



Interviews

26. Juli 2024, 7.15 Uhr

Stefan Gelbhaar, verkehrspolitischer Sprecher von Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag, im Gespräch mit Sandra Schulz

Sandra Schulz: London, Oslo oder in Deutschland die Flughäfen Köln-Bonn und Frankfurt, das sind die Ortsmarken der jüngsten Störaktionen der Aktivisten der sogenannten Letzten Generation. Das Vorgehen ist inzwischen bekannt. Die Aktivistinnen und Aktivisten kleben sich auf dem Asphalt fest, im Falle der Flughäfen auf dem Asphalt der Start- und Landebahnen. Die Forderung lautet: Raus aus den Fossilen bis 2030. So hieß es auf der Plattform Ex. Hunderte von Flügen mussten gestrichen werden – in einer Woche, in der fast alle Bundesländer Sommerferien haben. Damit ist die Diskussion um die sogenannte Letzte Generation zurück und mit dabei auch eine Debatte um die Sicherheit von Flughäfen und darüber können wir jetzt sprechen. Am Telefon ist Stefan Gelbhaar, für Bündnis 90/Die Grünen Obmann im Bundestags-Verkehrsausschuss. – Schönen guten Morgen!

Stefan Gelbhaar: Guten Morgen.

Schulz: Diese Störaktionen, die wir jetzt gesehen haben, was sagen die über die Sicherheit von Flugplätzen in Deutschland?

Gelbhaar: Flugplätze sind große Areale. Die wird man selten zu 100 Prozent schützen können. Wir hatten vor einem Jahr, wenn ich mich recht entsinne, schon mal etwas Ähnliches in Hamburg. Und da hatte ich jetzt eigentlich erwartet, dass sich die Flughäfen einmal zusammensetzen und überlegen, wie sie gerade diese großen Zaunanlagen besser schützen, so dass man so leicht auf das Gelände eindringen kann. Das ist jetzt nicht bloß, wenn Menschen eindringen, um sich da auf dem Gelände irgendwie festzukleben; es können auch andere Sachen noch gemacht werden, Stichwort die Flugzeuge selbst und Ähnliches. Deswegen, glaube ich, ist nach Hamburg noch nicht die Konsequenz in den Maßnahmen getroffen worden, die da zu treffen ist.

Schulz: Wer hätte die Konsequenzen denn ziehen müssen?

Gelbhaar: Zuerst sind die Flughafenbetreiber selbst dafür zuständig zu schauen, dass ihr Gelände – sie haben dort das Hausrecht – nicht einfach so betreten werden kann. Da ist regelmäßig ein Zaun herum. Offensichtlich sind diese Zaunanlagen aber sehr leicht zu überwinden.

Schulz: Aber es ist schon schwer zu verstehen, glaube ich, aus Perspektive der Flugreisenden, die das Prozedere, auch die peniblen Sicherheitsvorschriften innerhalb der Terminals kennen, die sehr genau wissen, dass es ein Ding der Unmöglichkeit ist, Fläschchen mit Flüssigkeiten von mehr als 100 Millilitern in die Flugzeuge reinzubringen. Wie kann das überhaupt sein, dieser Kontrast zwischen drinnen und draußen?

Gelbhaar: Die Flugsicherheit wird anscheinend immer noch sehr stark – das ist ja auch nicht verkehrt – auf das Flugzeug bezogen. Das heißt, dass im Flugzeug nichts passieren kann, da keine Gegenstände mitgeführt werden, die zur Gefährdung des Fluges selbst nach Abheben des Flugzeuges oder beim Abheben des Flugzeuges passieren könnten. Offensichtlich war bislang weniger ein Fokus auf die Sicherheit des Flugfeldes, wo der Flug selbst nicht gefährdet wird, sondern das Starten – und das ist die spannende oder die schwierige Frage – und auch das Landen. Wenn ein Flugzeug steht, dann ist das nicht schön für viele zehntausende Menschen, aber dann ist noch nicht die Gefahr als solche da. Aber wenn ein Flugzeug in der Luft ist und landen will – und dann der Flughafen in der Art und Weise nicht funktioniert, das kann schon eine Gefahr auslösen.

Schulz: Sie haben gerade die Flughafenbetreiber angesprochen. Aber ist es nicht auch eine Frage nach den rechtlichen Vorgaben, weil klar ist, dass Betreiber in Abwägung von Kosten und Nutzen das zumindest als ersten Anhaltspunkt nehmen? Nancy Faeser will die Zäune höherziehen lassen. Wird das reichen?

Gelbhaar: Die Zaunfrage oder wie man eine Zaunanlage sichert, das ist, glaube ich, ein Punkt. Ob man Rechtsfragen zu lösen hat? Die Polizei und die Gerichte werden sich diese ganzen Vorgänge eh vornehmen und ich glaube, dass da das Recht gut ausgestattet ist. Ich sehe jetzt da nicht unbedingt Handlungsnotwendigkeit, das sage ich auch als Strafrechtler. Wie bei jeder Aktion, bei jedem Vorgang, den es da gibt, ist die Empörung am Folgetag immer sehr, sehr groß. Und das ist ja auch verständlich, da viele Menschen Opfer von diesen Verkehrsbeschränkungen geworden sind, aber man muss dann schon schauen. Manchmal fehlt einem bei der Empörung ein bisschen das Verhältnis und ich glaube, man braucht noch mal einen Tag Abstand, um zu gucken, wo die Verhältnismäßigkeit auch bei dem, was da al-

les so gefordert wird, da ist. Die Flughäfen zu schützen ist richtig. Das Recht bei jeder Aktion, die da mal stattfindet, gleich noch mal verschärfen zu wollen und auf etwas irre Wege in der Argumentation zu verfallen, ist da vielleicht nicht richtig.

Schulz: Aber, Herr Gelbhaar, genau das ist das, was die Ampel als Reaktion schon gemacht hat. Das war gerade im Kabinett, ist noch nicht geltendes Recht, aber zumindest der Kurs, auf dem sich die Ampel jetzt bewegt, die Strafandrohungen zu erhöhen. Das halten Sie für einen Irrweg?

Gelbhaar: Bei dem, was jetzt in den Zeitungen steht, das Ereignis Köln-Bonn und Frankfurt am Main – das war vor ein, zwei Tagen -, da würden Sie mich überraschen, wenn da die Ampel-Regierung schon im Kabinett was beschlossen hat.

Schulz: Diese Verschärfungen im Luftsicherheitsgesetz waren jetzt im Kabinett. Das war Zufall, dass das zeitlich zusammenfiel.

Gelbhaar: Das ist die Reaktion auf Hamburg, wenn ich das richtig verstehe, was Sie gerade meinen, und dort wurde über einen Monat in einem Prozess abgewogen und gefeilt, und das ist in Ordnung. Wenn Sie sich heute Morgen die Zeitungen durchlesen, wer da schon wieder alles was gefordert hat, dann fragt man sich, ob den Menschen zum Beispiel diese Verschärfungen bekannt sind, oder ob da einfach aus Spaß noch mal eine Forderung reingepackt wird. Gerade beim Strafrecht geht es nicht um Spaß, sondern da geht es darum, dass Polizei, Staatsanwaltschaft, Gerichte gut arbeiten können. Das können die und deswegen ist es richtig und richtiger, sich jetzt anzuschauen, wie man Flughäfen gut sichert, Stichwort Zaun, und nicht immer das Strafrecht bemüht und da jeden Tag eine neue Sau durchs Dorf treibt.

Schulz: Lassen Sie uns noch weitergehen zu der anderen Mobilitäts-Großbaustelle, die Sie auch bearbeiten. Die Deutsche Bahn – Sie sitzen da auch mit im Aufsichtsrat – und gestern diese Zahlen: 1,2 Milliarden Euro Verlust. Es sollen 30.000 Stellen gestrichen werden. Muss die Deutsche Bahn schrumpfen, um besser zu werden?

Gelbhaar: Das muss jetzt der Finanzvorstand noch mal genau untersetzen, was er da gemeint hat, ob er quasi über die Jahre die Bahn umbauen will. So klang es. Dann wird da kein Mensch gekündigt oder Ähnliches, weil der Sound schwingt dann immer so mit. Ich persönlich glaube nicht, dass die Bahn schrumpfen muss. Ganz im Gegenteil. Der Kurs sollte ein

anderer sein, mehr Angebot bei der Bahn, und dafür hat sich die Bundesregierung jetzt aufgemacht, dieses Schienennetz endlich mal zu sanieren – und dafür nehmen wir jetzt richtig viel Geld in die Hand. Darum ist es ja sinnwidrig, im gleichen Atemzug zu sagen, wir schrumpfen jetzt die Bahn.

Ich sage aber auch, in den diversen Zentralen der Bahn wird ja immer wieder beklagt oder angemahnt, dass man guckt, wo sind durch Digitalisierung, durch Effektivierung von Vorgängen Möglichkeiten da, auch eine Verschlinkung herbeizuführen.

Schulz: Aber 30.000 Stellen – in welchem Universum ist es vorstellbar, dass ein Unternehmen ein besseres Angebot bekommt unter so einem massiven Personalabbau?

Gelbhaar: Die Bahn hat ja selber mehrere hunderttausend Angestellte. So gesehen ist die Zahl enorm und deswegen sage ich auch, das muss der Finanzvorstand noch mal genauer erklären, wie er das gemeint hat. Trotzdem muss man sich die Dimension der Größe der Bahn immer wieder vor Augen führen, um zu verstehen, um wie viele Menschen oder um wieviel es dort im Kern geht. Und trotzdem, ich sage auch: Mir geht es darum, dass das Bahnangebot besser wird, pünktlicher wird, aber auch mehr wird, und dafür braucht man auch mehr Lokführer und nicht weniger. Das ist vollkommen klar. Ob man im Management, wie das ja viele Unternehmen in Deutschland machen, jetzt guckt, wie man dort besser werden kann, effektiver werden kann, das ist, ehrlich gesagt, eine Daueraufgabe. Da brauche ich aber jetzt nicht im Juli 2024 mal eine Zahl, die man mal raushaut, sondern eigentlich jedes Jahr sollte man gucken, wo kann man umbauen, wo kann man besser werden und wo kann man effizienter werden.

Schulz: Und die Bahnreisenden werden sehen, wie es läuft.

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.