

1. Runde:

Vorstellung der Kandidaten mit einer maximal 3-minütigen Vorstellung der zentralen Herausforderung für einen effektiven Klimaschutz aus Ihrer ganz persönlichen Sicht (gerne mit Bezügen zu Ihren politischen Schwerpunkten, z.B. Klima & Entwicklungspolitik, Klima & Arbeit, Klima & Soziales).

Björn Böhning:

Meine zwei Zentralen Punkte im Bereich Klima möchte ich Ihnen darstellen:

1. Berlin wird sich durch die Klimaerwärmung erheblich verändern müssen und sich auf den Klimawandel einstellen müssen. Es müssen Kälte- und Abklingräume geschaffen werden, um das Leben in Berlin auch in Zukunft erträglich zu gestalten. In diesem Zusammenhang halte ich es daher für eine erhebliche Herausforderung diese Ziele auch über die Förderung von alternativen Verkehrsträgern zu erreichen.
2. Wir müssen die Wirtschaft auf eine nachhaltige Basis umstellen. Das ist nicht nur eine ökologische sondern auch ökonomische Frage, ob wir das in Deutschland schaffen.

Halina Wawzyniak:

Ich persönlich habe das Auto abgeschafft und versuche den Motorroller so selten wie möglich zu nutzen. Das ist mein persönlicher Beitrag zur klimafreundlichen Umgestaltung unserer Stadt.

Jeder muss Energie sparen und das fängt bei jedem einzelnen zu Hause an. Ich möchte noch auf ein Projekt hinweisen, das nicht direkt Berlin betrifft. Es geht um das Projekt „ITT“ in Äquador. Dort hat sich die Regierung dazu entschieden, entgegen dem Trend nicht ihren Regenwald abzuholzen um dort Erdöl abbauen zu können. Dieses Projekt finde ich sehr spannend und will daran arbeiten, das dies auch wirklich Realität wird, denn die äquadorische Regierung fordert für diese Vorgehensweise Ersatzleistungen.

Hans Christian Ströbele:

Wir sind ja die ökologische Partei und haben hochgesteckte Ziele:

Wir wollen die Erderwärmung begrenzen. Wir wollen bis 2020 die erneuerbaren Energien auf ein hohes Level ausbauen.

Wir wollen in den Industrieländern die Luftverschmutzung begrenzen und damit müssen wir auch in Berlin anfangen.

Es geht nicht an, dass in Berlin immer noch zu viel zu viel Wärme in die Luft abgegeben wird. Wir brauchen bessere Dämmung und neuere Heizungsanlagen.

Jeder kann mit diesen Maßnahmen bei sich selber anfangen.

Wir müssen massiv in den öffentlichen Nahverkehr investieren.

Jeder muss zu hause selber Energie einsparen.

Und all das muss der Norden erstmal machen um dem Süden vorschreiben zu können, wie sie klimabewusster Handeln.

Vera Lengsfeld:

Das Klima richtet sich nicht an politische Beschlüsse.
Klima unterliegt immer Schwankungen. Es gibt Warm- und Kaltzeiten.
So ist der Rückgang der Gletscher ein Zustand wie er mehrheitlich in den letzten Jahrhunderten aufgetreten ist. Eisfreie Alpen sind nichts besonderes.
Im Mittelalter war es wärmer als jetzt mit der großen Industrialisierung.
Ich denke nicht, dass man den Klimawandel als Mensch verhindern oder aufhalten kann. Ich denke, dass man zu Hause Emissionen einsparen kann und das dies sinnvoll ist. Aber zu glauben, dass man mit all den Einzelmaßnahmen den Klimawandel aufhalten kann ist absurd.
Das Kiotoprotokoll hat nichts gebracht, das ist von verschiedenen Experten festgestellt worden. Nun ist es die Frage, ob man dieses Geld nicht in andere Dinge wie z.B. Entwicklungshilfe viel sinnvoller einsetzen kann.

Markus Löning:

Es gibt einen menschlichen Einfluss auf den Klimawandel.
Es ist zumindest sicherlich sinnvoll Energie und Emissionen zu sparen.
Wichtig ist dabei auf neue Technologien zu setzen.
Es braucht Raum für gute und neue Ideen, wie man den Klimawandel besser auffangen kann. Gerade Berlin ist dafür gut geeignet, denn wir haben viele kluge Köpfe hier.
Berlin muss ein Raum für die Entwicklung neuer Ideen sein.
Auf der anderen Seite müssen wir nicht erfolgreiche Maßnahmen aber auch zurückschrauben können. Zum Beispiel die Umweltzone. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass sie in Sachen Feinstaub nicht den erwünschten Effekt erreicht hat.

2. Runde A 100

Frau Lengsfeld ich möchte gerne mit Ihnen beginnen und eine Aussage von Ihnen aufgreifen:

Ist die A100 ihrer Ansicht nach ein Geschenk an den Osten? Der Bierpinsel für den Osten? Ist das noch zeitgemäß?

Vera Lengsfeld:

Die ganze Planung ist ja viel älter als die Wende. Sie geht ja aus den 1920er Jahren hervor.
Schaut man sich andere Städte an, wie z.B. Paris wo der Schwerverkehr wirklich um die Stadt herumfahren kann. Das verringert die Emission wirklich in der Stadt, wenn der Verkehr flüssig um die Stadt läuft.
Im Westen und im Osten, war der Ring während der Teilung weiter in den Planungsstufen. Aber wie ist die Situation heute?
Der Schwerlastverkehr geht jetzt im Osten komplett über die Hauptstraßen mit allen Folgen für die Anwohner.

Als einzige Alternative stünde da die A100. Und ja sicherlich wird es nicht einfach die Brücke über die Spree zu bauen und den Tunnel unter dem Ostkreuz. Aber ich denke, dass dieses investierte Geld der Stadt direkt zu Gute kommen würde, den Anwohnern und sicher auch den Firmen. Das Geld bleibt damit in der Stadt.

Es wird allerdings erstmal zu einer sehr starken Belastung durch den 16. Bauabschnitt kommen vor allem auf der Eisenbrücke. Das sagt auch der Senat. Daher möchte ich gerne die Frage anschließen: haben wir eigentlich in Berlin Bürger erster und zweiter Güte?

Vera Lengsfeld:

Bei einer schnellen Planung würde sich die Belastung für die Anwohner verringern.

Frau Wawzyniak, Gregor Gysi äußerte auf unserer vorherigen Veranstaltung in Treptow einen ähnlichen Ansatz wie Frau Lengsfeld heute: wenn der Ring geschlossen würde, wäre es eine diskutabile Lösung. Wie halten sie es, stimmen Sie mit Gregor Gysi über ein?

Halina Wawzyniak:

Es gibt keine Ringschließung.

Es ist aber sinnvoll darüber nachzudenken, nachdem das Abgeordnetenhaus für den Ausbau und auch der Bund dem zugestimmt hat, jetzt mit der SPD darüber zusprechen wie man das Geld umwidmen kann.

Einige Ideen für andere Projekte wären zum Beispiel der Ausbau von Lärmschutz und Investitionen in den Schienenverkehr.

Für mich gibt's keinen Grund die A100 weiterzubauen!

Das Geld umwidmen ist ein gutes Stichwort: im Programm der Grünen steht die „Ablösung von straßenbaufixierten Infrastrukturprojekten“, Herr Ströbele?

Hans-Christian Ströbele:

Es ist ja richtig, das es alte Planungen sind und Gott sei dank sind sie ja nicht realisiert worden.

Die A100 ist teuer und bringt eine ungemeine Belastung für alle Anreinerbezirke. Warum sollen zur Entlastung von anderen Bürgern, Bürger in Friedrichshain-Kreuzberg mehr belastet werden?

Eine zusätzliche Autobahn macht Berlin für den Autofahrer erst richtig attraktiv.

Eine Autobahn lockt die Autofahrer an und deswegen kann man nur gegen den Bau der A100 sein.

Die A100 wäre im Übrigen noch teurer als der Transrapid München – Flughafen.

Jeder soll die Kosten selber tragen, die er durch seine Mobilität verursacht, so steht es im Parteiprogramm der FDP:

Markus Löning:

Wir sind der Meinung, dass jeder sein Verkehrsmittel wählen darf.
Vor 4 Jahren sollte das Ding durch eine Rot-Grüne Mehrheit gebaut werden.
Für mich sehen die Planungen von Frau Junge-Reyer so aus, als ob die Autobahn auch mit Rücksicht auf die Bürger geplant ist.
Wenn man den Ring schließen will, gehört jetzt auch dieser Abschnitt dazu.
In einer Stadt wie Berlin brauchen wir auch einen Autobahnring der Verkehr aus der Innenstadt herausholt.

Herr Löning, es ist doch aber so, dass die FDP eigens einen Experten damit beauftragt hat zu prüfen in wie fern diese Autobahn auch in Bezug auf Arbeitsplätze sinnvoll ist. Und dieser Experte kam nicht zu einem derart positiven Fazit.

Markus Löning:

Sicher ist es die Frage ob es dem Standort nützt. Aber die Autobahn an sich macht Friedrichshain-Kreuzberg attraktiver wenn man über sie den Flughafen schnell erreichen kann. Schon allein das kommt den Menschen und Unternehmen hier zu gute. Ob der Bau auch den ansässigen Firmen zu gute kommt, hat man selbst in der Hand indem man die Lose möglichst klein hält.

Herr Böhning, Sie haben in ihrer Landespartei einen Antrag gegen den Autobahnausbau durchgesetzt. Welche Chancen hat die Umsetzung dieses Beschlusses nach der Bundestagswahl? Fühlen Sie sich in anbeacht der Meinungen im Senat allein mit ihrem Standpunkt in ihrer Partei?

Björn Böhning:

Entschuldigen Sie, ich muss noch kurz etwas zu den Aussagen von Frau Lengsfeld anmerken:

Ich glaube selbst bei Frau Merkel ist angekommen, dass es einen Klimawandel gibt. Selbst die Chinesen sehen langsam ein, dass es einen solchen menschlich induzierten Klimawandel gibt. Da finde ich es schon sehr grotesk, dass Sie sich dann hier hinsetzen und allen Ernstes behaupten, dass es einen solchen Einfluss des Menschen auf den Klimawandel gibt.

Zur Frage: ich fühl mich zum Thema A100 gar nicht allein in der Partei und ich sage die Debatte um die Verlängerung der A100 muss lauter werden. Danke für euer Engagement, eure Arbeit ist sehr gut und wichtig! (an die BISS)

Parteimeinung ist jetzt erstmal, das nicht weiter gebaut werden soll. Nun muss im Abgeordnetenhaus und im Senat geklärt werden ob gebaut wird. Meine 3 Hauptargumente gegen den Ausbau sind:

1. der 17. Bauabschnitt kommt nicht. Ein Doppelstocktunnel unter dem Ostkreuz und der Gürtelstraße ist nach den Geschehnissen von Köln nicht mehr vertretbar.
2. der Bau des 16. Abschnittes erzeugt erhebliche Belastung in Friedrichshain, weil der Verkehr in die Stadt geleitet wird. Die Stralauer Str., die Warschauer Str. und der Rudolfskiez werden dadurch von Automassen überrollt und die Lebensqualität der Bewohner dort extrem verschlechtert.
3. der Schwerlastverkehr wird durch den Ausbau in die Stadt gelockt. Das zeigt der vorherige Ausbau der A113. Seitdem es diese Strecke gibt, fährt mehr Schwerlastverkehr durch die Stadt über A113, A100 und A111 statt über den Berliner Ring A10!

*Welche Chance sehen sie auch auf Bundesebene ihre Meinung durchzusetzen?
(Frage an Björn Böhning, Halina Wawzyniak und Hans-Christian Ströbele)*

Björn Böhning:

Wenn Schwarz-Gelb das Verkehrsministerium besetzt dann wird die Autobahn gebaut werden.

Ich kann versuchen im Bundestag in den betreffenden Ausschuss zu kommen, um dort die Pläne einzusehen und zu diskutieren. Wir müssen die Diskussion aber auch weiter auf Landesebene führen und ich werde das tun!

Halina Wawzyniak:

Wir werden die Möglichkeiten der Opposition auf Bundesebene ausnutzen um das Projekt stoppen zu können.

Hans-Christian Ströbele:

Wir müssen ja davon ausgehen, dass die A100 gebaut wird, bzw. weitergeplant wird. Weil der Senat die Autobahn will. Weil Frau Junge-Reyer und Klaus Wowereit sie wollen und auch die große Koalition im Bundestag die Autobahn will.

Selbst die SPD hat den Antrag der Grünen abgelehnt, das Geld umzuwidmen bzw. die Planungen zu stoppen.

Der Bund hatte sogar folgendes vorgeschlagen: „das Geld könnt ihr auch zum Ausbau der schiene nutzen.“ Aber der Berliner Senat hat nein gesagt: „wir wollen die Autobahn“.

Wir versuchen nun, die Umwidmung wieder in die Debatte zu bringen und durchzusetzen, denn gerade im öffentlichen Verkehr ist das Geld ja zur Zeit sehr notwendig.

Halina Wawzyniak:

Entschuldigung ich muss eben dazwischen fragen: Wenn man das Geld umwidmen kann, warum steht dann die A100 im Bundesverkehrswegeplan noch drin?

Hans-Christian Ströbele:

Ja selbstverständlich. Das Land hatte ja nur einmalig die Chance das Geld umzuwidmen vom Bund aus. Aber der Senat hat nein gesagt. Dadurch steht die A100 weiterhin im Bundesverkehrswegeplan.

Die Bevölkerung muss hier aktiv werden und so stark auf die Straße gehen, das dieser Bau politisch nicht mehr tragbar ist.

Wenn die Gelder frei wären, sehen sie andere Projekte für die das Geld in Berlin besser angelegt wäre, Herr Löning, Frau Lengsfeld?

Markus Löning:

Ich bin zu wenig Verkehrsexperte, um diese frage zu beantworten. Zwar braucht die S-Bahn wie man sehen kann zurzeit wirklich Geld aber die Frage stellt sich auf Bundesebene ja auch nicht. Wenn Berlin die A100 nicht baut, dann rückt ein anderes Projekt des vordringlichen Bedarfs nach vorn und wird für dessen Umsetzung verwendet. Die Debatte was wir mit dem Geld machen könnten stellt sich nicht. Entweder A100 oder das Geld ist weg.

Zwischenruf Hans-Christian-Ströbele:

Wir müssen es probieren!

Markus Löning:

Nein das ist nicht die Realität.
Sie streuen den Leuten Sand in die Augen!

Vera Lengsfeld:

Die Messen sind gesungen, hat Herr Ströble gesagt. Es gibt im übrigen auch Grüne die dafür sind.

Zwischenruf aus dem Publikum:

Wer? Nennen Sie Namen!

Kommentar von Tilmann Heuser:

Das Verkehrsministerium ist offener was die Umwidmung von Geldern angeht, das kann ich aus meiner Zeit als Verkehrsreferent beim Bundesverband des BUND bemerken (außer die straßenbauabteilung). Selbst der Bundesrechnungshof hat Zustimmung signalisiert.

Wir wollen noch kurz das S-Bahnchaos und die Bahnprivatisierung ansprechen: Wie sieht Ihre Bahn der Zukunft aus, Frau Wawzyniak? Wie verhindern Sie, dass die Staatbahn aus dem LINKE Parteiprogramm keine Beamtenbahn wird?

Halina Wawzyniak:

Die Bahn gehört zur öffentlichen Daseinsvorsorge. Die BVG soll als integriertes öffentliches Unternehmen beibehalten werden, das haben wir in den Koalitionsvertrag in Berlin festgesetzt.

Meine Bahn der Zukunft rückt näher an die Bürger. Im Aufsichtsrat muss eine gemeinsame Politik gemacht werden, in der auch Verbände Anteil nehmen.

Wie geht es konkret weiter mit der Privatisierung und der S-Bahn, Herr Böhning?

Björn Böhning:

Ich persönlich bin dem Bündnis „Bahn für alle“ beigetreten. Ich sage: „die Bahn gehört nicht an die Börse sondern auf die Schiene“. Im Wahlprogramm der SPD steht ein klarer Ausschluss des Börsengangs. Meiner Meinung nach soll die Bahn dafür da sein:

1. umweltfreundlich mehr verkehr auf der Schiene ziehen. Das kann einem öffentlichen Unternehmen besser gelingen als einer bahn die nicht in ihr Streckennetz und ihre Züge usw. investiert.
2. soll sie Regionen anbinden.
3. und mehr Verkehr zwischen den Städten aufnehmen um die Flugverbindungen zu entlasten.

Auch die S-Bahn soll nicht privatisiert werden. Weiter zur S-Bahn: Es sind Straftaten passiert. Diese müssen aufgeklärt werden und auch die Mitverantwortlichen müssen zur Verantwortung gezogen werden.

„Wir wollen nicht, dass die Bahn privatisiert wird. wir wollen aber das die S-Bahn ausgeschrieben wird“ wie soll nun gearbeitet werden, Herr Ströbele?

Hans-Christian Ströbele:

Ich verstehe nicht wie Berliner und Senat die Nichterbringung der Leistung so hinnehmen können. Wir müssen den vertrag doch wegen Nichtleistung kündigen

können. Wir müssen das Vertragsverhältnis so wie es jetzt ist kündigen und neu aushandeln. Es kann doch nicht sein, dass bei Nichtleistung der Senat nicht die Zahlungen kürzen kann. Es braucht neue Verträge in denen die Bahn garantiert, dass der S-Bahnverkehr hier läuft. Nur so kann man die S-Bahn zu vernünftigen Konditionen weiterführen.

Wir waren immer gegen den Börsengang der Bahn.

Aber wie passt das zusammen? Kein Börsengang aber Teile des S-Bahn ausschreiben und an andere, private Unternehmen vergeben?

Hans-Christian Ströbele:

Wir wollen doch erstmal den Vertrag lösen, dann kann man so ausschreiben, dass die Bahn unter vernünftigen Bedingungen die Leistungen weiterführen kann.

Das müsste doch voll auf ihrer Linie sein, Herr Löning?

Markus Löning:

Ich gebe ihnen Recht (Hr. Ströbele): der Vertrag ist unglaublich. Das ist ein Skandal. Björn Böhning hat Recht, es muss Strafverfahren gegen die Verantwortlichen bei der S-Bahn geben, wenn da Protokolle gefälscht worden sind. Und das kann ich nicht mal einer Senatorin vorwerfen, wenn auf dieser unteren Ebene kriminell gehandelt wird.

Das ist das eine.

Jetzt machen wir die Debatte über die Rechtsform der S-Bahn auf.

Wir haben den Börsengang wie ihn Mehdorn vorangetrieben hat abgelehnt, weil er verantwortungslos war.

Privatisierung ist doch kein Selbstzweck! Sie soll etwas für die Kunden bringen. Die Bahn soll dadurch günstiger, schneller und sauberer werden.

Wettbewerb hat so seine guten Seiten, das hat der BVG-Streik im letzten Jahr gezeigt, als wenigstens noch die S-Bahn zur Verfügung stand und in diesem Jahr ist es andersherum.

Wie sieht die Zukunfts-S-Bahn bei ihnen aus, Frau Lengsfeld?

Vera Lengsfeld:

Das S-Bahn-Chaos kommt ja nicht daher, dass da Protokolle gefälscht wurden. Das liegt daran, dass die Lieferstandards von Bombardier so schlecht waren. Früher wurden die Prototypen ausreichend lang getestet, das hat bei der neuen S-Bahn nicht stattgefunden. Und das muss man erstmal ändern, denn ansonsten gibt es ja keine plausible Erklärung dafür.

Ich weiß nicht was gegen eine „Berlin-Brandenburgische-Bahn“ spricht, wie man sie beispielsweise in München hat.

Volksaktien für die Bahn wären ja auch eine Idee über die man diskutieren kann. Und das eine Privatisierung etwas bringt, kann man ja heute schon stellenweise erkennen. So kann man z.B. schon heute vom Anhalter Bahnhof mit dem „Connex“ nach Leipzig fahren.

Schlussrunde:

Die Kandidaten haben nun die Möglichkeit noch mal ihre Standpunkte in einer Art „Schlussplädoyer“ zu verdeutlichen.

Markus Löning:

Die Autobahn nach Süden wird entlasten.

Zur Verkehrssteuerung: die Verkehrspolitik sollte mit Anreizen und nicht mit Verboten arbeiten. Wir müssen eine massive Ausdehnung des Fahrradverkehrs berücksichtigen und die Straßen für diesen Verkehr anpassen.

Ich halte nix von dieser Autobahnmaut (im Parteiprogramm), das fördert Korruption.

Im Wesentlichen sollte öffentliche Struktur von öffentlichem Geld bezahlt werden.

Ich bin kein Fan von der Citymaut. Im Vergleich zwischen Berlin und London geht es in Berlin viel entspannter zu. In London ging nix mehr, daher musste diese Maßnahme in London gemacht werden.

Vera Lengsfeld:

Wenn der öffentliche Verkehr so funktioniert wie er soll, ist es viel entspannter mit dem öffentlichen Verkehr in die Stadt zu fahren. Und ich bin dafür über den ÖV die Verkehrsprobleme in der Stadt zu lösen.

Die Stadt muss sich dringend auf den starken Fahrradverkehr besser einstellen.

Halina Wawzyniak:

Ich fand die Statements gegen die A100 aus dem Publikum sehr überzeugend.

Was ist mit kurzen Wegen zwischen Arbeit und Leben? Was ist mit Fahrradverkehr?

Ich finde das gut, dass sich hier alle für den Fahrradverkehr aussprechen!

Ich lehne die Citymaut ab, weil die mit der dicken Brieftasche fahren trotzdem mit dem Auto durch die Stadt und die Armen können nicht obwohl sie müssten.

Ich muss an dieser Stelle noch mal Herrn Ströbele fragen:

Wie soll der Senat die Kündigung des Vertrags mit der S-Bahn machen? Der Vertrag ist gekündigt und dann sagt die Bahn, „na gut dann brauchen wir ja auch nicht mehr fahren“, was machen wir dann?

Hans-Christian Ströbele:

Eine Kündigung heißt ja nicht, dass die S-Bahn keine Leistung mehr bringen muss, wenn der Vertrag weg ist. Er wird ja so gekündigt, dass ein neuer Vertrag direkt anschließt.

Die Autobahn schafft indirekte Wege und neue unnötige Wege. Sie saugt Verkehre an die versuchen über die Autobahn schneller an ihr Ziel zu gelangen.
Wir hatten mal eine ähnliche Diskussion zum Tiergartentunnel:
Da sieht man heute wie es an den Auffahrten aussieht. Dies ist ein entscheidendes Argument gegen die A100.

Björn Böhning:

Wenn man in der Innenstadt den Autoverkehr zurückführen will, muss man den öffentlichen Verkehr in der Innenstadt attraktiver machen und den Autoverkehr reglementieren.

Ich freue mich, dass auf dem Podium so stark für den Fahrradverkehr Partei genommen wird.

Ich finde es grotesk, dass wir auf der einen Seite den Vertrag kündigen und wenn die S-Bahn dann den verkehr komplett einstellt. Was ist denn dann?

Wenn die Bahn als öffentlicher Träger gestärkt werden soll, dann können wir nicht die Netze ausschreiben.

Siehe Brandenburg: ich finde es nicht richtig, dass dort Leistungen an „Fremde“ vergeben werden, Stichwort Lohndumping.

Was die Citymaut angeht: wir müssen den Individualverkehr in der Innenstadt unattraktiv machen. Da geht es auch um stadtplanerische Fragen. Fahrradverkehr müssen wir dazu fördern.

Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir nächstes Jahr ein „Rent a Bike“-System hier in Berlin haben, das attraktiver ist als das DB-Bike, um den Fahrradverkehr in Berlin auszubauen.