

## Abstimmungen: Gegenüberstellung der Textvarianten

### Kapitel 2

ZERO-EMISSION-ZONE / ZERO-CAR-ZONE			
	GJB	Klemens Griesehop	LaVo
Z. 161—164:	Deshalb setzen wir uns für eine autofreie Berliner Innenstadt bis 2025 und ein autofreies Berlin bis 2030 ein und unterstützen das Volksbegehren Berlin autofrei.	Deshalb wollen wir bis spätestens 2025 die Innenstadt zu einer Null-Emissions-Zone umgestalten, in die keine Fahrzeuge mit klima- und gesundheitsschädlichem Verbrennungsmotor mehr fahren dürfen und die wir sukzessive auf weitere Teile Berlins ausdehnen wollen.	Deshalb wollen wir bis spätestens 2030 die Innenstadt zu einer Null-Emissions-Zone umgestalten, in die weitestgehend keine Fahrzeuge mit klima- und gesundheitsschädlichem Verbrennungsmotor mehr fahren dürfen und die wir sukzessive auf weitere Teile Berlins ausdehnen wollen.
Z.707-718:	Nachhaltiger Verkehr bedeutet nicht nur einen Umstieg auf alternative Antriebsformen, sondern auch eine Reduzierung des Verkehrs. Autos sind platz- und ressourcenaufwändig. Um klimaverträglichen Verkehr zu ermöglichen, muss der motorisierte Individualverkehr überall, wo es möglich ist, reduziert werden. Deshalb setzen wir uns für eine autofreie Berliner Innenstadt bis 2025 und ein autofreies Berlin bis 2030 ein und unterstützen das Volksbegehren Berlin autofrei. Bis 2022 sollen 2.000 öffentliche	Die klima- und gesundheitsschädlichen Verbrenner sollen bis 2025 aus der Innenstadt und bis 2035 aus ganz Berlin verschwinden. Die verbleibenden Autos Fahrzeuge werden emissionsfrei angetrieben. Schon heute sind zweckmäßige und stadtverträglich dimensionierte Elektroautos vielfach eine sinnvolle Alternative für alltägliche Transportaufgaben. Deshalb unterstützen wir den Umstieg auf Elektrofahrzeuge und den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bis 2022 sollen 2.000 öffentliche Ladepunkte in der Stadt aufgebaut sein.	Die klima- und gesundheitsschädlichen Verbrenner sollen bis 2030 aus der Innenstadt und bis 2035 aus ganz Berlin verschwinden. Die verbleibenden Autos Fahrzeuge werden emissionsfrei angetrieben. Schon heute sind zweckmäßige und stadtverträglich dimensionierte Elektroautos vielfach eine sinnvolle Alternative für alltägliche Transportaufgaben. Deshalb unterstützen wir den Umstieg auf Elektrofahrzeuge und den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bis 2022 sollen 2.000 öffentliche Ladepunkte in der Stadt aufgebaut sein.

	<p>Ladepunkte in der Stadt aufgebaut sein. Dennoch sollte das Auto in der Innenstadt nicht mehr die Norm, sondern nur noch die Ausnahme sein, denn auch Elektroautos brauchen Platz. Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur achten wir daher auch darauf, dass dieser nicht zulasten anderer Verkehrsarten geht. Klar ist: Manche Menschen werden immer individuelle Mobilität brauchen oder aufgrund ihrer Tätigkeit während ihrer Arbeit auf ein Fahrzeug angewiesen sein. Deshalb fordern wir Ausnahmen für Menschen mit Behinderung, Pflegedienste und Handwerker*innen, Polizei und Rettung, Bauunternehmen und Müllabfuhr. Weniger PKW-Verkehr als bisher nutzt gerade ihnen, denn so kommen sie besser voran.</p>	<p>Dennoch sollte das Auto in der Innenstadt nicht mehr die Norm, sondern nur noch die Ausnahme sein, denn auch Elektroautos brauchen Platz. Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur achten wir daher auch darauf, dass dieser nicht zulasten anderer Verkehrsarten geht. Klar ist: Manche Menschen werden immer individuelle Mobilität brauchen oder aufgrund ihrer Tätigkeit während ihrer Arbeit auf ein Fahrzeug angewiesen sein: Menschen mit Behinderung, Pflegedienste und Handwerker*innen, Polizei und Rettung, Bauunternehmen und Müllabfuhr. Weniger PKW-Verkehr als bisher nutzt gerade ihnen, denn so kommen sie besser voran.</p>	<p>Dennoch sollte das Auto in der Innenstadt nicht mehr die Norm, sondern nur noch die Ausnahme sein, denn auch Elektroautos brauchen Platz. Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur achten wir daher auch darauf, dass dieser nicht zulasten anderer Verkehrsarten geht. Klar ist: Manche Menschen werden immer individuelle Mobilität brauchen oder aufgrund ihrer Tätigkeit während ihrer Arbeit auf ein Fahrzeug angewiesen sein: Menschen mit Behinderung, Pflegedienste und Handwerker*innen, Polizei und Rettung, Bauunternehmen und Müllabfuhr. Weniger PKW-Verkehr als bisher nutzt gerade ihnen, denn so kommen sie besser voran.</p>
--	---	---	---

U-BAHN			
	LAG Mobilität/Klemens Griesehop	LaVo/Harald Moritz/Stefan Gelbhaar/Xhain	GJB
	modÜ K-2-569 unverändert	modÜ K-2-569 unverändert	Änderung in modÜ K-2-569: „Die Straßenbahn wollen wir grundsätzlich gegenüber anderen Verkehrsmitteln priorisieren, da sie <b>ist</b> im Betrieb und Bau preiswert <b>ist</b> und <b>es ist</b> ein schneller Ausbau in viele Stadtteile möglich <b>ist</b> .“
Z.585-596:	Mit der Bestellung von bis zu 1.500 U-Bahn-Wagen können engere Takte und längere Züge angeboten werden. <b>Nach Jahren des Stillstandes haben wir endlich wieder Machbarkeitsstudien zum Ausbau bestehender U-Bahn-Strecken in Auftrag gegeben. Der Bau von U-Bahnen ist allerdings deutlich langwieriger und kostenintensiver als der Ausbau von Tramlinien. Darum gilt für uns: Wir wollen die Netze von Tram, S- und Regionalbahn zügig ausbauen. Das Ziel ist ein Netz ohne Lücken. U-Bahnen brauchen eine Vorbereitungszeit von ca. 16 Jahren und das vorhandene Netz ist schon ziemlich ausgedehnt. Wir wollen neue U-Bahn-Strecken nur dort bauen, wo sie verkehrlich, finanziell und ökologisch sinnvoll sind.</b>	Mit der Bestellung von bis zu 1.500 U-Bahn-Wagen können engere Takte und längere Züge angeboten werden. <b>Nach Jahren des Stillstandes haben wir endlich wieder Machbarkeitsstudien zum Ausbau bestehender U-Bahnstrecken in Auftrag gegeben. Der Bau von U-Bahnen ist allerdings deutlich langwieriger und kostenintensiver als der Ausbau von Tramlinien. Darum gilt für uns: Bei der schnellen Umsetzung der Verkehrswende hat für uns der Tram-Ausbau Vorrang. Gleichzeitig bauen wir gezielt dort das S- und U-Bahnnetz weiter aus, wo es verkehrlich sinnvoll und wir so eine bessere Mobilität und in der Bilanz einen besseren Klimaschutz erreichen. Für neue U- oder auch S-Bahn-Strecken müssen mindestens zwei von drei Kriterien erfüllt sein: die Erschließung neuer Wohngebiete, ein überdurchschnittlicher Zuwachs an Fahrgästen oder neue</b>	Mit der Bestellung von bis zu 1.500 U-Bahn-Wagen können engere Takte und längere Züge angeboten werden. <b>Die bestehenden U-Bahn-Strecken wollen wir weiter ausbauen und wir haben nach Jahren des Stillstandes endlich wieder Machbarkeitsstudien dazu in Auftrag gegeben. U-Bahnen transportieren im Gegensatz zur Tram mehr Fahrgäste schneller an Ihr Ziel - allerdings ist die Planung langwieriger und kostenintensiver. Wir wollen die beiden Systeme nicht gegeneinander ausspielen, sondern sinnvoll kombinieren. Dazu gehört die zeitgleiche Planung sowohl an schnell möglichen Verlängerungen aber auch an langfristigen Großprojekten. Für neue U- oder auch S-Bahn-Strecken muss mindestens eins von drei Kriterien erfüllt sein: die Erschließung neuer Wohngebiete, ein überdurchschnittlicher Zuwachs an</b>

	<p>Mit der Nahverkehrstangente als schienengebundener tangentialen Regionalverbindung werden wir die Vernetzung der östlichen Bezirke untereinander bedeutend verbessern. Bei der Erschließung neuer Wohngebiete ist es wichtig, den Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr schon in der Planung mitzudenken. Der weitere Ausbau der Verbindungen ins Umland mit der S- und Regionalbahn findet in enger Abstimmung mit dem Land Brandenburg statt. Damit wird der Umstieg vom Auto auf die Bahn für Pendler*innen noch attraktiver und die Umwelt wird geschont.</p>	<p><b>Umstiegsmöglichkeiten für Pendler*innen.</b></p> <p>Mit der Nahverkehrstangente als schienengebundener tangentialen Regionalverbindung werden wir die Vernetzung der östlichen Bezirke untereinander bedeutend verbessern. Bei der Erschließung neuer Wohngebiete ist es wichtig, den Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr schon in der Planung mitzudenken. Der weitere Ausbau der Verbindungen ins Umland mit der S- und Regionalbahn findet in enger Abstimmung mit dem Land Brandenburg statt. Damit wird der Umstieg vom Auto auf die Bahn für Pendler*innen noch attraktiver und die Umwelt wird geschont.</p>	<p><b>Fahrgästen oder neue Umstiegsmöglichkeiten für Pendler*innen. Dazu gehören in den kommenden Jahren beispielsweise die Verlängerung der U3 zum Mexikoplatz und der U7 nach Spandau.</b></p> <p>Mit der Nahverkehrstangente als schienengebundener tangentialen Regionalverbindung werden wir die Vernetzung der östlichen Bezirke untereinander bedeutend verbessern. Bei der Erschließung neuer Wohngebiete ist es wichtig, den Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr schon in der Planung mitzudenken. Der weitere Ausbau der Verbindungen ins Umland mit der S- und Regionalbahn findet in enger Abstimmung mit dem Land Brandenburg statt. Damit wird der Umstieg vom Auto auf die Bahn für Pendler*innen noch attraktiver und die Umwelt wird geschont.</p>
--	---	--	--

SCHLÜSSELPROJEKTE		
	LaVo	LAG Energie
	mod Ü K-2-990 bzw. „Paket“ LaVo zu Zeilen 988 bis 993. Bei Annahme entfallen: K-2-988, K2-989, K-2-989-2, (K-2-990), K-2-990-3, K-2-990-4	K-2-988 und mod Ü K-2-989-2. Bei Annahme wären K-2-989, K2-990, K-2-990-3 und K2-990-4 erledigt
	<p><b>Berlins Dächer werden Solarkraftwerke</b></p> <p>Berlin kann 25 Prozent der hier verbrauchten Energie aus Solarenergie decken – wir wollen das bis 2035 schaffen. Auf Neubauten und bei wesentlichen Dachumbauten machen wir eine Solaranlage zur Pflicht. Bis 2025 sollen berlineigene Gebäude wie Schulen oder Ämter standardmäßig mit Solaranlagen ausgestattet und nachgerüstet werden. Mit der Solardachbörse wollen wir erreichen, dass Hauseigentümer*innen ihr Dach zur Verfügung stellen, um es in ein Solarkraftwerk umzuwandeln.</p>	<p><b>Vom Dach bis in den Keller: Berlin wird 100 Prozent erneuerbar</b></p> <p>Berlin kann 25 Prozent der hier verbrauchten Energie aus Erneuerbaren decken – wir wollen das bis 2035 schaffen. Dazu bauen wir die Solarenergie massiv aus. Mit Brandenburg und anderen Lieferregionen treffen wir verbindliche Vereinbarungen zum nachhaltigen Ausbau 100% CO2-freier Energieerzeugung für unseren Bedarf. Diese saubere Energie nutzen wir durch eine integrierte Infrastrukturplanung effizient und intelligent für Strom, Wärme und Mobilität. Denn gerade der Wärme- und Mobilitätssektor kann schwankende erneuerbare Erzeugung besonders gut aufnehmen und bedarfsgerecht zur Verfügung stellen. Auf Neubauten und bei wesentlichen Dachumbauten machen wir eine Solaranlage zur Pflicht. Bis 2025 sollen berlineigene Gebäude wie Schulen, Ämter oder Schwimmbäder standardmäßig mit Solaranlagen ausgestattet werden. Mit der Solardachbörse wollen wir erreichen, dass Hauseigentümer*innen ihr Dach zur Verfügung stellen, um es in ein Solarkraftwerk umzuwandeln. Die Netze für Strom, Wärme und künftig Wasserstoff sowie die dazugehörigen Speicher denken wir gemeinsam. Mit einer stadtweiten Wärmeplanung und einer quartiersweisen Modernisierung senken wir den Energiebedarf und nutzen erneuerbare Energiequellen optimal.</p>

SCHLÜSSELPROJEKTE		
	LAG Sport K-3-1874-2	LAG Gesundheit und Soziales K-3-1878
	<p><b>5. Ein "Sport- und Bewegungspark TXL"</b></p> <p>Das gesamte ehemalige Flughafenareal TXL bietet die einmalige Chance- die Schaffung vielfältiger Möglichkeiten für Sport und Bewegung von Anfang an mitzudenken. Ein nachhaltiger, inklusiver, barrierefreier, innovativer "Sport- und Bewegungspark TXL" kann damit zum Vorzeigeobjekt einer "Bewegten Stadt von Morgen" werden. Er dient der Naherholung und Gesunderhaltung der ganzen Stadt. Dazu benötigt es Sporthallen, Sportstätten und unbedingt auch ein neues Hallen- und Freibad für das entstehende Quartier. Auf der anderen Seite sollen auch neue Bewegungsangebote wie Fahrradstrecken, BMX, Skating, Kletterfelsen, Trailrun, Finnbahn, Calesthenics-Anlagen, Crossfit-Area, Rodelhang, ein Skaterpark uvm mit hohem Aufforderungscharakter zum Bewegen für alle und für jedes Leistungsniveau und Alter entstehen. Die Sportstätten sollten offen sein für Vereine, freie Gruppen und Individualsport, für Kita, Schule und Hochschule, einfach für alle, die Sport treiben und sich bewegen wollen.</p>	<p><b>5. Bezirkliche Gesundheitsämter aufwerten - bessere Personalausstattung</b></p> <p>Den Pakt für Stärkung des Öffentlichen Gesundheitsdienstes werden wir nutzen und für mehr Personal und bessere Ausstattung einsetzen. Dies flankieren wir mit einer Qualifizierungsoffensive und der Etablierung systematischer und berufsbegleitender Weiterbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten. Mit bezahlter Freistellung und Kostenübernahmen wollen wir die Public Health-Expertise im ÖGD weiter ausbauen. Dazu gehören die Weiterbildungen zu Fachärzt*innen für den ÖGD genauso wie Abschlüsse in Public Health, Epidemiologie oder Health Professions Education. Dazu streben wir Kooperationen mit den Berliner Hochschulen an.</p>