

# Hoffnung und Resignation? – Die Lage der Bahn im Jahr 2025

*Professor Christian Böttger beobachtet und kommentiert die Lage der Deutschen Bahn schon eine ganze Weile. Wir haben mit ihm in unserem Büro in Augsburg gesprochen. Ein Gespräch über die Disziplin der Fahrgäste, die kollektive Sorge um den Feldhamster und verhängnisvollen Erfolg.*



**Prof. Christian Böttger**  
Verkehrsexperte  
Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin

## **Christian Böttger**

Seit 20 Jahren nicht mehr wirklich um die Bahn gekümmert... weil noch niemand zu Ende rauchen will oder auf eine bestellte Pizza wartet... Das ist jetzt ja nicht die kollektive Besorgnis über das Schicksal des Feldhamster

## **Andrea Morgenstern**

Unseren heutigen Gast könnte unser Publikum aus den Medien kennen. Oft ist seine Expertise zur Lage der Bahn gefragt. Wenig überraschend, Eisenbahn und Mobilität sind seine Fachgebiete. Professor Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin ist Verkehrs- und Bahnexperte. Hallo Herr Böttger, wir freuen uns sehr, dass Sie heute zu uns ins Augsburger Projektbüro gekommen sind.

## **Christian Böttger**

Guten Tag, Hallo!

## **Andrea Morgenstern**

Herr Böttger, Sie beobachten die Deutsche Bahn schon ziemlich lange. Können Sie ganz kurz skizzieren, wie es so weit kommen konnte?

### **Christian Böttger**

Also wir haben ja mehrere Themen bei der Deutschen Bahn. Wir haben eine Betriebskrise. Wir haben aber vor allem auch eine Krise durch unterlassenen Infrastrukturausbau. Und wir haben eine Finanzkrise des Unternehmens DB AG. Und alle drei haben natürlich unterschiedliche Gründe. Grob gesagt hat sich die Politik eigentlich seit 20 Jahren nicht mehr wirklich um die Bahn gekümmert. Man hat es laufen lassen. Investitionen wurden vernachlässigt, aber eben auch die Steuerung des Unternehmens DB AG durch den Bund war eigentlich immer sehr schwach und in Kombination hat dies eben dazu geführt, dass es heute eine betrieblich, finanziell und hinsichtlich der Investitionen schwierige Situation gibt.

### **Andrea Morgenstern**

Danke für den Umriss. Wir werden auf alle Punkte, die Sie genannt haben, sicherlich noch eingehen im Laufe des Gesprächs.

### **Theresa Wiesmeier**

Sie sind heute über den Neubaustrecke und Wendlingen zu uns mit einer Verspätung angekommen. Eine gut ausgestattete moderne Strecke ist also kein Garant dafür, dass Züge zuverlässiger ankommen. Plädieren Sie trotzdem für Neubaustrecken?

### **Christian Böttger**

Ja, ich glaube, Neubaustrecken sind zwingend erforderlich, um das Netz weiterzuentwickeln und auch die heutige Verspätung hat eben damit zu tun, dass wir einen Flickenteppich haben aus einer Mischung von Neubaustrecken und Nicht-Neubaustrecken. Dass wir überlastete Streckenabschnitte haben, wo eben auch Verspätungen sich dann immer weiter aufschaukeln. Und um wirklich die Bahn zu ertüchtigen, mehr Verkehr aufzunehmen, brauchen wir in der Tat Neubaustrecken überall.

### **Theresa Wiesmeier**

Viele Fahrgäste sind zu Recht unzufrieden mit der Performance der Bahn. Vor allem die schlechten Pünktlichkeitswerte sind für viele ein Grund, nicht Bahn zu fahren. Wie kriegen wir dieses Problem in den Griff?

### **Christian Böttger**

Ich glaube, wenn man erst einmal ausgeht von dem bestehenden Netz und davon ausgeht, dass wir das binnen ein, zwei, drei, vier Jahren eben auch nicht signifikant verändern können, gibt es trotzdem ein paar Punkte, an die man sicherlich herangehen kann. Das eine ist, und das ist sicherlich auch ein Thema, das im Management der DB vernachlässigt worden ist, ist der Personalmangel. Es sind einfach zu wenige Leute ausgebildet worden. Ich glaube, es gibt auch Aussagen noch vor wenigen Jahren, wo der Personalvorstand sich ganz sicher war, dass es keine Engpässe geben würde. Und man hat da wirklich das versäumt. Das ist ein Managementproblem, wobei natürlich der Arbeitsmarkt auch sehr eng ist und es also nicht so leicht ist, auch neue Mitarbeiter zu finden, gerade auch mit den Anforderungen an den Bahnbetrieb, mit Schichtbetrieb und ähnlichem. Das ist der eine Punkt.

Der zweite Punkt ist, dass sich, glaube ich, die Netznutzung verändert hat. Also das Netz wird immer stärker nachgefragt, aber der Effekt ist gar nicht so stark. Das sind 0,75 Prozent mehr Netznachfrage über die letzten 20 Jahre. Aber es ist quasi auch nichts an neuer Strecke dazugekommen. Aber zugleich hat sich die Netznutzung verändert. Wir hatten früher sehr starke Strecken, die viel Verkehr abgefahren haben, gerade im Güterbereich, zum Beispiel im Montanverkehr, wo also wirklich aus einem

Hafen raus eben dann einfach jeden Tag zehn Kohlezüge zehn Kilometer auf ein Kraftwerk gefahren wurden. Solche Verkehre gibt es immer weniger. Der Güterverkehr ist trotzdem gewachsen, aber gewachsen ist vor allem der Containerverkehr oder kombinierte Verkehr – wo also ganze Lastwagen transportiert werden – der auch die Hauptstrecken nutzt. Das heißt also, wir haben eine immer stärkere Nutzung der Hauptstrecken und wir haben immer noch eine Land-Stadt-Wanderung, Das heißt, wir haben einen massiven Druck in den großen Knoten, wo also immer mehr Züge nachgefragt werden, wo immer mehr Leute reinpendeln wollen, in die großen Städte, nach München, nach Frankfurt, nach Köln, nach Hamburg, nach Berlin, was dort also zu Engpässen führt. Und man hat also relativ bedenkenlos letztendlich immer neue Züge bestellt und stellt fest, dass diese Überlastung der Knoten einfach jetzt die Pünktlichkeit massiv beeinträchtigt.

Und dann kommt noch hinzu, dass die Fahrgäste glaube ich, auch von der Disziplin sich ein bisschen verändert haben. Das darf ich als Außenstehender sagen. Das darf die Bahn natürlich über ihre Kunden nicht sagen. Die Disziplin hat teilweise abgenommen, also in meiner Heimatstadt Berlin sehen Sie das sehr skrupellos, dass dort die Türen der S-Bahn aufgehalten werden, damit der Kumpel noch einsteigen kann, was nicht nur die Züge unpünktlich macht, sondern auch die Türen kaputt macht. Es gibt eben Fälle, wo ICE-Türen blockiert werden, weil noch jemand zu Ende rauchen will oder auf eine bestellte Pizza wartet. Und all das beeinträchtigt den Betrieb. Wir haben die Fahrradbeförderung, die eben auch immer zu bestimmten Schubzeiten kommt und dann massiv für Engpässe sorgt. Und das heißt also auch das Fahrgastverhalten, das muss man einfach hinnehmen, das hat sich verändert. Und all das führt dazu, dass heute gerade aus den Knoten heraus eben eine Überlastung entsteht.

Das Gute ist natürlich, wenn man das erst mal erkannt hat und wenn man jetzt den Rücken etwas gerade hält und sagt, jetzt nehmen wir mal ein paar Züge raus, dann kann man auch ohne neue Infrastruktur sicherlich ein paar Verbesserungen herbeiführen. Das ist nicht überall populär, da muss man in der Tat Züge rausnehmen. Aber ich glaube, das wird die einzige Lösung sein. Und ich weiß, dass die DB auch daran arbeitet. Da gibt es zurzeit noch ein paar Widerstände, aber da bin ich einigermaßen optimistisch, dass man da tatsächlich auch kurzfristig einiges erreichen kann. Es gibt ja noch flankierende Maßnahmen, also dass man sagt, vielleicht müssen eben doch nicht alle Züge über Frankfurt Hauptbahnhof fahren, sondern Fernzüge, sondern vielleicht auch mal über Frankfurt Süd, auch wenn die Stadt das nicht so gerne hat. Oder dass man eben doch mal ein ICE enden lässt in Berlin Spandau, in Hamburg Harburg oder in München Pasing, wenn es in dem Knoten eben gar nicht mehr geht. Also es gibt noch ein paar weitere Maßnahmen und ich glaube, wenn man das erst einmal als Problem erkannt hat, dann kann man da auch tatsächlich die Pünktlichkeit kurzfristig etwas verbessern. Wobei natürlich längerfristig immer noch der Bedarf besteht, nach zusätzlicher Infrastruktur.

### **Andrea Morgenstern**

Apropos Lösungsvorschläge: 2024 hat man begonnen, Strecken komplett zu sperren und zu sanieren. Auch für unsere Bestandsstrecke und Augsburg ist das geplant. Sind diese Generalsanierungen die Lösung?

### **Christian Böttger**

Ich bin mir nicht sicher. Ich war etwas überrascht, mit welcher gewaltigen Jubelveranstaltung die Fertigstellung der Riedbahn gefeiert wurde. Eigentlich müsste doch am Tag danach eine Auswertung beginnen, dass man sagt: Hat es sich eigentlich bewährt, dass man sagt „Wie viele Fahrgäste haben wir dauerhaft verloren? Wie viele Güter-

kunden sind dauerhaft abgewandert? Wie haben sich die Preise entwickelt?“ Also das, was ich höre, ist, dass die Baupreise massiv gestiegen sind, weil man eben in einem vorher definierten Zeitpunkt auf einmal gewaltig viel Nachfrage erzeugt hat. Und ich habe es für einzelne Gewerke gehört, dass sich dort die Preise verdreifacht hätten. Und eigentlich muss man das doch hinterher sorgfältig auswerten. Und ob das ein Erfolg war und sinnvoll war, das müsste eigentlich nach einer solchen Auswertung erst herauskommen. Also momentan kann ich nicht erkennen, dass die Riedbahn keine Verspätungen mehr verursacht. Also momentan ist ja wohl ETCS noch nicht wieder aktiviert, also das neue Signaltechniksystem. Das heißt man fährt momentan dort nur mit begrenzter Geschwindigkeit. Das sind einige andere Baumaßnahmen gar nicht vollendet worden. Also eigentlich muss man das noch mal sehr kritisch auswerten. Auf der anderen Seite scheint es ja eben auch schwierig zu sein, für eingleisigen Sperrungen tatsächlich auch das qualifizierte Personal zu finden. Das ist ja auch ein Sicherheitsthema. Sie müssen das Personal schulen, dass dort keine Unfälle passieren, wenn sie eingleisig sperren. Also ich bin da etwas unsicher, aber ich hoffe, dass die Bahn da noch mal eine seriöse Auswertung vorlegt. Und erst nach dieser Auswertung kann man, glaube ich, wirklich sagen: Ist es das richtige Konzept oder gibt es noch andere Konzepte? Das Thema Umbau Züge wird immer wieder genannt als möglicher Lösungsansatz. Also ich bin mir nicht sicher, aber diese vorschnelle Festlegung darauf war glaube ich eher so ein politisches Signal an den Minister als jetzt wirklich so dass man sagt, alle sind sich sicher, dass es richtig ist.

### **Andrea Morgenstern**

Wir haben schon darüber gesprochen, das Schienennetz ist nicht nur marode, sondern auch überlastet. Es zahlen so viele Züge wie noch nie auf Deutschlands Gleisen letztendlich. Ist uns dieser Erfolg zum Verhängnis geworden?

### **Christian Böttger**

Ja, das muss man sicherlich sagen. Also die Nachfrage ist ja eben nur sehr langsam und stetig gestiegen, aber eben gestiegen. Und gerade diesen Strukturwandel, den hat eigentlich niemand thematisiert. Also wenn sich die Literatur der letzten 20 Jahre angucken oder so, da hat keiner drüber gesprochen, dass man sagt, es geht nicht nur um die Gesamtkapazität, sondern es geht auch um die Strukturänderung der Nachfrage. Und ich glaube, da hat man wirklich geschlafen. Und das ist eben auch immer die Frage, wer ist zuständig? Eigentlich hat der Bund ja keine konzeptionellen Ressourcen, um das Netz zu planen. Er verlässt sich an dieser Stelle auf die DB und die DB hat eben an dieser Stelle auch nichts gemacht, hat nie Alarm geschlagen. Also irgendwie ist sozusagen auch in diesem Steuerungsvakuum zwischen Bund und DB dieses Thema verloren gegangen und deswegen sind jetzt seit drei, vier Jahren alle überrascht, dass man jetzt offenbar an einen Punkt gekommen ist, wo es so nicht mehr weitergeht.

### **Andrea Morgenstern**

Was meinen Sie genau mit Strukturveränderungen?

### **Christian Böttger**

Ja, diese Strukturveränderungen, dass man sagt, wir haben eine relativ leicht steigende Gesamtnachfrage, aber die Gesamtnachfrage beinhaltet zugleich eine Verschiebung weg von Nebenstrecken, weg von Güterstrecken, weg vom Montanverkehr und eben im Güterverkehr immer mehr kombinierter Verkehr, der eben die sowieso stark belasteten Hauptachsen nutzt und im Personenverkehr immer mehr Druck tatsäch-

lich in den großen Knoten und auf den Hauptachsen. Und diese Strukturänderung ist eben nicht wirklich antizipiert worden.

### **Theresa Wiesmeier**

Kommen wir zu Planungszeiten. Von Planungsbeginn bis zur Inbetriebnahme von Infrastrukturprojekten dauert es in Deutschland sehr lange. Wie kann man den Aus- und Neubau beschleunigen?

### **Christian Böttger**

Das ist ja eine Frage, mit der sich die Politik seit vielen, vielen Jahren beschäftigt und wo es eine gewisse Ratlosigkeit gibt. Also die Diagnose ist relativ klar, auch wenn man das mit Nachbarländern vergleicht, dann sind also die deutschen Vorlaufzeiten eigentlich absurd lang. Ich bin am Rande beteiligt in einem der vielen Projekte, die es gerade gibt, indem man mal sagt Woran liegt das eigentlich? Und es ist tatsächlich ein System von sich überlagernden Regelkreisen, die dazu führen, dass also bestimmte Planungssachverhalte wieder und immer wieder angefasst werden und dadurch Verzögerungen entstehen, dass also Abhängigkeiten entstehen, die dazu führen.: erst wenn dieses gemacht ist, kann jenes gemacht werden. Und wenn einer zur Kur ist, dann dauert es gleich noch mal wieder sechs Wochen länger und dann verbunden mit extensiven Klagerechten der Bürger. Und wir haben in Deutschland eben eine immer geringere Bereitschaft, Infrastrukturmaßnahmen zu dulden, in der eigenen Nähe. Das führt eben zur kompletten Blockade bestimmter Strecken. Also ganz schlimm, eben bei der Strecke Hamburg-Hannover, wo man das wirklich auf einzelne Bundestagsabgeordnete dann zuordnen kann, dass zuerst eine einflussreiche Verkehrspolitikerin aus Celle gesagt hat, wenn es eine Strecke gibt, jedenfalls nicht durch Celle. Die ist jetzt nicht mehr im Bundestag. Und die Alternativroute geht eben über Soltau. Und jetzt gibt es eben einen einflussreichen Parteipolitiker, der sagt also keinesfalls über Soltau. Und seit zehn Jahren kommt man dort eigentlich nicht weiter, weil der Anwohnerwiderstand zu groß ist.

Und ich glaube, da muss man noch mal ganz neu darüber nachdenken, wie man auch mit Anwohnerwiderständen umgeht. Denn auch die ganzen Klageverfahren, die schieben ja bestimmte Themen vor. Also ich meine, das ist jetzt ja nicht die kollektive Besorgnis über das Schicksal des Feldhamsters, das zu den Klagen führt, sondern der Feldhamster wird also vorgeschoben, weil man sagt Ich will nicht hinter meinem Haus eine Bahnstrecke oder eine Autobahn haben, und wenn eben nichts anderes mehr geht, dann muss eben der Rotmilan oder der Feldhamster als Argument herhalten. Und ich glaube, da muss also ganz neu noch mal drüber nachdenken. Aber ich vermisse da eigentlich auch mal so wirklich breite Ansätze, dass man sagt, könnten wir das vielleicht ganz anders lösen. Also mal ganz grob eine Idee, die ist wirklich nicht ausgegoren, ob das in die Richtung gehen könnte, dass man sagt vielleicht einfach den Leuten, die protestieren, ihre Häuser abkaufen und dann weiterverkaufen. Natürlich hat Lärm einen Preis und es gibt Leute, die extrem lärmempfindlich sind. Und dann soll die bitte ein bisschen weiterziehen aber dafür dann die Klagerechte einschränken. Das wäre vermutlich billiger und schneller. Aber das muss man mal prüfen und durchdenken, ob das funktionieren kann. Aber dass man wirklich mal auch überlegt, brauchen vielleicht ganz andere Ansätze, um auch mit den Anwohnerwiderständen umzugehen. Aber natürlich besteht die Gefahr, dass Deutschland zum Museum wird, wenn wir also akzeptieren, dass Bürger grundsätzlich keine neue Infrastruktur mehr tolerieren. Das betrifft eben nicht nur die Bahn, das betrifft genauso Stromtrassen und Straßen und im Einzelfall eben auch Schifffahrtskanäle oder so was.

### **Andrea Morgenstern**

Das ist natürlich ein sehr heikles Thema, mit dem wir auch beim Bahnprojekt konfrontiert sind. Gerade wenn es auch vielleicht nicht nur um Häuser oder Grundstücke geht, sondern auch um Existenzen, wenn es Betriebe sind. Sehr heikles Thema, natürlich.

### **Christian Böttger**

Ja klar, aber gerade bei Betrieben, da geht es ja eigentlich nur um Geld. Und normalerweise ist das eben so, das lässt sich dann eben lösen. Aber natürlich, wenn man sagt, ich habe selber ein Elternhaus, wo meine Eltern lebenslänglich einen schönen Garten gepflegt haben und dann also auch zu sagen 'Hey, das ist okay, dann kriegst du halt ein Haus zwei Kilometer weg von der Trasse'. Das ist auch emotional nicht ganz leicht, aber ich glaube, wie gesagt, man muss drüber nachdenken. Vielleicht gibt es auch noch ganz andere Lösungsansätze, aber momentan sehe ich eigentlich nur dass man sagt, können wir die Planungsprozesse noch ein bisschen beschleunigen. Schon da tut man sich dort eben schwer. Da hat sich ja eben auch eine ganze Industrie eben darum herum gebildet, die eben auch sozusagen diese Struktur mit verteidigt. Das gehört zu einem Projekt tatsächlich eben sich verzögert, weil man eben niemanden mehr hat, der da die die Biotop-Aufnahme machen kann, weil dort also auch Engpässe entstehen von Leuten, die da jetzt Kröten zählen können. Das muss man sich wirklich mal anschauen, ob man da noch mal Wege findet, das eben auch ganz fundamental neu anzugehen.

### **Theresa Wiesmeier**

Schauen wir auf das Thema Wirtschaft. Wie wichtig wäre ein schnellerer Aus- und Neubau für die wirtschaftliche Entwicklung im Land?

### **Christian Böttger**

Also natürlich ist eine funktionierende Infrastruktur für die Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Und Deutschland hat höhere Löhne als andere Länder. Und eigentlich war immer das Argument, dass man sagt, okay, hier sind zwar die Löhne höher, aber dafür haben wir eben eine gute Infrastruktur. Und gerade das wird im Moment verspielt. Das ist natürlich ein massiver politischer Anreiz, weil, wenn Sie die Infrastruktur verfallen lassen, Schritt um Schritt, Jahr für Jahr, so schnell merkt es eben keiner. Und Politiker haben natürlich dann auch immer einen Anreiz, eher Dinge zu tun, die kurzfristig bei den Wählern populär sind und deswegen man hat ja immer wieder Regeln gehabt, also früher die Schuldenbremse in der alten Form war ja so, dass man gesagt hat, bitte Schulden eigentlich nur für Investitionen und aber Politiker rennen immer dagegen an, weil man sagt, ich habe so viele schöne Konsumausgaben, die ich gerne machen möchte. Und ich habe eine Wählergruppe, der ich so gerne etwas Geld geben möchte. Und ich glaube, da muss man politisch eben gegenhalten. Aber wir brauchen natürlich für die Wirtschaft, für die Entwicklung des Landes eine leistungsfähige Infrastruktur.

### **Andrea Morgenstern**

Da denken wir schon mal an Ihre Rückreise später nach Berlin, obwohl wir hier natürlich noch voll im Gespräch sind. Eine Bahnstrecke, auf die heute niemand mehr verzichten möchte, ist die von Nürnberg nach Berlin und woran sich heute kaum noch jemand erinnert: Die Bauarbeiten wurden zweimal für mehrere Jahre gestoppt, einmal in den 90er Jahren und einmal Anfang der 2000er Jahre. Aber nicht nur Bauarbeiten, sondern auch Planungen kosten viel Geld. Je nachdem, wie die Entscheidung des

Bundes, also unseres Auftraggebers, zum Bahnprojekt Ulm–Augsburg ausfallen wird, könnte sich unser Projekt auch verzögern und damit teurer werden. Ist es sinnvoll Ihrer Meinung nach, dass die Politik bereits beschlossene und begonnene Projekte, für die es noch dazu einen Konsens gibt, wieder unterbrechen beziehungsweise stoppen kann?

### **Christian Böttger**

Da stoßen für mich zwei wichtige Prinzipien aufeinander. Natürlich ist es ökonomisch kompletter Wahnsinn, ein Projekt wieder zu stoppen. Und es gibt in anderen Ländern ja auch die Tradition, dass man sagt, das Parlament genehmigt ein Projekt und dann eben auch die entsprechenden Scheiben an Geld für dieses Jahr, fürs nächste Jahr, fürs übernächste Jahr. Es gibt ein anderes Prinzip, das ich für unsere Demokratie auch für sehr wichtig halte, das ist eigentlich das Haushaltsrecht als das Königsrecht des Parlaments. Also eigentlich steuert in einer funktionierenden Demokratie das Parlament, also die gewählten Volksvertreter, über den Haushalt und die Jährlichkeit des Haushaltes ist natürlich auch ein wichtiges Prinzip. So, und dazwischen muss man eigentlich einen Kompromiss finden. Also ich würde es für falsch halten, grundsätzlich zu sagen, die Jährlichkeit des Haushalts ist Quatsch, sondern wie gesagt, das ist für die Demokratie eben wichtig. Und wenn Sie sich mal angucken, dass irgendwelche Diktatoren die Staatskasse plündern, um dann ihre Paläste zu bauen und dafür sämtliche Einnahmen der nächsten Jahre zu verpfänden, das wollen wir ja auch nicht. Und deswegen ist es ein wichtiges Prinzip, dass wir eigentlich die Jährlichkeit des Haushalts haben.

Wir brauchen aber, glaube ich, Durchbrechungen. Es gibt dafür durchaus Instrumente. Ich hätte eben auch gedacht, diese sogenannten Verpflichtungsermächtigungen, die das Haushaltsrecht vorsieht, die werden aus Gründen, die mir nicht ganz klar sind und wo ich auch nie ordentliche Erklärung zu bekommen habe, sehr restriktiv nur eingesetzt. Also das Parlament kann sehr wohl beschließen, dass man sagt, wir garantieren eine bestimmte Mittelfreigabe auch für die Folgejahre. Und das wird aber nur ganz, ganz restriktiv gemacht im deutschen Recht. Und vielleicht muss man sehen, ob man dafür eine Zweidrittelmehrheit braucht oder so, man kann alles Mögliche überlegen, wie man einen Missbrauch eben auch versucht zu verhindern. Aber das wäre die eine Möglichkeit.

Es scheint jetzt ja momentan so in Richtung eines Sonderfonds zu gehen, mit dem man diese Flexibilität auch auf anderem Wege bekommt. Aber wie gesagt, ich halte auch die regelmäßige parlamentarische Kontrolle für wichtig, inklusive der Option, auch unsinnige Projekte abzubrechen. Oder wenn man feststellt, dass Projekte unsinnig sind – das ist ja die andere Seite, es stoppt auch keiner. Wir haben eben auch Projekte, die weitergeführt worden sind. Es gab so ein Projekt im Bundesverkehrswegeplan vor Jahren mal, da ging es darum, einen Tunnel aufzuweiten nur für einen bestimmten Güterkunden. Und dann hat dieser Güterkunde, also die Fabrik, um die es ging, die hat irgendwie ihren Betrieb eingestellt oder so was. Und trotzdem gab es irgendwie kein Instrument, diesen Tunnelbau mehr zu stoppen. Das ist natürlich auch unsinnig. Also ich glaube, da muss man auch an diese gesamte Schnittstelle zwischen politischer Planung und Projektdurchführung ran. Aber natürlich kostet es ein Heidengeld, eben Planung aufzunehmen und wieder abzubrechen. Und eigentlich müssen wir dringend nach Wegen suchen, das zu verhindern. Und wissen Sie, Geld ist immer das eine. Das andere sind ja auch Planungsressourcen. Und so knapp wie die Planungsressourcen sind, können wir es uns momentan eigentlich nicht leisten, irgendwie auch nur eine einzige Stunde eines Planers – wie gesagt, Geld mal zur Seite gelegt – sondern die Ressourcen, die ich habe von einem Planer mit einem Projekt zu

vergeuden, von dem absehbar ist, dass dafür in den nächsten zehn Jahren kein Geld da sein wird.

### **Outro**

Kleiner Hinweis: Unser Gespräch mit Professor Christian Böttger war so spannend und umfangreich, dass wir es in drei Folgen aufgeteilt haben. Dies war der erste Teil. Die nächsten beiden erscheinen in den kommenden Wochen. Bleibt also dran. Es lohnt sich.

