

Autor: Dirk Rodenkirch  
Gesprächspartner: Gerd Landsberg  
Redaktion: Evi Seibert SWR Studio Berlin  
Sendung: Samstag, 14.09.2019, 18.30 – 18.40 Uhr, SWR

SWR Interview der Woche vom 14.09.2019

SWR: Herr Landsberg, Haushaltswoche im Bundestag. Der Bundesfinanzminister hat seine Pläne für das kommende Jahr vorgelegt, also für 2020. Laut Olaf Scholz sind 40 Milliarden Euro für Investitionen eingeplant. Er sagt, das ist Rekord. Trotzdem gibt es Kritik, viele sagen, das reicht nicht. Der Staat müsse noch mehr investieren. Sehen Sie das auch so?

G. L.: Das sehen wir auch so. Zumal das, was Herr Scholz gesagt hat, betrifft ja die Investitionen des Bundes. Bei den Kommunen haben wir einen Investitionsrückstand von über 138 Milliarden. Das sehen die Bürger, die Straßen müssten gemacht werden, viele Gebäude, also das betrifft den Bund, und ich glaube, dass da viel mehr geschehen muss. Und ich glaube auch, dass da noch mehr geschehen wird.

SWR: Heiß diskutiert wird ja, ob der Bund neue Schulden machen soll, um mehr Geld investieren zu können. Also Abschied von der schwarzen Null? Ja oder nein, was meinen Sie?

G. L.: Also die schwarze Null ist in Deutschland ein Heiligtum, die wird man ganz sicherlich nicht schlachten, aber wir sind hier in einer Sondersituation. Der Bund kann Geld aufnehmen, also Schulden machen und bekommt dafür noch Geld. Das sind ja dann gar keine echten Schulden, und wenn das investiert würde in Infrastruktur, dann ist das eine vernünftige Entscheidung für die Zukunft. Also ich glaube, eine grundlegende Investitionsoffensive, jetzt nicht nur bei den Kommunen, schauen sich die Bahn an, die braucht auch Geld, das wäre in der jetzigen Finanzlage sinnvoll. Es muss allerdings langfristig angelegt sein.

SWR: Das SWR Interview der Woche mit Gerd Landsberg vom Städte- und Gemeindebund. Herr Landsberg, kommende Woche gibt es die mit Spannung erwartete Sitzung des Klimakabinetts. Da sollen die Weichen gestellt werden für die Klimaschutzpolitik der Bundesregierung der nächsten Jahre. Im Vorfeld war viel von Belastungen, von Verboten die Rede und natürlich von der Bedeutung des Klimaschutzes. Unabhängig von den möglichen Ergebnissen, welches Signal sollte aus ihrer Sicht vom Klimakabinett ausgesendet werden, damit die Menschen da auch mitgenommen und nicht abgeschreckt werden?

G. L.: Also der Klimagipfel, beziehungsweise das Klimakabinett muss einen Masterplan vorstellen, der langfristig trägt. Und es gibt sozusagen ein magisches Dreieck. Wir müssen im Klimaschutz besser werden. Wir müssen unsere Ziele erreichen. Gleichzeitig müssen wir aber auch die Innovationskraft der Wirtschaft stärken. Und wir müssen sicherstellen, dass die

Energieversorgung gesichert bleibt. Diese drei Ziele gehören zusammen. Teilweise widersprechen sie sich natürlich, aber sie sind unverzichtbar. Und deswegen hoffe ich, dass diese Entscheidung etwas aus dieser Hysterie herausnimmt. Wir überbieten uns mit Einzelmaßnahmen, mit Verboten und was man noch alles machen kann. Das ist nicht die Lösung. Wir brauchen den besagten Masterplan und da muss man auch ehrlich sein, das wird nicht zu zaubern sein von heute auf morgen. Es geht übrigens nicht um das Klima in Deutschland, sondern um das Weltklima. Und deswegen gehören da sicherlich auch internationale Ansätze dazu. Ich will mal ein Beispiel nennen: der CO<sub>2</sub>-Ausstoß weltweit. Da liegt Deutschland bei 2,23 Prozent. Der größte ist natürlich China mit 28 Prozent. Das heißt jetzt nicht, dass wir weniger tun müssen oder nichts tun, ganz im Gegenteil. Aber das gehört zusammen gedacht, und das ist das Entscheidende.

SWR: Es gibt den Vorschlag aus der Union, für eine Klima-Anleihe. Das heißt, der Bürger könnte sozusagen am Klimaschutz verdienen, wenn er dem Staat für seine Vorhaben Geld leiht. Lässt sich Klimaschutz auf diese Weise besser vermitteln?

G. L.: Ich glaube schon, aber Sie wissen ja, man kriegt als Sparer, und die gibt es ja viele in Deutschland, praktisch gar keine Zinsen. Wenn man viel Geld hat, ab hunderttausend aufwärts, müssen sie sogar Negativzinsen bezahlen. Das wäre sicherlich ein Signal, wo Bürger gerne auch ihr Geld investieren und das auch noch mit einem guten Gewissen. Insofern finde ich das eine ganz gute Idee.

SWR: Eine zentrale Frage bei den Klimaschutz-Beratungen lautet: Soll der Ausstoß des klimaschädlichen Kohlendioxids, kurz CO<sub>2</sub>, künftig einen Preis bekommen? Und wie soll das umgesetzt werden? Durch eine Steuer oder in dem Gebäude und Verkehr in den Emissionshandel eingebunden werden? Können Sie sich für eine der beiden Varianten erwärmen?

G. L.: Also ich bin da offen, denn man muss ehrlich sein, wenn man den Zertifikaten-Handel bevorzugt, kann der eigentlich nur europäisch funktionieren und natürlich steht das Klimakabinett unter Druck, jetzt was Schnelles zu liefern. Sie wissen, in Europa mahlen die Mühlen langsam. Viele europäische Staaten sehen ja auch Energieversorgung ganz anders als wir. Und deswegen vermute ich mal, dass es eine wie auch immer geartete CO<sub>2</sub>-Bepreisung geben wird.

SWR: Umweltministerin Schulze sagt dazu, die Regierung wird klimaschädliches Verhalten teurer machen. Übersetzt heißt das: eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung wird Autofahren, Fliegen und auch das Heizen von Häusern und Wohnungen für viele wohl verteuern. Im Gegenzug könnten dann möglicherweise die Stromkosten gesenkt werden. Glauben Sie an diese erhoffte Lenkungswirkung? Also wird das dazu führen, dass die Menschen weniger fliegen, weniger große, verbrauchsstarke Autos fahren?

G. L.: Also, ich glaube weniger an das Zaubermittel Steuern, auch wenn das in der öffentlichen Diskussion so eine große Rolle spielt. Man glaubt auf einmal mit Steuern ist alles zu lösen. Klimawandel - CO<sub>2</sub>-Steuer, zu viel Flüge - Kerosinsteuer, Fleischkonsum - höhere Mehrwertsteuer, Plastik - Plastiksteuer. Das kann eine gewisse Wirkung haben, aber eben nur eine gewisse. Schauen Sie sich mal die Dieselpreise an. Es hat schon Zeiten gegeben, da war der Diesel fast 30, 40 Cent teurer als im Moment. Und sind die Leute da weniger

gefahren? Ich habe das jedenfalls nicht feststellen können. Also, ob das nur über eine Steuer funktioniert und spürbar funktioniert, darum geht es ja, da habe ich ganz, ganz große Zweifel. Hinzu kommt, es gibt ja viele Menschen, die sind auf das Auto angewiesen. Wir sind eine mobile Gesellschaft, wir haben sehr, sehr viele Pendler, also für die muss es auf jeden Fall einen Ausgleich geben. Blick nach Österreich, da gibt es sogenannte Pendler-Euro. Da können sie je nachdem, wenn sie aus Arbeitsgründen pendeln müssen, teilweise 600, 700 Euro im Jahr bekommen. Um sicherzustellen, dass die Leute auch weiter ihrer Arbeit nachgehen können.

SWR: Es gibt Vorschläge, den ÖPNV kostenlos anzubieten oder Jahrestickets für 365 Euro, damit Menschen vom Auto auf Bus und Bahn umsteigen. Solche Jahrestickets werden ja auch schon in Bonn und Reutlingen etwa getestet. Sind das Modelle, die aus ihrer Sicht Erfolg versprechen?

G. L.: Ja, aber sie versprechen dann Erfolg, wenn sie das vorbereiten. Also es gibt ja das berühmte Beispiel Wien, übrigens auch Luxemburg, da ist seit dem 1. Mai der ÖPNV sogar kostenlos. Das kann aber nur funktionieren, wenn sie dann auch was anbieten. Das heißt, wenn sie es auf einmal ganz preiswert machen und ein Euro pro Tag ist in der Tat preiswert, dann werden sicherlich sehr viele Leute plötzlich Bus fahren wollen, aber dann muss es die Busse auch geben. Sie müssen getaktet sein, sie müssen sicher sein. Das heißt, das können sie nicht von heute auf morgen machen. Aber im Prinzip finde ich das gut, wenn es vernünftig vorbereitet ist und ganz besonders gut fände ich, wenn sie mit diesem Jahresticket dann nicht nur in Bonn fahren können, sondern auch in Berlin und Hamburg. Das wäre schon auch ein Beitrag zur Mobilität.

SWR: Das SWR Interview der Woche mit Gerd Landsberg, er ist Hauptgeschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes. Herr Landsberg, Elektro-Tretroller waren das Sommerthema, die neue Attraktion in vielen Städten. Dieser Hype ging aber irgendwie nach hinten los. Aus der Vorfreude wurde schnell der Ärger darüber, dass diese E-Scooter überall im Weg rumstehen und die Leute, die damit unterwegs sind, sich nicht an Regeln halten. Welche Bilanz ziehen Sie nach rund zweieinhalb Monaten?

G. L.:

Also, ich sehe das nicht so negativ. Wir haben ja, die drei kommunalen Spitzenverbände, mit den großen Herstellern eine Vereinbarung geschlossen, dass es eine gewisse Überwachung gibt, das wird sich einspielen. Man muss fairerweise sagen, die Leute haben natürlich am Anfang auch das Gefühl gehabt, das ist eigentlich gar kein Fahrzeug, das ist so ein Spielzeug, nicht, da fährt man dann zu zweit drauf, vielleicht auch ein bisschen angetrunken. Da gibt es inzwischen auch entsprechende Maßnahmen der Städte, aber auch der Hersteller. Es wird sich einspielen, wie in allen anderen europäischen Städten auch. Nur zu glauben, also, der E-Scooter ist jetzt ein wichtiger Baustein in der Verkehrswende, weil die Leute das Auto stehen lassen, um mit dem Roller zu fahren, das glaube ich nicht. Warten Sie mal ab, wenn der Winter kommt.

SWR: So hat es aber der Verkehrsminister verkauft, oder? Andreas Scheuer hat gesagt, die Tretroller seien ein wichtiger Baustein, um die Verkehrswende voranzubringen.

G. L.: Also, wenn er das so sieht, ich sehe es anders, warten wir mal ab. Aber es schafft

natürlich eine gewisse Fröhlichkeit in den Städten. Und wir sollten nicht immer alles mies machen. Also, Deutschland ist bekannt dafür, wenn immer was Neues kommt, sie haben sofort das „geht gar nicht“ und „brauchen wir doch alles nicht“. Also ich glaube, die Städte werden das hinkriegen.

SWR: Noch einen Verkehrsthema zum Schluss Herr Landsberg. In Berlin hat es kürzlich einen tragischen Unfall mit einem SUV, also einen modernen Geländewagen gegeben. Das Unglück hat eine Diskussion losgetreten über diese Art von Fahrzeugen. Ob sie zu groß sind für Innenstädte und ob man sie eben besser aus der Stadt raushalten sollte, begrenzen sollte, von der Anzahl, von der Größe. Wird diese Frage auch in ihrem Verband diskutiert?

G. L.: Nein, die wird in meinem Verband nicht diskutiert. Wir halten von solchen Verbotsorgien überhaupt nichts, sie bringen nichts. Die Frage ist übrigens auch noch gar nicht diskutiert worden, ab wann fängt denn der sogenannte SUV an? Ist das schon der BMW X1 oder ist das erst der BMW X5? Wer legt das fest? Wer kontrolliert das? Und dieser furchtbare Unfall, der da in Berlin passiert ist, beruht übrigens darauf, dass der Mann wohl einen epileptischen Anfall hatte. Und wenn sie das zu Ende denken, dann müssten sie auch sagen, es dürfen keine Lkws mehr in die Stadt fahren. Also, dass das vielleicht nicht vernünftig ist, sich als Einzelperson so ein großes Auto zu kaufen, ist eine andere Frage. Aber wir sollten davon wegkommen, alles zu verbieten, weil wir es doch sowieso nicht umsetzen können. Das sind immer so spontane Ideen. Und die finden dann in den Medien auch einen Widerhall. Ich glaube nicht, dass das der richtige Weg ist.