

Ja! Für eine kluge und generationengerechte Verbesserung des Stuttgarter Verkehrsknotens.

Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Verkehrsknotens bedeutet in erster Linie eine Steigerung der Kundenzufriedenheit durch: einen integralen Taktverkehr, der optimale Umsteigemöglichkeiten im Regional- und Fernverkehr ermöglicht. Eine Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Bahnhofes für Kinder, Familien, alte Menschen und Behinderte. Weniger Energieverbrauch in Zeiten des Klimawandels und vor allem die Verbesserung der Umweltbedingungen in einer ohnehin belasteten Region. All dies erfüllt Stuttgart 21 NICHT. Angefangen bei der im Stresstest attestierten Unfähigkeit zum Verspätungsabbau, der Unmöglichkeit eines integralen Taktverkehrs, der fehlenden Barrierefreiheit der Erschließungswege über Treppen und Aufzüge, die durch die nicht ausreichende Zahl von Bahnsteigen bedingten extrem kurzen Zughaltezeiten und nicht zuletzt den riesigen Energieverbrauch, den ein unterirdisches Bauwerk hervorruft.

Ja! Für die schwäbische Variante.

Der Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 ermöglicht es, mit aller Kraft das System, das sich über viele Jahrzehnte bewährt hat, zu optimieren. Der von der Stiftung Warentest 2011 als bester deutscher Großstadtbahnhof zertifizierte Bahnknoten ist der Stuttgarter Kopfbahnhof. Hier kontent und können an 17 Gleisen gleichzeitig Züge abgefertigt, Anschlußverbindungen durch wartende Züge ermöglicht und Zugwechsel ebenerdig kinder-, senioren- und behindertengerecht getätigt werden. Das von schwäbischen Ingenieuren hoch effizient ausgeklügelte Gleisvorfeld ermöglicht es, dass fast alle Züge kreuzungsfrei aus- und einfahren können. Nah- und Fernverkehr behindern sich nicht gegenseitig, Störungen im Betrieb können kreativ behoben werden. Eine Sanierung wäre für weitaus weniger Geld schneller zu bewerkstelligen als für die schlechtere Variante

S21 bisher veranschlagt. Deshalb bedeutet das Konzept Kopfbahnhof 21 auch den Inbegriff schwäbischer Tugenden: Gutes bewahren und mit Augenmaß und Kreativität für die Zukunft fit machen.

Ja! Für eine schnellere Fahrt nach Ulm.

Die geplante Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wurde unabhängig von S21 geplant und ist unabhängig davon finanziert. Deshalb muss ein Aus für S21 nicht das Aus für die Neubaustrecke bedeuten, denn diese funktioniert sogar besser mit einem modernisierten Kopfbahnhof. Die Streckenführung würde dann gemeinsam mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern entworfen. Aber ebenso böte sich die Möglichkeit, eine Ertüchtigung der Bestandsstrecke über das Neckar- und Filstal zu prüfen, wobei die wichtigsten Anliegen der Anwohner auch hier zwingend berücksichtigt würden. All dies könnte ohne Zeitverlust parallel zur Modernisierung des Kopfbahnhofes geschehen und das für weitaus weniger Geld!

JA! Für Investitionen in den Bildungsstandort Ostfildern

Ostfildern zahlt an den Verband Region Stuttgart innerhalb von zehn Jahren einen Betrag von etwa 1,3 Mio. Euro für die Realisierung der Umbaumaßnahmen am innerstädtischen Stuttgarter S-Bahnnetz, die im Zusammenhang mit S 21 nötig werden. Eine Planung übrigens, die sich nach der Begutachtung im Stresstest bei realistischen Haltezeiten „im Bereich der Stammstrecke in einem kritischen Bereich befindet“. Bei einem Ende von S21 sparte unsere Stadt diese 1,3 Mio. Euro und könnte z. B. unseren neuen Nellinger Kindergarten Obere Wiesenstraße oder auch das neue Grundschulgebäude in Ruit mit weniger Mühe finanzieren.



ELF GUTE GRÜNDE

warum

Bürgerinnen und Bürger

OSTFILDERN

am 27. November mit

JA stimmen sollten!

Am 27. November 2011 haben die Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg erstmalig in der Geschichte des Bundeslandes die Möglichkeit, direkte Demokratie und Bürgerbeteiligung zu praktizieren. Die Wahlberechtigten des Landes sind aufgerufen, über den Ausstieg des Landes am Projekt Stuttgart 21 zu entscheiden.

Nehmen Sie Ihr Recht als Demokratin und Demokrat wahr „denen da Oben“ zu sagen, wie Sie über Stuttgart 21 denken.

Stimmen Sie mit **JA**, wenn Sie **FÜR ein Ende von Stuttgart 21** eintreten. **FÜR** eine kluge und vorausschauende Verwendung von Steuergeldern, **FÜR** eine am Nutzer orientierte Verkehrs- und Infrastrukturplanung, **FÜR** den Schutz unserer Umwelt, **FÜR** Bürgerbeteiligung und Transparenz in der Politik! **Machen Sie mit!**

Am 27. 11. Stuttgart 21 stoppen:
ja-zum-ausstieg.de



Ja! Für einen verantwortungsvollen Umgang mit Steuergeldern.

Entgegen einer im Jahr 2009 ursprünglich veranschlagten Baukostensumme von 3,1 Mrd. Euro spricht die Deutsche Bahn nur zwei Jahre später bereits von 4,1 Mrd. Euro. Damit ist der Preis für den Tiefbahnhof schon vor Baubeginn 30 % teurer, und dabei sind noch nicht einmal alle Planungen und Genehmigungsverfahren abgeschlossen. Die vertraglich festgelegte Kostenobergrenze von 4526000000 Euro wird demnach nicht zu halten sein. Jeder schwäbische Häuslebauer weiß, dass beim Bauen durch unvorhergesehene Ereignisse Kostensteigerungen entstehen.

Der sorgsame Umgang mit dem Geld der Bürgerinnen und Bürger gebietet es, vor allem bei einem derzeitigen Schuldenstand von 58,2 Mrd. Euro, Mehrausgaben zu verhindern und somit Schaden vom Land abzuwenden. Das sind wir auch den zukünftigen Generationen schuldig.

Ja! Für einen mutigen Griff zur Notbremse.

Ob oder in welcher Höhe bei einem Ausstieg überhaupt Ersatzansprüche von Seiten der Projektpartner an das Land geltend gemacht werden können, müsste erst gerichtlich entschieden werden. Es bestehen unterschiedliche juristische Einschätzungen, wie der Finanzierungsvertrag zu bewerten ist. Eventuell bestehende Ausstiegskosten würden keinesfalls 350 Mio. Euro übersteigen. Dies haben unabhängige Gutachter berechnet. Andere Experten meinen, dass die Zahlungen des Landes sogar ganz entfallen könnten. Auch wenn der Ausstieg etwas kostet, ist er allemal billiger als blindlings weiterzubauen, komme, was da wolle.



Ja! Für ein faires Nebeneinander von Filderbewohnern und Flughafen.

Die Flughafen Stuttgart GmbH ist mit über 300 Mio. Euro am Projekt S21 beteiligt, weil sie sich mit einer verbesserten Anbindung an den Schienenfernverkehr einen Zuwachs von 1,2 Mio. Fluggästen verspricht. Das sind ca. 17500 An- und Abflüge mehr pro Jahr und 50 mehr pro Tag. Das bedeutet noch mehr Lärm für die Anwohner und sicherlich auch ein Wiederaufflammen der Diskussion um eine zweite Startbahn. Wer sich für mehr Lebensqualität auf den Fildern ausspricht, kann eine Ausweitung des Flugverkehrs nicht unterstützen.

Ja! Für ein sinnvolles Nahverkehrskonzept für Ostfilderner Bürgerinnen und Bürger.

Mit Stuttgart 21 wird kein Ostfilderner schneller beim Zug nach Hamburg, Berlin oder München sein. Schon heute haben die Bürgerinnen und Bürger der Stadt z. B. durch die Stadtbahn ab Nellingen in 28 Minuten Anschluss an den Schienenfernverkehr im Stuttgarter Hauptbahnhof. Eine vom Verkehrsfluss abhängige Busfahrt zum geplanten Filderbahnhof ist die unvergleichlich schlechtere Alternative, zumal dort ohnehin nur wenige Fernzugverbindungen vorgesehen sind.

Ja! Für einen störungsfreien und zukunftsfähigen Schienenverkehr.

Im Stresstest wurde Stuttgart 21 unter Einschränkungen zwar Wirtschaftlichkeit, jedoch keine gute Betriebsqualität bescheinigt. Die knapp bemessene Infrastruktur des geplanten Verkehrsknotens ist anfällig für Störungen und Verspätungen, etwa durch zahlreiche Doppelbelegungen von Bahnsteigen oder die gleichzeitige Nutzung von S-Bahn und Fernverkehr auf der neu geplanten Filderstrecke. Besonders die im Gutachten für die S-Bahn-Stammstrecken

(auch nach Esslingen) als „kritisch“ bewerteten Bedingungen bedeuten Beeinträchtigungen im reibungslosen Betriebsablauf und Verspätungen für die 300000 Pendler. Diese Störungen werden auch weit in den Landkreis Esslingen hinein ausstrahlen. Nachbesserungen und spätere Ausbauten an einem unterirdischen Bahnhof wären nur noch mit riesigem Aufwand möglich, daher ist das Projekt nicht zukunftsfähig.

Ja! Für klima- und umweltfreundlichen Verkehr.

Ostfildern erfährt keine Entlastung im Bereich des Autoverkehrs durch Stuttgart 21. Denn selbst nach der offiziellen Prognose nähme durch das Projekt der Pkw-Verkehr im ganzen Land um gerade einmal ein halbes Prozent ab. Für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene hat Stuttgart 21 überhaupt keine Bedeutung, denn die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist für die gängigen Güterzüge nicht befahrbar. Diese donnern weiter Tag und Nacht über die Fahrtstrecke im Neckar- und Filstal.

Ja! Für eine bürger- und umweltfreundliche Stadtentwicklung in Stuttgart

Da S 21 nicht nur als Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens zu verstehen ist, sondern auch ein gigantisches Immobilienprojekt darstellt, müssen sich auch die Ostfilderner fragen, ob sie sich für die Stuttgarter einen Stadtteil auf den ehemaligen Gleisanlagen wünschen, den so viele Menschen bewohnen sollen, wie Ostfildern Einwohner hat. Abgesehen von den bedenklichen Auswirkungen auf die Umwelt und die damit verbundene Beeinträchtigung der Lebensqualität wissen wir aus eigener Erfahrung, wie schwierig es für ein gewachsenes Gemeinwesen ist, eine Veränderung in solcher Größenordnung zu gestalten.