99 gleichmäßigere Qualität im gesamten Stadtgebiet. Dafür
100 sind Anpassungen der rechtlichen Grundlagen erforder-
101 lich, insbesondere im Berliner Straßenreinigungsgesetz,

102 mit dem Ziel, den Winterdienst auf Gehwegen schrittwei-
103 se in eine zentral organisierte Struktur zu überführen.
104