

Antworten der Kandidat*innen zur OB-Wahl 2020 auf die zehn Fragen des Aktionsbündnisses zu Stuttgart 21

Frage	Veronika Kienzle	Hannes Rockenbauch	Frank Nopper	Martin Schreier	Martin Körner	Sebastian Reutter	Marco Völker	Ralph Schertlen
Kosten ¹	Für das Projekt Stuttgart 21 gibt es einen mit den Projektpartnern vereinbarten Kostenrahmen. Sowohl Stadt als auch Land haben klar gemacht, dass über den vereinbarten Kostenrahmen hinaus keine weiteren Kosten übernommen werden. Die DB geht gegen beide „Projektpartner“ gerichtlich vor, um die Übernahme weiterer Kosten zu erreichen. Ich sehe keinen Grund, von der Position abzurücken: Der Kostenrahmen gilt und die Stadt gibt keine weiteren Mittel in das Projekt.	Ich war schon immer gegen das unsinnige Projekt Stuttgart 21, unabhängig von dem was es kostet. Schon lange setze ich mich für den Umstieg 21 mit einem sicheren und leistungsfähigen Kopfbahnhof ein. Die bereits gebauten Tunnel können wir für intelligente vollautomatisierte Citylogistik umnützen. So gelangen Güter und Waren ohne LKWs nach Stuttgart, die Nahverteilung übernehmen Lasten. Das ist Mobilität der Zukunft.	Haben Sie vielen Dank für Ihre Fragen zu Stuttgart 21. Ich sehe vor allem die Chancen, die Stuttgart 21 für die Stadt und die Region bietet. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke bringen uns mehr Arbeitsplätze und Wohlstand. Gerade in der Metropolregion Stuttgart sind viele mittelständische Unternehmen zuhause, die ihre führende Technologie in die ganze Welt exportieren. Doch dafür ist eine moderne	Das Projekt muss mit dem bestehenden Kostenrahmen realisiert werden.	Man kann das Projekt aus Kostengründen auch bereits jetzt infrage stellen. Allerdings möchte ich zwei Dinge zu bedenken geben: ich hielte es für falsch, wenn die Deutsche Bahn nur noch Infrastrukturprojekte auf den Weg bringt, die sich für sie betriebswirtschaftlich rechnen. Wichtiger ist die Kosten-Nutzen-Analyse insgesamt. Zum zweiten ist es für die Stadt nicht entscheidend, ob das Projekt für die Bahn die Wirtschaftlichkeitsgrenze überschreitet. Für die Stadt sind der verkehrliche und der woh-	Das Projekt S21 ist seit Jahrzehnten das Bauprojekt, das die Stadt Stuttgart am meisten beschäftigt. Aus gutem Grund, wie ich finde: Die Vision, Stuttgart mit einem hochmodernen und leistungseffizienten Bahnhof auszustatten, ist sicherlich gut gemeint und könnte die Stadt im nationalen und internationalen Kontext voranbringen. Fortschritt muss aber nicht nur gut gemeint sein, sondern auch akkurat	Ich kann nicht hellseherisch voraussehen, in welchem Umfang Kostensteigerungen bei dem Projekt eintreten werden. Nach den bisherigen Erfahrungen bei Bauvorhaben der öffentlichen Hand und der Deutschen Bahn sind Kostensteigerungen zu befürchten. Wenn diese eintreten sollten, könnte ich sie als OB wohl nicht verhindern und auch nicht steuern. Wenn sie eintreten oder eingetreten sind, könnte ich das Projekt auch nicht mehr in Frage stellen, denn dann wäre ja ein Großteil der Kosten	Ab 0.- €. Der Nutzen steht in keinem Verhältnis zum - ähm - Ertrag.

¹ **Kosten**

Die Deutsche Bahn AG selbst hatte 4,77 Milliarden Euro als Wirtschaftlichkeitsgrenze („Sollbruchstelle“) definiert. Eingeräumt sind seit 2018 – ohne alle Ergänzungsprojekte – 8,2 Milliarden Euro. Gibt es für Sie eine Kostenobergrenze, von der an Sie das Projekt spätestens infrage stellen würden?

			<p>Verkehrsinfrasturktur nötig. Wir müssen mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern. Gleichzeitig müssen wir uns in Stuttgart angesichts der Transformation der Automobilindustrie neu aufstellen und von daher ist eine optimale Einbindung in das internationale Eisenbahnnetz wichtiger denn je. Ohne Stuttgart 21 werden Stuttgart und Baden-</p>		<p>nungs- und städtebauliche Nutzen von Bedeutung, und dieser Nutzen steht aus meiner Sicht in einem angemessenen Verhältnis zu den durch die Stadt aufzubringenden Kosten.</p>	<p>geplant, gemagt und immer wieder hinterfragt werden. In der Vergangenheit wurde bei dem Bauprojekt an mehreren Stellen falsch geplant, beraten und gehandelt – nicht nur im Umgang mit der Baustelle, sondern auch mit den Bürger*innen. Die Geschehnisse am „schwarzen Donnerstag“ sind bedauerlich, hätten nie passieren dürfen und haben in meinem Stuttgart in Zukunft auch keinen Platz. Für die sinnvolle Weiterführung des Projekts ist es wichtig, aus den vergangenen Fehlern zu lernen und sie</p>	<p>bereits entstanden. Als Oberbürgermeister könnte ich das Projek weder beherrschen, noch verhindern. Im Gemeinderat hat der OB nur eine Stimme von 60. Grundsätzlich habe ich das Projekt von Anfang an kostenseitig infrage gestellt, da Projekte dieser Größenordnung in Deutschland grundsätzlich aus dem Ruder laufen. Als neuer OB würde ich dennoch ständig Druck auf die Deutsche Bahn ausüben, um eine weitere Kostenbeteiligung der Stadt zu vermeiden</p>	
<p>Kapazität²</p>	<p>Der Bahnhof selbst ist mit acht Gleisen knapp bemessen. Dennoch soll, so bestätigt auch das Land, die mit Stuttgart 21 geplante Kapazitätserhöhung von 30 Prozent</p>	<p>Das ist unmöglich.</p>	<p>Württemberg langfristig vom internationalen Bahnverkehr abgehängt. Tausende Pendler von und nach Stuttgart werden täglich</p>	<p>Das ist keine Glaubensfrage von OB-Kandidierenden, sondern muss durch Verkehrsgutachten beantwortet werden. Für mich ist klar, dass die Leistungsfähigkeit</p>	<p>Ich glaube den Zahlen des Verkehrsministeriums des Landes, des Verbandes der Region Stuttgart und der Deutschen Bahn. Das jüngste verkehrswissen-</p>	<p>Ich bin zwar gläubiger Christ, aber kein „Gläubiger“ der Deutschen Bahn. Ich kann deswegen auch nicht voraussagen, ob sich die Angaben der Deutschen</p>	<p>Nein.</p>	

² Kapazität

Die Bundesregierung hat das Ziel einer Verdoppelung der Bahn-Fahrgastzahlen bis 2030 ausgegeben. Glauben Sie der Aussage der DB, dass dieses Ziel mit einer halbierten Zahl von Gleisen sinnvoll erreicht werden kann?

	<p>möglich sein. Allerdings wird hier sowohl die neue Signaltechnik ETCS, die das schnellere Ein- und Ausfahren von Zügen ermöglicht, als auch die Doppelbelegung von Gleisen mit einberechnet. Ein Engpass, den es aber auch bei einer 30-prozentigen Zunahme des Verkehrs in jedem Fall geben wird, ist der Nordzulauf über Feuerbach. Es ist daher gut, dass der Bund hier im Rahmen des Deutschlandtakts nachjustieren will. Um eine Verdoppelung der Bahn-Fahrgastzahlen zu erreichen und deutlich mehr S-Bahnen, bspw. im Zwischentakt, die am Hauptbahnhof enden, fahren zu lassen und auch neue Regionalverkehrsangebote, wie bspw. eine weitere schnelle Verbindung in Richtung Böblingen,</p>		<p>von den kürzeren Fahrzeiten, weniger Umsteigen und deutlich mehr Zügen profitieren, die mit Stuttgart 21 möglich sein werden. Allen voran der Fildderraum mit Flughafen und Messe wird erstmals vollwertig an das internationale Bahnnetz angeschlossen. Die freiwerdenden Gleisflächen in Stuttgart schaffen Raum für dringend benötigten Wohnraum und das Rosensteinviertel bietet als attraktives Quartier im Herzen der Stadt eine optimale Voraussetzung dafür. Stuttgart 21 wurde demokratisch legitimiert und ich</p>	<p>gerade mit Blick auf die Mobilitätswende gegeben sein muss.</p>	<p>schaftliche Gutachten der Region bestätigt die Möglichkeit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen. Wichtig ist, dass auch nach Fertigstellung des neuen Bahnknotens weitere Ausbaumaßnahmen möglich bleiben, und das ist ja der Fall (P-Option, Nordkreuz, Regionalhalt Feuerbach, ...)</p>	<p>nicht zu wiederholen. Das bedeutet konkret: Fakten benennen und offenlegen, den offenen Diskurs zu alternativen Varianten zulassen und am Ende die beste Möglichkeit vorantreiben. Für mich steht fest: Eine Anbindung an den Deutschlandtakt ist für den Stuttgarter Hauptbahnhof und die Zukunftsfähigkeit von S21 unerlässlich. Sollten verlässliche Analysen ergeben, dass dies mit den geplanten 8 Gleisen des neuen Durchgangsbahnhofs nicht gelingen könnte, müssen Ergänzungen zum aktuellen Bahnhofskonzept her. Dass damit weitere Kosten verbun-</p>	<p>Bahn zu den Fahrgastzahlen im Jahr 2030 erfüllen werden. Aber auch hier würde ich als OB mit einer starken Stimme aktiv die Diskussion zu lenken versuchen. Ich würde beim Bund und beim Land sowie bei der Deutschen Bahn ständig Druck dahingehend ausüben, dass die versprochene Einbindung in einen digitalen Bahnknoten auch tatsächlich kommt. Wenngleich ich nicht immer von beteiligten dieses Projekts überzeugt bin, so bin ich zumindest davon überzeugt, dass die Technik viele menschliche Unwägbarkeiten ausgleichen kann. Die Bahn und unseren Bundesverkehrsminister Scheuer würde ich an ihr Wort binden, dass durch die Digitalisierung des</p>	
--	---	--	---	--	---	--	--	--

	anbieten zu können, und auch für den Störfall gewappnet zu sein, braucht es aber auch am Hauptbahnhof weitere Angebote. Ich unterstütze daher die Idee der Ergänzungsstation am Hauptbahnhof.		werde als Oberbürgermeister das Bahnprojekt konstruktiv, aber auch kritisch begleiten. Stuttgart 21 muss so bald als möglich fertiggestellt werden,			den sind, ist vorhersehbar. Aber wenn das zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Bahnhofs beiträgt, sehe ich darin eine notwendige Investition. Die offiziellen Kostenschätzungen sind seit der Projektvorstellung 1995 mehrfach gestiegen und haben aller Voraussicht nach noch nicht ihre Obergrenze erreicht. Für die Stadt Stuttgart selbst ist sicherlich irgendwann eine	Bahnknotens im Südwesten die versprochenen 20% Kapazitätssteigerung erreicht werden. Bestenfalls vertraglich.	
<i>Brand-schutz</i> ³	Der Brandschutz ist in einer unterirdischen Station nicht einfach, daher kommt den Genehmigungsbehörde hier eine wichtige Rolle zu, die die Pläne genau prüfen und freigeben müssen. In diesem Rahmen wurden ja bspw. zusätzliche Treppenhäuser, die eine schnellere Ent-	<i>Brandschutzplannungen ausreichend?</i> Nein <i>Unabhängige Brandschutzgutachten berücksichtigen?</i> Ja <i>Berücksichtigung der Entfluchtungssimulation jetzt ?</i> Ja	um die zwingend notwendige neue verkehrspolitische Ausrichtung Stuttgart zu unterstützen.	Es ist Aufgabe der zuständigen Genehmigungsbehörden die Brandschutz-Planungen auf Basis der aktuellen rechtlichen Regelungen und des Stands der Technik zu bewerten und ggf. Ergänzungen und Veränderungen einzufordern.	Die Fragen des Brandschutzes wurden ausführlich diskutiert und dargestellt, u.a. in einer langen Sitzung des Unterausschusses zu Stuttgart 21, auf Antrag meiner Fraktion.	den sind, ist vorhersehbar. Aber wenn das zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Bahnhofs beiträgt, sehe ich darin eine notwendige Investition. Die offiziellen Kostenschätzungen sind seit der Projektvorstellung 1995 mehrfach gestiegen und haben aller Voraussicht nach noch nicht ihre Obergrenze erreicht. Für die Stadt Stuttgart selbst ist sicherlich irgendwann eine	Ob die Brandschutz-Planungen der Bahn ausreichend und zielführend sind, kann ich nicht beurteilen. Wenn weitere Gutachten die Tatsachen erhellen und brauchbare Wahrheiten und neue Erkenntnisse bringen, habe ich nichts dagegen. Die Fluchtchancen	a: nein; b: ja; c: ja; d: süffisant grinsen und den Kopfbahnhof weiter betreiben.

³ Brandschutz

+ Halten Sie die bisherigen Brandschutz-Planungen der Bahn für Tunnel und Tiefbahnhof für ausreichend und zielführend?

+ Sollte das Brandschutzgutachten von Dr. Christoph Engelhardt und Dipl.-Ing. Hans Heydemann von 2018³ bei der weiteren Genehmigung von DB-Planungen berücksichtigt werden?

+ Sollte die Analyse der im Wege einer UIG-Klage zugänglich gewordenen Entfluchtungssimulation der DB-AG³ jetzt und nicht erst vor Baufertigstellung vom EBA berücksichtigt werden?

+ Wie würden Sie reagieren, wenn – wie nach den beiden genannten Veröffentlichungen zu erwarten – Stuttgart 21 nach seiner Fertigstellung eine Inbetriebnahme wegen unzureichenden Brandschutzes verweigert werden müsste?

<http://www.kopfbahnhof-21.de/neues-gutachten-risiken-und-auswirkungen-eines-brandes-bei-stuttgart-21/>

³ S. hierzu Antrag an das Eisenbahnbundesamt, die fundamentalen Mängel im Brandschutz zu beseitigen, andernfalls die Planfeststellung aufzuheben: <http://www.kopfbahnhof-21.de/brief-an-das-eisenbahnbundesamt/>

	fluchtung gegenüber der Ursprungsplanung vorsehen, nachjustiert.	<i>Was, wenn am Ende wegen fehlendem Brandschutz keine Betriebsgenehmigung?</i> Ich will den Umstieg ²¹ .				definitive Obergrenze der Finanzierung erreicht. Als Oberbürgermeister hielte ich es für meine Aufgabe, eine Überschreitung der Kapazitäten der Stadt zu verhindern. Eine verhinderte oder weiter verzögerte Inbetriebnahme wäre für Befürworter wie Gegner von S21 ein Fiasko. Zur fachgerechten Bewertung der bisherigen Baumaßnahmen sowie der aktuellen Planungen und möglichen Ergänzungen und Alternativen halte es für unabdingbar, dass sich Expertinnen und Experten kri-	sollten natürlich vor der Baufertigstellung und nicht erst danach geprüft werden. Wenn eine Inbetriebnahme wegen groben Versäumnissen verweigert würde, dann wären zuvor schwere Fehler begangen worden und die Verantwortlichen müssten zur Rechenschaft gezogen werden. Dann würde es wohl gewaltige Schadensersatzprozesse geben und einige Personen müssten ihren Hund nehmen und zahlen.	
<i>Bebauung Rosenstein</i> ⁴	Das Gewinnerkonzept von ASP Architekten sieht einen Vorschlag vor, der durch viel Begrünung im Gebiet, aber auch durch Parkschneisen, wie dem Gleisbogenpark überzeugt hat.	Ich lehne eine Bebauung ab.		Schon heute fehlen tausende Wohnungen und Stuttgart ist eine der teuersten Großstädte in Deutschland. Auch Menschen mit mittlerem Einkommen haben daher große Schwierigkeiten eine Wohnung in	Angeichts der dramatischen Lage auf dem Stuttgarter Wohnungsmarkt, wo die Bestandsmieten im vergangenen Jahr im Schnitt sogar die Landeshauptstadt München	nahmen sowie der aktuellen Planungen und möglichen Ergänzungen und Alternativen halte es für unabdingbar, dass sich Expertinnen und Experten kri-	Wenn ich zum Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart gewählt würde, würde ich zu der Frage, ob und wie das Rosenstein-Areal bebaut werden sollte, für die Durchführung ei-	Ich bin kein allzu großer Freund der Bebauung der jetzigen Gleisflächen, würde mich aber nicht mit Energie dagegen stemmen. Aus meiner

⁴ **Bebauung Rosenstein-Areal**

Prognosen zum langfristigen Wohnungsbedarf sind heute kaum noch belastbar und es gibt schon heute, zum Beispiel auf Konversionsflächen, kurzfristig realisierbare Lösungen in der Wohnungsfrage. Halten Sie es unter diesen Bedingungen für vertretbar, das für das Stadtklima so wichtige Rosenstein-Areal (Frischluftschneise, nächtliche Abkühlung) zu bebauen und die klimabelastenden Bodenversiegelungen fortzusetzen?

	<p>Hierdurch wird auch dem wichtigen Thema Stadtklima Rechnung getragen. Die Parkerweiterung auf heutigen Gleisflächen, welche bspw. beim Gleisdreieck, aber auch entlang des Platanenwegs erfolgen soll, kann darüber hinaus Positiveffekte für das Stadtklima bringen, da durch zusätzliches Grün gegenüber vorheriger Schotter- oder Gleisflächen auch klimatische Vorteile erzielt werden. Es ist aber darauf zu achten, dass wir in den Bebauungsplänen Freiflächen für Frischluft sichern, ausreichend Sickerflächen vorgeben und Fassaden und Dachbegrünung fest vorgeben.</p>			<p>Stuttgart zu finden. Die Stadt leidet unter dieser Entwicklung: Zum einen mit Blick auf den Zusammenhalt und die Vielfalt in unserer Stadt aber auch wirtschaftlich hinsichtlich des Fachkräftemangels. Deshalb brauchen wir einen Neustart in der Wohnungsbaupolitik: Durch eine andere, gemeinwohlorientierte Bodenpolitik, die einen Teil des Wohnungsmarktes dauerhaft der Spekulation entzieht. Aber auch durch den Bau von mehr Wohnungen – auch auf dem Rosenstein Areal.</p>	<p>überholt haben und angesichts einer dramatisch niedrigen Fertigstellungszahl an Wohnungen im Jahr 2019 halte ich es für dringend geboten, die Möglichkeiten zu nutzen, hinter dem neuen Bahnhof viele neue Wohnungen zu bauen. Die Fragen der Frischluftschneise und nächtlichen Abkühlung wurden intensiv diskutiert und begutachtet. Es ist auch aus ökologischen Gründen sehr sinnvoll, neue Wohnungen in der Innenverdichtung statt außerhalb zu bauen. Das vermeidet zum Beispiel Verkehr und leistet vor allem einen enorm wichtigen Beitrag für bezahlbare Wohnungen in Stuttgart.</p>	<p>tisch – und offener als dies bisher der Fall war – mit dem derzeitigen Stand auseinandersetzen. Als Oberbürgermeister sähe ich es in meiner Verantwortung, dafür zu sorgen, dass diese Auseinandersetzung kontrovers und gewissenhaft geführt und von der Stadt Stuttgart kommoderiert wird.</p>	<p>nes Bürgerbegehrens und eines Bürgerentscheides nach § 21 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg eintreten. Ich würde wissen wollen, ob die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Stuttgart mit diesem Areal mehr Wohnbau und mehr Zuzug wollen und ob dafür noch mehr Flächen versiegelt werden sollte und mehr Beton fließen darf. In dieser Frage würde ich nicht selbstherrlich vorgehen, sondern fühle mich als Diener der Bürger. Ich würde in Sachen Rosenstein für den Willen der Mehrheit der Bürger eintreten.</p>	<p>Sicht sollte man aber bewerten, wenn man auf den Flächen eine Bebauung vergleichbar mit den 3 Blöcken des Asemwald errichtet, evtl. auch lediglich 2 Blöcke. Damit wäre wenig Fläche versiegelt, viel Wohnraum geschaffen und die Luft würde sicherlich an diesen Spargeln vorbeiziehen können. Das Paketpostamt würde ich für kulturelle Zwecke weiter nutzen, nachdem die Interimoper wieder ausgezogen ist</p>
<p><i>Gäubahn zum Hbf</i></p>	<p>Die Panoramastrecke sollte erhalten</p>	<p>Dafür setze ich mich ohne Wenn und Aber ein.</p>	<p>Mir ist die Bedeutung der Gäubahn für den internatio-</p>	<p>Bis zu einem halben Jahr vor der</p>		<p>Ob die Gäubahn bleiben kann und</p>	<p>Ja.</p>	

5	<p>werden – unabhängig von der späteren Gäubahnführung. Zum Glück gibt es hierfür inzwischen eine Mehrheit. Ich will aber auch, dass wir die Panoramabahn weiterführen in einen künftigen Ergänzungsbahnhof und nach Feuerbach, um neue ÖV-Angebote zu ermöglichen. Bevor die Gleise abgebaut werden, sollten wir uns die genauen Bauabläufe zum Bau des Rosensteinviertels sehr genau ansehen, um so nicht unnötig lange brach liegende Flächen zu haben, die auch sinnvoller genutzt werden könnten.</p>			<p>nalen Schienenverkehr und der Panoramastrecke als Ausweichoption für die S-Bahn bewusst. Vor diesem Hintergrund möchte ich die kürzlich von VCD und Pro Bahn ins Spiel gebrachte Variante – die Gäubahn über einen Kehrtunnel in den Hauptbahnhof zu führen – prüfen.</p>	<p>Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs ja.</p>		<p>an den Hauptbahnhof angeschlossen bleibt, steht nicht in meiner Macht als künftiger Oberbürgermeister. Und wo ich keine Macht über seine Sache habe, kann ich auch keine Entscheidungen treffen und Zusagen machen. Ich werde aber erkunden, was die Mehrheit der Bürger will und mich dafür einsetzen.</p>	
Flughafenanschluss ⁶	<p>Der Flughafenanschluss der Gäubahn war für die Projektbefürworter immer ein</p>	<p>Das kann ich nicht vertreten. Der Flughafen Stuttgart muss zwingend einen signifikanten</p>		<p>Es ist Aufgabe von Planfeststellungsverfahren unterschiedliche Güter (darunter z.B. die Versiegelung von</p>	<p>Ja.</p>		<p>Ein funktionsfähiger Flughafen braucht Anschlüsse an Straße und Bahn. Falls dafür</p>	<p>Ja.</p>

⁵ **Gäubahn zum Hauptbahnhof**

Werden Sie sich als OB dafür einsetzen, dass die Gäubahn grundsätzlich auf der Panoramastrecke bleibt und insbesondere auch während der Bauarbeiten von Stuttgart 21 durchgängig funktionsfähig an den Hauptbahnhof angeschlossen bleibt?

⁶ **Flughafenanschluss**

Halten Sie es für vertretbar, dass für den Anschluss der Gäubahn an den Flughafen und für die Neubaustrecke einzigartig fruchtbare Böden versiegelt werden?

	wichtiger Aspekt und wurde ja gemeinsam mit dem Beschluss zum Projekt vertraglich festgelegt. Die heutigen Planungen am Flughafen sind nicht einfach. Auch das ist sicherlich ein Grund, warum der Bund nun über eine neue lange Tunnelvariante nachdenkt, die den Filderboden verschonen würde. Hier müssen wir als Stadt genau hinschauen, was eine neue Lösung für die Fertigstellung, die Gäubahn und den Störfall bedeuten wird.	Beitrag zum Klimaschutz leisten. Weitere Ausbaupläne müssen gestoppt und ein Szenario entwickelt werden, wie der Flughafen samt Flugbetrieb heute klimaneutral gemacht werden kann. Die Stadt besitzt zwar nur 35 Prozent Anteile am Flughafen – aber als Oberbürgermeister werde ich mich dafür einsetzen, dass der Klimaschutz am Flughafen aktiv und konsequent betrieben wird. Gelingt dies nicht zeitnah will ich bis 2035 den Stuttgarter Flughafen stilllegen.		Böden) abzuwägen und über die Vertretbarkeit von Eingriffen zu entscheiden. Grundsätzlich sind Eingriffe und Bodenversiegelung so gering wie möglich zu halten.			Strecken geändert oder neu gebaut werden müssen, muss das in ordentlichen Verfahren beantragt und genehmigt werden. Als Oberbürgermeister kann ich das nicht entscheiden und muss die Mehrheitsentscheidungen der zuständigen Gremien akzeptieren. Meine Haltung zur Bodenversiegelung ist unterdessen klar. Wo immer möglich, sollte eine weitere Bodenversiegelung unterbunden werden. Die Interessen der Bauern sind hier ebenfalls zu berücksichtigen.	
S21 / Flugverkehr ⁷	Die Entscheidung über den Flughafenbahnhof hing an der Gesamtentscheidung für das Projekt. An der war ich nicht beteiligt. Unter den heutigen	Siehe Antwort 6.		Die Mobilitätswende ist zentral, um die Pariser Klimaziele zu erreichen und auch der Flugverkehr muss seinen Beitrag leisten.	Ob diese Zahlen tatsächlich erreicht werden, kann ich nicht beurteilen.		Dass der Flughafen gut erreicht werden soll, halte ich für richtig. Ob und wie die Fluggastzahlen zu senken oder zu steigern sind, steht nicht in	Jein. Nach meiner Einschätzung wird sich die Zahl der Flüge nicht wegen eines S21-

⁷ S21 und Flugverkehr

Halten Sie es für richtig, dass mit dem Bau eines S21-Flughafenbahnhofs der Flughafen leichter erreicht und die Zahl der klimabelastenden Flugreisen durch S21 um 1,2 Millionen Passagiere pro Jahr gesteigert werden soll?

	<p>Rahmenbedingungen muss man aber sehen, dass man künftig vom Flughafenbahnhof, aber auch vom Hauptbahnhof schnell nach Frankfurt, München und Zürich kommt und somit eben keine Kurzstreckenflüge mehr notwendig sind. Deshalb muss auch die Gepäckabgabe für Übersee-flüge mit einer kombinierten Bahnreise und der Umstieg vom Fernbus auf die Bahn attraktiver werden.</p>			<p>Gleichzeitig sind die Treiber des Flugverkehrs meines Erachtens andere.</p>			<p>meinem Einflussbereich. Deswegen ist meine Meinung dazu auch unerheblich. Was das Thema klimabelastende Flugreisen angeht, so glaube ich weniger, dass durch eine bessere Erreichbarkeit tatsächlich mehr Flugreisen verkauft werden. Wenn Stuttgart aktuell schlecht erreichbar ist, dann werden die Passagiere eben von anderen Flughäfen wie Basel, Zürich, Frankfurt, Friedrichshafen oder Karlsruhe aus fliegen. Ich hatte bereits vor kurzem grundsätzlich in Erwägung gezogen, dass der Flughafen Stuttgart sich an einem Power-To-X-Projekt versuchen sollte, bei dem mithilfe von aus der Luft gewonnenem CO2 und Wasserstoff, nachhaltige Treibstoffe gewonnen</p>	<p>Flughafenbahnhofs wesentlich verändern. Aber ich halte es für positiv, dass die Landesmesse wenigstens besser angebunden wird, wobei das darauf ankommt, wieviele Züge tatsächlich dort halten.</p>
--	---	--	--	--	--	--	---	--

							werden können. Ich arbeite für das Unternehmen Clime-works und unser Ziel ist es, den Klimawandel umzukehren. Clime-works ist weltweit führend in der Abschiebung von CO2 aus der Umgebungsluft. Dies unterstreicht meine umweltpolitische Haltung erneut.	
<i>Fildertrasse</i> ⁸	Es muss jetzt schnell geklärt werden, ob die neue Idee des Bundes umsetzbar und wirtschaftlich ist. Dann müssen alle Karten auf den Tisch und schnell eine Entscheidung getroffen werden.	Ein klares und deutliches Ja.		Ich möchte, dass alle im Raum stehenden Optionen für die Gäubahn-Führung ergebnisoffen neu geprüft werden. Dazu zählt auch - wie unter Frage Nr. 5 ausgeführt - die Anbindung über den Hauptbahnhof (VCD/Pro Bahn-Vorschlag).	Ich werde mich für eine rasche Umsetzung einer guten Lösung für den Filderbereich einsetzen, weil ein leistungsfähiger neuer Filderbahnhof und eine gute Anbindung dieses Bahnhofs an den neuen Bahnknoten Stuttgart für das gemeine Wohl unserer Stadt wichtig sind.		Wenn bereits erhebliche Bedenken gegen die Führung der Gäubahn über die Filder-S-Bahn bestehen und noch kein einziger Spatenstich erfolgt ist, dann würde ich prüfen, ob ein Planungsstopp in meinem Einflussbereich liegt und würde ihn in Erwägung ziehen, bis mich die Verantwortlichen von einer realistischen	Ja.

⁸ **Gäubahn über Filder- S-Bahntrasse**

Nach 25-jähriger Planung muss die Führung der Gäubahn über die Filder-S-Bahn als gescheitert angesehen werden. „S21-Erfinder“ Professor Gerhard Heimerl hat sich so geäußert und Steffen Bilger, Staatssekretär im maßgeblichen Bundesverkehrsministerium, implizit auch, indem er eine gänzlich neue Streckenführung mit einem 12 km langen Zwei-Röhren-Tunnel umsetzen will. Werden Sie sich für einen Planungs- und Baustopp für diesen Streckenabschnitt einsetzen, solange keine realistische Alternative gefunden ist?

							Alternative überzeugt hätten. Hier würde ich den Schulterschluss mit allen Akteuren suchen und alle Meinungen gleichberechtigt in eine Entscheidungsfindung einfließen lassen.	
Weitere Tunnel? ⁹	Wenn man sich anschaut, was alles zum Ursprungsprojekt Stuttgart 21 dazu kam, dann sieht man, dass es eben nicht das bestgeplanteste Projekt war. Ich will mir gar nicht vorstellen, was wäre, wenn wir von Grüner Seite nicht interveniert hätten und auf Verbesserungen gepocht hätten, beispielsweise auf den Regionalhalt Vaihingen. Ohne diesen und den Nordhalt würden die Gäubahnzüge ab Inbetrieb-	Das ist unverantwortlich.		Wir müssen die Klimawandel endlich ernst nehmen und ich bin davon überzeugt, dass wir den Weg zur Klimapositiven Stadt deutlich vor dem Jahr 2050 bestreiten können. Dazu gibt es eine Reihe geeigneter Massnahmen im Wirkungskreis der Stadt, die ich für effektiver halte als den Stopp des Tunnelbaus: Beispielsweise mehr Tempo bei der Energiewende – etwa durch zügige Belegung der Schulen mit Fotovoltaik anstelle von Sym-	Die von Ihnen angesprochenen Baumaßnahmen sind ja bereits erfolgt. Im Übrigen gibt es auch an anderen Stellen in Deutschland Baumaßnahmen, wo Beton eingesetzt wird. Insbesondere zur Stärkung des Bahnverkehrs halte ich das auch für vertretbar.		Der Klimakollaps wird vermutlich nicht in Stuttgart besiegelt. Auch nicht mit 50km zusätzlichem Tunnelbau. Ich würde aber darauf drängen, dass die Hersteller klimafreundlichere Alternativen präsentieren oder ganz auf Hersteller setzen, die eine CO2-Kompensationsstrategie haben. Der Zuschlagstoff Sand ist darüber hinaus in der Tat eine knappe Ressource geworden. Alternativen auf	In Anbetracht der Tatsache, dass der Bahnverkehr ja CO2 einsparen soll würde ich es für vertretbar halten, da irgendwann der sog. "Break even" erreicht wird. Ich würde mich eher dafür einsetzen, dass in der Stadt nicht Gebäude, die noch keine 30 Jahre stehen, schon wieder abgerissen werden (z.B. Merce-

⁹ **Weitere Tunnel / CO₂-Verbrauch**

Die Herstellung von Beton, insbesondere von Stahlbeton, ist extrem CO₂-intensiv. Hinzu kommt ein hoher Verbrauch der immer knapper werdenden Ressource Sand.

Halten Sie es angesichts des drohenden Klimakollapses für verantwortlich, Stuttgart 21 mit zusätzlichen mindestens 50 Kilometern Tunnel (neuer Filder-Tunnel und geplante nördliche Tunnelzuführungen) sowie mit einem unterirdischen Ergänzungsbahnhof weiter zu bauen?

	<p>nahme des Tiefbahnhofs in Böblingen und das nicht nur für sechs Monate, wie es die Ursprungsplanungen vorsahen. Es macht natürlich Sinn, heute alle notwendigen Weichenstellungen für die Zukunft richtig zu stellen. Dazu gehört es auch, den Engpass im Nordzu- lauf zu beseitigen, den wir Grüne immer kritisiert haben. Es gehört aber auch dazu, vor dem Bau eines neuen Viertels Vorsorge zu treffen, für Schieneninfrastruktur, die ggf. nach 2030 notwendig werden wird.</p>			<p>bolpolitik am Rathausurm. Weiter muss auch die Wärmewende gelingen. Dafür müssen wir den Fokus auf die Quartiere legen und eine flächendeckende Kälte- und Wärmeplanung, die Entwicklung von Quartierskonzepten für den Nahwärmeausbau im Bestand sowie die Umstellung auf erneuerbare Wärmequellen umsetzen.</p>			<p>Basis von Mycelium werden gerade erst erforscht. Mittelfristig lässt sich hieran vermutlich nichts ändern. Zumindest die Verwendung von Cellulose als Alternative sollte in Erwägung gezogen werden. Die Verhängung eines Planungs- und Baustopps steht aber darüber hinaus nicht in meiner Macht. Es handelt sich um rechtliche Verfahren, die sich nach Bundes- und Landesgesetzen bestimmen. Als Oberbürgermeister habe ich darüber keine Entscheidungsgewalt.</p>	<p>des-Niederlassung, Calwer-Passage,...) und dass außerdem in Stuttgart mehr Holzhäuser gebaut werden</p>
<p><i>Denkpause</i>¹⁰</p>	<p>Für einen Umstieg ist es zu spät, aber wir müssen jetzt sehen, dass wir Fehlentwicklungen für die Zukunft korrigieren und Erweiterungsoptionen</p>	<p>Als zukünftiger Oberbürgermeister von Stuttgart will ich für S21 eine kreative Denkpause verordnen. Ich verlange von der</p>	<p>Zur Ehrlichkeit gehört: Die Gegner von Stuttgart 21 hatten mit vielem Recht – von den befürchteten Kostensteigerungen bis hin zu den Verzö-</p>	<p>Nein, die Grundsatzdebatten wurden mehrfach und ausführlich diskutiert und die Grundsatzfrage wurde mehrfach entschieden.</p>		<p>Als künftiger Oberbürgermeister stünde es mir gar nicht zu, beschlossene und genehmigte Bauprojekte zu canceln. Als neuer Oberbür-</p>	<p>Naja, man kann sich schon nochmal Gedanken machen. Aber es ist ja nur zu einem ganz kleinen</p>	

¹⁰ *Denkpause*

Angesichts einer sich zuspitzenden Klimakrise, angesichts der dramatischen Auswirkungen des Corona-Schocks, angesichts einer exorbitanten öffentlichen Verschuldung, angesichts der zahlreichen technischen und Leistungs-Probleme des Projekts: Sind Sie bereit, Stuttgart 21 nach so viel Desaster noch einmal auf den Prüfstand zu stellen und Umstiegs-Alternativen zu diskutieren?

	nutzen und mögliche Engpässe der Zukunft heute ausräumen.	Bahn ein kundenfreundliches und nachvollziehbares Konzept für den Bahnknoten Stuttgart. Und dieses Konzept muss die Verdopplung aller Schienenkapazitäten gegenüber heute garantieren.		gerungen bei der Umsetzung. Und dieses Bauprojekt hat – durch die Art und Weise wie es von den Verantwortlichen teilweise an der Bürgerschaft vorbei vorangetrieben wurde – tiefe Wunden in der Stadtgesellschaft hinterlassen. Gleichzeitig bin ich der Auffassung, dass ein Ausstieg zum jetzigen Zeitpunkt mit Blick auf den Baufortschritt und die fehlenden Nachnutzung für die S21-Anlagen keine überzeugende Position ist.			germeister würde ich aber alles kritisch hinterfragen und auf den Prüfstand stellen. Sollte es Spielräume geben, etwas zu verbessern, würde ich sie nutzen.	Teil die Stadt, die das zu entscheiden hat. Aus meiner Sicht wäre es sinnvoller und billiger gewesen, den Fernverkehr von Feuerbach kommend mit einem Tunnel direkt nach Cannstatt abzuwickeln und die ICE in Cannstatt halten zu lassen. Fahrgäste aus dem Rems- und Neckartal würden es danken, die aus Ludwigsburg würden es aushalten und Stuttgartern wäre es Wurst, wohin sie mit einer U- oder S-Bahn fahren - zum HBF oder nach Cannstatt.
P.S.:			Anbei finden Sie die Antwort von Herrn Dr.			Herr Reutter hat sich dafür entschieden,	„Ich hoffe, Sie haben aus meinen Antworten gewisse	

			Nopper auf Ihre Fragen. Er hat sich dazu entschieden Ihnen ein Statement zukommen zu lassen. Wir hoffen, dass dies so in Ordnung ist?			seine Positionen und Überzeugungen in Form eines allgemeinen Statements zu verfassen.	Erkenntnisse gewonnen und stehe Ihnen jederzeit zur Verfügung, sollten Sie noch weitere Fragen haben.“	
--	--	--	---	--	--	---	--	--