V-1 Unabhängigkeit der Berliner Tierschutzbeauftragen bewahren!

Gremium:	Landesausschuss
Beschlussdatum:	20.03.2024
Tagesordnungspunkt:	TOP 5 Weitere Anträge

Antragstext

Effektiver Tierschutz braucht Tierschutzbeauftragte, die unabhängig von fachlichen Weisungen und mit öffentlich hörbarer Stimme agieren. Der Versuch der Justiz- und Verbraucherschutzsenatorin, Dr. Felor Badenberg (parteilos, berufen von der CDU), fachliche Äußerungen der Tierschutzbeauftragten Dr. Kathrin Herrmann nur noch nach Freigabe durch die zuständige Staatssekretärin zuzulassen, hintertreibt einen effektiven Tierschutz in Berlin. Dr. Herrmanns engagierte Arbeit für die Stadt-, Nutz- und Versuchstiere und ihr energischer Einsatz für die Verbreitung von Alternativmethoden für Tierversuche leistet für den Tierschutz in unserer Stadt einen enorm wichtigen Beitrag. Mit diesem Vorgehen schadet die Koalition Berlin, indem sie die Stadt aus progressiven, weit über Berlin hinausgehenden Debatten zur Vereinbarkeit von Tierschutz und Forschung sowie zur Förderung und zum Schutz der Stadtfauna herausnimmt. Die Beschneidung der Unabhängigkeit der Tierschutzbeauftragten schadet dem grundgesetzlich verankerten Schutz der Tiere und der dringend erforderlichen Weiterentwicklung wissenschaftlicher Methodiken. Im Sinne der Tiere und jener, die sich für ihren Schutz einsetzen, muss ihre Stimme unabhängig und vernehmbar bleiben.

V-2 Nahverkehrstangente Ost (NVT) retten! Mit einem klimafreundlichen und attraktiven Verkehrskonzept den Osten Berlins voranbringen

Antragsteller*in:	Annkatrin Esser (KV Berlin-Treptow/Köpenick)
Tagesordnungspunkt:	TOP 5 Weitere Anträge
Status:	Zurückgezogen

Antragstext

Der Berliner Osten wurde jahrzehntelang in der Verkehrsplanung vernachlässigt - und dass, obwohl der Bau von Großsiedlungen in Marzahn-Hellersdorf und Köpenick sowie die starke Nachverdichtung im gesamten Osten im selben Zeitraum zu einem enormen Zuwachs des Verkehrs geführt hat. So bestehen bis heute zwischen Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Treptow-Köpenick keine durchgehenden, leistungsfähigen Straßen, mit Ausnahme der Treskowallee. Auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), in Form vom Tram und Buslinien, verläuft in diesen Nord-Süd-Straßenverbindungen meist ohne eigene Trassen. Das führt zu gegenseitigen Behinderungen und an besonders zentralen Punkten zu täglichen Staus.

Die autozentrierte Antwort auf diese Verkehrssituation gab die DDR Ende der 1960er Jahre mit der 4. Tangente, bzw. der Tangentialverbindung Ost (TVO), die als überörtliche Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd Richtung geplant wurde. Realisiert wurde aber nur der nördliche Abschnitt von der Stadtgrenze bis zur B1/B5. Nach der Wende wurde von 1999 bis 2007 der südliche Abschnitt von An der Wuhlheide bis zum Adlergestell gebaut. Nun steht der mittlere Abschnitt zwischen der B1/B5 und An der Wuhlheide in der Planung. Doch gegen diese Planungen regt sich Protest der Zivilgesellschaft aus Angst vor der Zerstörung großer Waldstücke und der Gefährdung von Landschafts- und Naturschutzgebieten, wie der Wuhlheide, dem Biesenhorster Sand und dem Biesdorfer Busch. Wir stehen an der Seite der Zivilgesellschaft und aller Menschen, die sich für eine intakte Umwelt und ein nachhaltiges Verkehrskonzept einsetzen.

Denn der Schutz des Ökosystems steht als Ziel von Bündnis 90/Die Grünen schon immer im Zentrum aller Diskussionen um Verkehrslösungen für den Berliner Osten. Aber auch die Probleme durch die heutige Verkehrssituation zwischen Köpenick, Lichtenberg und Marzahn beschäftigen uns seit Jahren. Klar war und ist: die Lösung der Verkehrsprobleme muss im Einklang mit den Notwendigkeiten von Klima- und Umweltschutz stehen.

Heute stehen wir am Beginn des Planfeststellungsverfahrens der TVO und nicht nur Klimaaktivist*innen und engagierte Bürger*innen vor Ort, auch wir Bündnis 90 / Die Grünen stellen uns die Frage, ob dieses Straßenprojekt überhaupt noch sinnvoll ist. Denn neben den Umwelt- und Klimafolgen dieser Infrastrukturmaßnahme, sind auch die heute prognostizierten Kosten von mindestens 400 Mio. Euro kein nachhaltiger Umgang mit Steuergeld. Weitere Kostenexplosionen aufgrund steigender Baupreise werden nicht ausbleiben, so erwartet es der Senat selbst in seinem Haushaltsplan.

Selbst wenn der Planfeststellungsbeschluss für die TVO in hohem Tempo vorangetrieben wird, glauben wir nicht daran, dass eine zügige Realisierung der TVO überhaupt möglich ist. Denn neben der Bedrohung von Flora, Fauna und Klima, stehen den Planungen zusätzlich explodierende Kosten und drohende langjährige Klageverfahren entgegen. Eine Inbetriebnahme ist selbst bei dem optimistischsten Verlauf nicht vor 2035 realistisch. Rechnen wir Kostensteigerungen und die üblichen Berliner Bauverzögerungen hinzu, sind wir locker 10 Jahre weiter. Eine Lösung der Verkehrsprobleme steht somit also bis zur Mitte des Jahrhunderts aus. Wir wollen den Menschen vor Ort aber heute helfen, indem wir Lösungen entwickeln und umsetzen, die im Hier und Jetzt wirken, bzw. kurzfristige Verbesserungen bringen und nicht morgen zu enormen Problemen führen.

Das derzeitige laufende Planfeststellungsverfahren für die TVO entspricht nicht den erforderlichen Standards für nachhaltige Mobilität. Daher lehnen wir die Planungen ab. Stattdessen muss die Priorität auf der Entwicklung der Nahverkehrstangente liegen, um eine wirklich zukunftsfähige und umweltfreundliche Verkehrslösung sicherzustellen.

Um Anwohner*innen zu entlasten, fordern wir eine Lösung, die die Wuhlheide erhält und den Ausbau des ÖPNV in den Mittelpunkt stellt.

Die finalen Unterlagen bestätigen die schlimmsten Befürchtungen. Die gewählte Trassenführung der TVO macht die so dringend nötige Umsetzung der Nahverkehrstangente nahezu unmöglich. Daran ändert auch der von Senat verkündete Systementscheid wenig. Die Freihaltung der Trasse für die Nahverkehrstangente auf der Schiene muss um jeden Preis gerettet werden. Die andernfalls drohende Kostenexplosion auf vom Senat selbst verkündeten mindestens 1,4 Mrd. Euro, gefährdet sonst die Erreichung der Kosten-Nutzen-Schwelle und damit die Möglichkeit der Finanzierung von 75% der Kosten durch den Bund.

Die Bürger*innen im Biesdorfer Siedlungsgebiet müssen von der täglichen Blechlawine entlastet werden. Da Autoverkehr in absehbarer Zeit weiter Teil unserer Mobilität bleibt, setzen sich Bündnis 90/Die Grünen seit Jahren im Dialog mit den Anwohnenden für eine Mobilitätspolitik für alle ein. Vielmehr muss ein Konzept angeboten werden, das mit so wenig wie möglich ökologischem und ökonomischem Schaden die unbestritten vorhandenen Probleme löst.

Es ist an der Zeit stattdessen endlich an einer sozialen, umwelt- und klimagerechten Mobilität auch und gerade in den Außenbezirken mit Priorität zu arbeiten. Wir fordern den Senat daher nachdrücklich auf, den Ausbau des Umweltverbundes vor allem im Osten Berlins und in den Stadtrandlagen in den Mittelpunkt zu stellen!

Die Nahverkehrstangente Ost (NVT) soll so schnell wie möglich gebaut werden und zur Entlastung für die Nord-Süd-Achse fungieren. Diese Bahnverbindung soll als Regio-S-Bahn, wie vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) vorgeschlagen, vom S-Bahnhof Springpfuhl in Marzahn bis zum Flughafen BER in Schönefeld führen. Alle Ortsteile auf der Strecke müssen angebunden und Umstiegsmöglichkeiten zu den U- und S-Bahn Linien geschaffen werden.
Ebenfalls fordern wir den Bau von Regionalbahnhalten am S-Bahnhof Springpfuhl und möglichst auch am S-Bahnhof Marzahn, denn dort fahren schon heute die Regionalbahnen vorbei.

Außerdem fordern wir einen attraktiven 5-Minutentakt auf den S-Bahn-Linien S3 und S5 sowie der U5, mindestens bis zum Stadtrand, bestenfalls bis Erkner und Strausberg zu beauftragen und umzusetzen. Gerade im Berufsverkehr sind die Bahnen heute voll. Ein sicherer 5-Minuten-Takt ist ein zentraler Baustein für ein attraktives Nahverkehrsangebot für den Berliner Osten. Auch die S7 und S75 sollen nach Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet werden.

Der zweite zentrale Baustein für den Ausbau von schienengebundenen Nahverkehrsangeboten ist die **Straßenbahn.** Optimierte Verbindungen und Vorrangschaltung in der Treskowallee und in Schöneweide sowie eine zügige Planung und Umsetzung der Tram-Verlängerung von Schöneweide
nach Neukölln sind ebenso notwendig wie der Ausbau in und nach Mahlsdorf. Nachdem der bisher
geplante Ausbau zwischen Mahlsdorf und Köpenick dank uns auf dem Weg der Umsetzung ist, muss der Lückenschluss nach Hellersdorf ebenfalls angepackt werden. Das Ziel ist klar: Eine direkte Verbindung der Großsiedlung Hellersdorf mit Köpenick. Sie bietet für viele zusätzliche umsteigefreie Verbindungen zwischen Großsiedlung Hellersdorf und dem Berliner Süden. Für die Zeit bis zur Inbetriebnahme soll der X54 zwischen Hohenschönhausen bzw. Marzahn bis zur Tram-Haltestelle am S-Bahnhof Mahlsdorf verlängert werden und auf den Takt der Straßenbahn angepasst werden.

Den von der CDU angedrohten Rückschritten bei der Verkehrslösung Mahlsdorf werden wir entschieden entgegentreten. Unser kurzfristiges Ziel: Die Tram zwischen Mahlsdorf und Köpenick mit einem 10-Minuten-Takt muss zügig und ohne politische Verzögerungen und Tram-Stopp fertiggestellt werden. Ein weiterer Baustein des Umweltverbundes ist der Ausbau des Busangebotes, welcher schneller umgesetzt werden muss. Der Takt der Busse muss insgesamt im Osten auf 10 Minuten

verdichtet werden. Für das Biesdorfer Siedlungsgebiet sehen wir mindestens folgenden Handlungsbedarf:

Eine Busverbindung, zwischen Wuhlheide und Schöneweide muss umgesetzt werden. Der 169er soll in Richtung Unfallkrankenhaus oder S+U-Bahnhof Wuhletal verlängert werden. Außerdem muss eine zügige Fahrt der Busse ermöglicht werden. Weitere k**onkrete Maßnahmen zu Busverbindungen betreffen die Verlängerung des 190er Busses bis zum Springpfuhl im Norden und nach Schöneweide im Süden sowie ein 10-Minuten-Takt morgens und nachmittags. Zudem betreffen sie eine Takterhöhung des X69er Busses nach Köpenick und die Ausweitung des Muva-Rufbusangebotes.**

Der Rufbus Muva muss ohne Zuschlag als Zubringer zum U- bzw. S-Bahnhof sowie zu Gesundheitsorten im und um das Bediengebiet fahren. Insbesondere das Unfallkrankenhaus Marzahn sowie das Vivantes-Klinikum in Kaulsdorf sind zentrale Orte der Daseinsvorsorge und wichtige Mobilitätsziele für alle Berliner*innen, die als Orte für Zubringerfahrten etabliert werden sollen.

Darüber hinaus sollen an exemplarischen Orten "Rufsäulen" eingerichtet werden. Diese sollen bspw. an Stadtteilzentren wie dem Generationenhaus Balzer Platz, der Kirche an der Köpenicker Straße, an den Supermärkten entlang der Köpenicker Straße sowie an den oben benannten wichtigen Gesundheitsorten errichtet werden und damit die Nutzung so einfach wie möglich machen.

Insgesamt wird im gesamten Berliner Osten ein stimmiges Buskonzept und mit einem flächendeckenden 10-Minutentakt benötigt, dass die Menschen zu den zentralen Bahnhöfen bringt und auch Rufbussysteme wie „Muva" sinnvoll einbindet. Zudem braucht es mehr Busspuren, Haltestellen-Kaps, Ampelvorrangschaltungen und besonders kurze, barrierefreie Umsteigewege.

Zudem fordern wir den weiteren Ausbau von durchgehenden Radverkehrsanlagen. Die Verbesserung
der Radverkehrssicherheit muss mit Hochdruck insbesondere im Osten Berlins vorangetrieben
werden, was leider von der CDU-geführten Senatsverwaltung in Berlin stark vernachlässigt,
wenn nicht sogar torpediert, wird. Hierfür soll schnellstmöglich der Ausbau von breiten Fahrradwegen und -straßen entsprechend des Radverkehrsplans und der Priorisierung durch den bezirklichen FahrRad umgesetzt werden. Ab der Gleisquerung der U5 soll der Grabensprung im Siedlungsgebiet als reine Fahrradstraße umgewidmet werden. Dort kann an die bestehende Fahrradstraße in der Alberichstraße angebunden werden. Ein Lückenschluss von der Alberichstraße bis zur Wuhlheide und weiter Richtung Straße an der Wuhlheide ist darüber hinaus dringend erforderlich.

Um aber 2030 ein attraktives Netz an Radwegen und Fahrradstraßen zu haben, muss der Ausbauplan jetzt starten! Bis 2026 verfolgen wir das Ziel viele neue Fahrradstraßen und Radwege im Osten auszuweisen, z. B. im Bereich der Treskowallee.

Aktuell werden Planungen und der Bau von Radwegen verzögert oder gar gestoppt und es besteht die Gefahr, dass bereits zugesagte Gelder nicht genutzt werden können. Das wollen wir ändern!

Insbesondere Kinder und Jugendliche benötigen Radwege, auf denen sie sicher ihre Alltagswege selbstständig zurücklegen können, wie den Weg zur Schule, zum Training oder zu Freund*innen.
Auch aktive Senior*innen nutzen gerne das Rad um kurze Wege zum Einkaufen oder zur Ärzt*in zurückzulegen. Für die unterschiedlichen Altersgruppen der Radfahrer*innen muss die
Radinfrastruktur sicherer gestaltet und, entgegen dem jetzigen Vorgehen, mit der gebotenen
Priorität weiter vorangetrieben werden.

Um den Individualverkehr für längere Fahrradstrecken sicher zu gestalten, ist im Bereich zwischen S 3 und S 5 ein übergreifender Ausbauplan des Radverkehrsnetzes im Osten Berlins notwendig. Um aber 2030 ein attraktives Netz an Radwegen und Fahrradstraßen zu haben, muss der Ausbauplan jetzt starten! Bis 2026 verfolgen wir das Ziel viele neue Fahrradstraßen und Radwege im Osten auszuweisen, z.B. im Bereich der Treskowallee.

Die Radbahn U5 mit einer Anbindung nach Mahlsdorf ist dazu ein prioritär zu errichtendes Rad(schnell)verbindung. Hier fordern wir den Senat auf, die Planungen in die Hand zu nehmen und das Behörden-Ping-Pong mit den Bezirken Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf zu beenden.

Neben einer vernünftigen Radinfrastruktur braucht es außerdem gut ausgebaute Fußwege, denn jede Person ist mal zu Fuß unterwegs Und dabei sollen alle, egal ob Kinder, Jugendliche, ältere Menschen oder Menschen mit Beeinträchtigungen, sicher ihre Ziele erreichen können.

Dafür müssen unter anderem zwischen dem S-Wuhlheide und der Straße An der Wuhlheide sichere
Fußwege geschaffen werden. Der Bereich der verlängerten Waldowallee, Rudolf-Rühr-Allee/ Köpenicker Straße zum S Wuhlheide braucht hierbei besondere Aufmerksamkeit, damit eine Infrastruktur entstehen kann, die Rad- und Fußverkehr nicht gegeneinander oder mit dem Autoverkehr ausspielt. Deshalb werden wir hierauf ein besonderes Augenmerk legen.

Und auch der Wirtschaftsverkehr braucht Angebote, die Gewerbegebiete sinnvoll verbinden und Unternehmer*innen, Pflegekräfte und Handwerker*innen einfache Wege ermöglichen. Es muss endlich ein Konzept erstellt werden, welches eine Verkehrslenkung entlang der Landsberger Allee bzw. der L33 in Richtung Autobahn umsetzt. Dazu muss die Prüfung von Gütergleisanschlüssen in Berlin Eastside und am Cleantech-Park erneut auf die Agenda.

Neben einem Konzept von Verkehrslenkung und Management müssen wir zudem ergänzend Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung zurückgreifen.

Ein Berlin, in dem Menschen unabhängig der Stadtlage bequem und sicher an ihre Ziele kommen, ohne weiter unsere Lebensgrundlage zu zerstören, ist möglich und wir wollen gemeinsam mit Anwohner*innen und zivilgesellschaftlichen Gruppen an deren Umsetzung arbeiten. Menschen wollen und brauchen Mobilität, keinen Stau, keine schlechte Luft und keinen Verkehrslärm. Wir nehmen die Bedürfnisse der Menschen ernst, statt Interessen gegeneinander auszuspielen. Deshalb streiten wir für den Ausbau des öffentlichen Nah-, Fuß- und Radverkehrs und den Erhalt der Wuhlheide, des Biesenhorster Sands und des Biesdorfer Buschs.

Begründung

Dieser Antrag wurde gemeinsam mit Vertreter*innen der betreffenden Kreisverbände, der Landesarbeitsgemeinschaft Mobilität, der GRÜNEN JUGEND sowie zuständigen Abgeordneten für die letzte Landesdelegiertenkonferenz erstellt. Da dort die inhaltlichen Anträge nicht diskutiert werden konnten, reichen wir ihn nun für den LA neu ein. Wir haben außerdem einige Änderungsanträge eingearbeitet und den Antrag auf Grund neuer Ereignisse aktualisiert.

Unterstützer*innen

Santiago Rodriguez Salgado (LV Grüne Jugend Berlin), Antje Kapek (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Harald Moritz (KV Berlin-Treptow/Köpenick), Anne-Christin Beutel (KV Berlin-Lichtenberg), Hans-Christian Höpcke (KV Berlin-Lichtenberg), Daniela Ehlers (KV Berlin-Lichtenberg)

V-3 Dringender Appell an den Landesvorsitzenden der Berliner CDU: Beenden Sie ihre rechtspopulistische Kampagne zur diskriminierenden Bezahlkarte und zur Abschaffung des Grundrechts auf Asyl in Europa!

Antragsteller*in:	Jonathan Philip Aus (KV Berlin-Neukölln)
Tagesordnungspunkt:	TOP 5 Weitere Anträge
Status:	Zurückgezogen

Antragstext

Der amtierende Landesvorsitzende der Berliner CDU und Regierende Bürgermeister von Berlin, Kai Wegner, fürchtet um *„die politische Stabilität unseres Landes“*. Angeblich gefährde die Haltung der Grünen zum Thema Bezahlkarte die *„Handlungsfähigkeit des Staates“* (Der Tagesspiegel vom 14.03.2024, S. 1). Wegner will Bargeldabhebungen mit der Bezahlkarte begrenzen – und stellt sich damit gegen Integrationssenatorin Kiziltepe von der SPD (Tagesspiegel Checkpoint vom 19.03.2024). Wegners Behauptung, dass Geflüchtete in Berlin ohne eine diskriminierende Bezahlkarte abgesenkte Sozialleistungen gemäß Asylbewerberleistungsgesetz an Schlepper*innen weiterreichen würden, ist falsch (vgl. https://www.diakonie.de/informieren/infothek/2024/februar/faktencheck-bezahlkarte).

Wegners Kampagne für eine diskriminierende Bezahlkarte ist der vorläufig letzte Ausdruck einer faktenbefreiten Mobilisierung, bei der Migration zur *„Mutter aller Probleme“* (Horst Seehofer) erklärt wird. Wie tief die Union im Themenfeld Flucht & Migration in rechtspopulistisches Fahrwasser geraten ist, lässt sich z.B. an Äußerungen von Friedrich Merz, dem amtierenden Vorsitzenden der CDU Deutschlands und Fraktionsvorsitzenden der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, ablesen. So verbreitete Merz letzten Herbst Falschinformationen zur Situation von Geflüchteten in Deutschland: *„Die sitzen beim Arzt und lassen sich die Zähne neu machen, und die deutschen Bürger nebendran kriegen keine Termine“* (Der Tagesspiegel vom 28.09.2023). International vergleichende Studien belegen: Das Gegenteil trifft zu (Süddeutsche Zeitung vom 24.01.2024, S. 12), zumal Geflüchtete in Deutschland gemäß Asylbewerberleistungsgesetz ohnehin nur im Fall von akuten Schmerzen Anspruch auf medizinische und zahnmedizinische Versorgungsleistungen besitzen.

Nun will Wegner also *„auch über Asylverfahren in Drittstaaten sprechen“* (Tagesspiegel Checkpoint vom 19.03.2024). Programmatisch hat sich Wegners CDU bereits auf die Abschaffung des Grundrechts auf Asyl in Europa festgelegt – eine

evident verfassungs- und europarechtswidrige Forderung, mit der sich die Konservativen in der Asylpolitik endgültig auf AfD-Kurs begeben: *„Jeder, der in Europa Asyl beantragt, soll in einen sicheren Drittstaat außerhalb der EU gebracht werden und dort ein Verfahren durchlaufen“* (Europawahlprogramm der CDU/CSU vom 11.03.2024, S. 7; vgl. Europawahlprogramm 2024 der AfD, S. 14).

Zu Beginn seiner Amtszeit als Regierender Bürgermeister hatte sich Wegner mit rechtspopulistischen Äußerungen auf dem Rücken der Schwächsten noch zurückgehalten. Nun legt Wegner, dessen Weg zur Macht in Berlin von einer rassistischen Namenskampagne geebnet wurde, den Schalter um und stimmt in den Kanon seiner nach unten tretenden Parteifreund*innen ein.

Als Landesverband Berlin von Bündnis 90/Die Grünen fordern wir den Landesvorsitzenden der Berliner CDU auf: Beenden Sie ihre rechtspopulistische Kampagne zur diskriminierenden Bezahlkarte und zur Abschaffung des Grundrechts auf Asyl in Europa! Die Übernahme von AfD-Forderungen löst kein einziges Problem, sondern gefährdet den öffentlichen Frieden.

Begründung

Die CDU rückt immer weiter nach rechts. Als Landesverband Berlin von Bündnis 90/Die Grünen müssen wir dem Rechtsruck entgegenwirken und die Stadtgesellschaft mobilisieren, auch und gerade mit Blick auf die Europawahl am 9. Juni 2024.

Dieser Dringlichkeitsantrag wurde vom neuen Sprecher*innen-Team der LAG Migration & Flucht Berlin bestehend aus Birgit Vasiliades, Dr. Jonathan Philip Aus, Betül Gül?en und Basem Said konzipiert, aus Zeitgründen jedoch als individueller Antrag eingereicht.

Unterstützer*innen

Birgit Vasiliades (KV Berlin-Steglitz/Zehlendorf), Anke Dörsam (KV Berlin-Kreisfrei), Simone Sprengel (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Christoph Lorenz (KV Berlin-Steglitz/Zehlendorf), Jan Schmid (KV Berlin-Tempelhof/Schöneberg), Johannes Mihram (KV Berlin-Mitte), Christoph Noll (KV Berlin-Tempelhof/Schöneberg), Anne Speck (KV Berlin-Mitte), Daniel Dressler (KV Berlin-Charlottenburg/Wilmersdorf), Basem Said (KV Berlin-Neukölln), Jonathan Morsch (KV Berlin-Steglitz/Zehlendorf), Tobias Jahn (KV Berlin-Mitte), Santiago Rodriguez Salgado (LV Grüne Jugend Berlin), Maximilian-Lukas Linke (KV Berlin-Marzahn/Hellersdorf), Hugo Gisi Klement (KV Berlin-Reinickendorf), Johannes Feldker (KV Berlin-Reinickendorf), Carola Scheibe-Köster (KV Berlin-Neukölln), Anne Kammermeier (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Anja Abate (KV Berlin-Kreisfrei), Peter Windsheimer (KV Berlin-Reinickendorf), Thomas Günther (KV Berlin-Neukölln), Janina Müttel (KV Berlin-Charlottenburg/Wilmersdorf), Linda Guzzetti (KV Berlin-Kreisfrei),

V-3 Dringender Appell an den Landesvorsitzenden der Berliner CDU: Beenden Sie ihre rechtspopulistische Kampagne zur diskriminierenden Bezahlkarte und zur Abschaffung des Grundrechts auf Asyl in Europa!

Deniz Yildirim-Caliman (BV Bundesverband), Lela Sisauri (KV Berlin-Mitte), Jan Möbius (KV Berlin-Lichtenberg)

V-4 Erhöhung der relevanten Haushaltsposten zur Unterstützung für Lehrkräfte und Schüler*innen gegen Antisemitismus und antimuslimischen Rassismus, an Allgemeinbildenden und Beruflichen Schulen und in Ausbildungsbetrieben

Antragsteller*innen:
Tagesordnungspunkt: TOP 5 Weitere Anträge

Antragstext

Die derzeitige Finanzierung, wie sie im Berliner Haushalt vorgesehen ist, reicht vor dem Hintergrund der aktuellen Lage an Berliner Schulen und außerschulischen Orten der Begegnung von Jugendlichen für eine qualitativ nachhaltige Arbeit die stadtweit notwendig ist, nicht aus. So fordern wir eine Verstetigung und Erhöhung der Finanzierung für Träger, die mit oder an oder in außerschulischen Lernorte für einen interreligiösen, interethnischen, friedlichen Dialog arbeiten und mit ihren Materialien und Angeboten Schulen/Betriebe unterstützen; die meisten Positionen im Haushaltstitel haben sich in den letzten drei Jahren wenig geändert. Sie werden dies auch voraussichtlich 2025 nicht tun, obwohl sich die Stimmung, das Ausmaß an Gewalt- und Übergriffen (laut Monitoring Gewaltdeliquenz 2023) an den Schulen und Stätten für Jugendliche verändert hat.

Wir sehen es als zwingend notwendig an, dass Lehrkräfte und das Personal an den Schulen/Betrieben berlinweit befähigt werden, durch Angebote niedrigschwelliger Fortbildung auf Hassbotschaften im Klassenraum/am Ausbildungsplatz angemessen zu reagieren (dieser Aspekt fehlt komplett in der Handreichung zur Demokratiebildung an Berliner Schulen, Berliner Landeszentrale für Politische Bildung), so geht es beispielsweise um die Einbindung von Multiplikator*innen der Nachbarschaft für niedrigschwellige, freiwillige Dialogangebote in den langen Pausen; um eine langfristige Bindungsarbeit durch Vertrauenspersonen an den Schulen/in Betrieben für und mit Jugendlichen, die über die zumeist dreijährigen Projektlaufzeiten kaum möglich ist.

Zudem müssen Lehrkräfte durch niedrigschwellige Fortbildungsangebote in die Lage versetzt werden, Antisemitismus von legitimer Kritik an der Regierung und Politik des Staates Israel und vom persönlichen Leid in Familien im Kontext des Nahostkonfliktes zu differenzieren und die Begriffe Antisemitismus und antimuslimischer Rassismus rechtssicher verwenden zu können. Die Definitionen könnten sich an § 11 und §12 des Berliner Landesantidiskriminierungsgesetzes orientieren; dies könnte z.B. mit kurzen Präsenz-/Online-Workshops; aufsuchende

Beratung in den Schulen für die Lehrkräfte/in den Betrieben für Ausbildungspersonal geschehen oder über die Erstellung von digitalen/haptischen Informationsmaterialien, damit sich Lehrkräfte nicht ungewollt gegenüber der Öffentlichkeit, Elternschaft und Schüler*innenschaft sowie der Justiz angreifbar machen.

Geflüchtete Jugendliche müssen über weitere Unterstützungs-/Partizipationsangebote die Möglichkeit erhalten, ihre Medienkompetenz zu erhöhen und ein vertieftes Verständnis für gesellschaftliche Rollen der Stadtgesellschaft zu erhalten; diese Forderung umfasst zudem Trainingsangebote für alle geflüchteten Jugendliche, um unsere Geschichte und die daraus entstehenden Verpflichtungen zu verstehen; hierbei kann es sich um niedrigschwellige Bildungsarbeit in einfacher oder Herkunftssprache (Prüfung und Abgleich bestehender Angebote durch Menschen mit Migrations-/Fluchtgeschichte) handeln. Wir fordern abschließend gerade in diesen aktuellen Lagen einen gestärkten Austausch von Jugendlichen und lokalen Multiplikator*innen zwischen Israel und auch Palästina durch beispielsweise das Vorantreiben des internationalen Jugendaustausches als Säule der „soft diplomacy“ – Kultur und Bildung, gerade für Jugendliche aus schwierigen Verhältnissen; hierzu gehören unter anderem die Etablierung von niedrigschwelligen Begegnungsformaten in Berliner Bezirken für Jugendliche und Erwachsene.

Ein „nie wieder ist jetzt“ erfordert ein klares Bekenntnis der Stadtgesellschaft hinsichtlich eines starken, sichtbaren Mitteleinsatzes.