

**Wir rufen auf zur Volksabstimmung am 27. November:**

# **JA zum Ausstieg aus Stuttgart 21**

## **Der heutige Stuttgarter Kopfbahnhof funktioniert sehr gut.**

Er zählt mit seinen 16 Gleisen zu den pünktlichsten in ganz Deutschland und hat noch große Leistungsreserven. Das ebenerdige Umsteigen ist für alle Bahnreisenden bequem und für Behinderte besonders wichtig.

Mit dem Konzept K 21 kann dieser bewährte Kopfbahnhof schrittweise und kostengünstig modernisiert und weiter verbessert werden.

## **Für die Beseitigung von echten Engpässen im Schienennetz fehlen die Mittel.**

Für den Ausbau der stark überlasteten Rheintalstrecke ist nicht genug Geld da. Die vielen Engpässe im Schienennetz behindern die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Doch 75 % aller Bundesmittel für die Schiene in ganz Ba-Wü sollen ab nächstem Jahr in S 21 fließen!

## **Auch unsere Region braucht Geld für gute Eisenbahnprojekte.**

Die schon lange versprochene Elektrifizierung der Südbahn (Ulm-FN-Lindau) ist noch immer nicht finanziell gesichert. Und der Aufbau eines attraktiven S-Bahn-Systems im 30-Minuten-Takt rund um den Bodensee scheint in weiter Ferne.

## **Stuttgart 21 würde dem Bahnverkehr mehr schaden als nützen.**

Der Tiefbahnhof ist zu klein geplant, um einen „integralen Taktfahrplan“ nach Schweizer Vorbild zu ermöglichen. Die nur acht geplanten Bahnsteiggleise und die zu knapp bemessenen Zulaufstrecken von S 21 können den wachsenden Schienenverkehr der Zukunft nicht aufnehmen. Denn seine Kapazität wäre sogar geringer als die des heutigen Kopfbahnhofs!

Häufige Verspätungen und verpasste Anschlüsse wären die Folge – auch bis in unsere Region.

## **Die Neubaustrecke Ulm-Stuttgart ist auch ohne S 21 möglich.**

Nennenswerte Fahrzeitgewinne vom Bodensee in Richtung Stuttgart bringen nur die geplante Neubaustrecke und die Elektrifizierung der Südbahn. Beide Projekte können unabhängig von S 21 gebaut werden.

## **Wie tief wird das Milliardengrab?**

Über 4 Milliarden Euro soll der mangelhafte Tiefbahnhof angeblich kosten. Frühere Bahn-Großprojekte waren am Ende oft doppelt so teuer wie zuvor angenommen. Die langen Tunnelstrecken in dem sehr schwierigen geologischen Untergrund erhöhen das Kostenrisiko bei S 21 enorm. Nachträgliche Erweiterungen des unterirdischen Bahnhofs wären (wenn überhaupt) nur mit riesigem Kostenaufwand machbar.

All das bezahlen müssten in jedem Falle wir – als Steuerzahler oder Bahnkunden.

**Das Prestigeprojekt Stuttgart 21 verhindert mit seinen immensen Kosten andere Investitionen in die Schiene, die weitaus dringender und sinnvoller sind.**

**Stuttgart 21 gefährdet auch den Fortschritt im Bahnverkehr in der Bodenseeregion.**

**Deshalb:**

**Stimmen Sie am 27. November bei der Volksabstimmung mit**

 **JA für das S 21-Kündigungsgesetz!**