



Der große Bluff:

1,5 Milliarden Euro Ausstiegskosten?
Es gibt einen Ausstiegsgewinn!

■ Seite 03

Stuttgarter gegen den Fortschritt?

Warum viele Stuttgarter für K21
und gegen den Tiefbahnhof sind!

■ Seite 05



© Thomas Gle / fluegel.tv

27. November 2011: Weichen stellen für die Zukunft!

Weichen stellen

Nein zur Verschleuderung von Steuergeldern - Ja zu einer umweltgerechten Verkehrspolitik!



Hannes Rockenbauch (SÖS),
Fraktionsvorsitzender der
Fraktionsgemeinschaft
SÖS und LINKE und
Sprecher des
Aktionsbündnisses

Das bisher geheim gehaltene Gutachten der SMA ergab: Bei einem störungsfreien Betrieb bringt Stuttgart 21 in Baden-Württemberg im Schnitt 30 Sekunden Reisezeitgewinn, 54 Sekunden der modernisierte Kopfbahnhof 21. S21 kostet mehr als 6 Milliarden Euro, K21 ca. 1 Milliarde Euro. Was ist sinnvoller, darüber können Sie am 27.11. bei der ersten Volksabstimmung in Baden-Württemberg abstimmen.

Wir stimmen über das Ausstiegsgesetz ab. Es besteht eigentlich nur aus einem Paragraphen. Dieser verpflichtet die Landesregierung,

Kündigungsrechte bei den finanziellen Verpflichtungen des Landes bei Stuttgart 21 auszuüben. Es ist also keine Abstimmung über Stuttgart 21 oder K21, würde aber, sofern das Quorum erreicht wird, zur Kündigung der finanziellen Beteiligung des Landes führen. Wir entscheiden aber über mehr:

- Wollen wir in Zukunft Volksabstimmungen bei wichtigen Großprojekten? Diese Forderung sollte durch eine hohe Beteiligung untermauert werden.
- Wollen wir ein Verkehrssystem in ganz Baden-Württemberg, das an den Bedürfnissen der Menschen nach umweltgerechter Mobilität ausgerichtet ist?

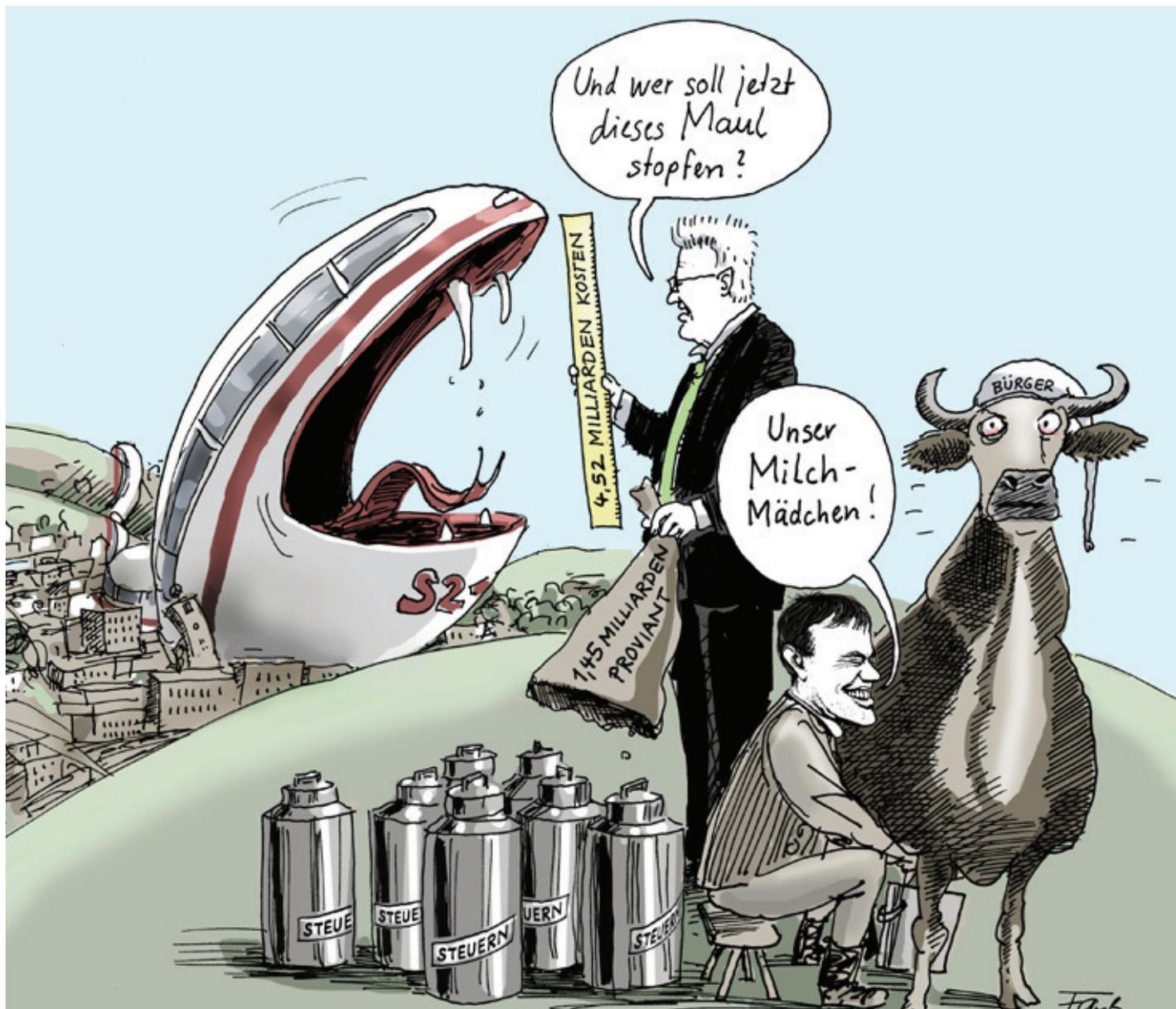
Und am letzten scheiden sich die Geister. Leistet dies Stuttgart 21 oder der modernisierte Kopfbahnhof K21? Diese Zeitung ist von den Befürwortern von K21. Prüfen Sie unsere Argumente. Die Mappus-Regierung hatte sämtliche Gutachten über die Risiken, die

Kostensteigerungen und die verkehrlichen Nachteile von Stuttgart 21 geheim gehalten. Die Stuttgart 21 Verträge wurden von der Deutschen Bahn AG mit falschen Angaben über Kosten, Risiken und Nutzen erschlichen. Deshalb sagen wir

Ja zum Recht der Landesregierung, aus erschlichenen Verträgen auszusteigen!

Die S21 Befürworter führen ihre Kampagne mit der Parole: „1,5 Milliarden für Nichts – Wir sind doch nicht blöd!“ Das Gegenteil ist richtig: Allein die Stadt Stuttgart bekommt von diesen angeblichen | Seite 21

Geben Sie den Stadt.Plan weiter, oder verschicken Sie ihn per Mail ins ganze Land. Download als pdf unter www.s-oe-s.de



!von Seite 1! Ausstiegskosten mehr als 750 Millionen Euro von der Bahn. Und dem Steuerzahler werden Milliarden erspart für ein Projekt, das gerade mal 30 Sekunden Reisezeitverkürzung bringt. 6 Milliarden Euro für 30 Sekunden!!! Das im Oktober ans Licht gekommene SMA-Gutachten bringt es auf den Punkt: S21 vergeudet 6 Milliarden für Nichts - K21 ist das bessere Projekt!

Es geht bei der Volksabstimmung ausschließlich um den Stuttgarter Hauptbahnhof, nicht um die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm. Der Bau des neuen Tunnelbahnhofs in Stuttgart ist kein Bahnprojekt, das den Personen- und Güterverkehr in Baden-Württemberg verbessert. Im Gegenteil:

- Stuttgart 21 führt zu einer Verschlechterung der Bahnverbindungen im ganzen Land, weil in Stuttgart ein störanfälliges Nadelöhr gebaut wird. Stuttgart 21 ist ein Immobilien- und Bauprojekt, das den beteiligten Firmen Milliardenaufträge sichert, für die die Steuerzahler gerade stehen müssen. Wir wollen einen Ausbau

des Eisenbahnverkehrs im ganzen Land und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

- Stuttgart 21 ist ein Milliardengrab, ein Moloch, der die Entwicklung in Baden-Württemberg behindert. S21 zieht Arbeitsplätze aus dem Umland ab und bindet Gelder, die dringend für die Entwicklung der Infrastruktur und für Soziales und Bildung gebraucht werden. K21 kostet weniger, leistet mehr und schafft Arbeitsplätze.

Ohne die Bürgerbewegung würde Stuttgart 21 schon längst gebaut, mit all den gravierenden Mängeln, die nach und nach aufgedeckt wurden. Die Arbeit der Bürgerbewegung zeigt aber auch, wie viel Kompetenz in ihr steckt. Die Planungen der Ingenieure für K21, der Architekten für K21, die Alternativen, die unsere Eisenbahnfachleute für K21 vorlegten, zeigen, dass nur dann, wenn der kurzfristige Profit nicht der Maßstab ist, eine wirkliche Zukunftsplanung möglich ist. Es geht bei dieser Abstimmung auch darum, Werte zu erhalten. Die Stuttgarter verteidigen das Gesicht ihrer Stadt. Der Bonatz Bahnhof ist

nicht nur ein Baudenkmal von hohem Wert, sondern auch eine geniale eisenbahntechnische Konstruktion. Seine Modernisierung wird ihn zum leistungsfähigsten Bahnhof Deutschlands machen.

Wenn „Fortschritt“ nur als „höher, schneller, größer“ definiert ist, kann er zerstörerisch sein. Dann zählt nur, ob ein Projekt auch fette Gewinne bringt. Der Nutzen und die Bewahrung der Umwelt sind dann zweitrangig. Die Erhaltung und Schaffung einer lebenswerten Zukunft muss den Fortschritt bestimmen. Das Konzept Kopfbahnhof 21 orientiert sich daran. Stuttgart 21 ist ein Rückschritt, der modernisierte Kopfbahnhof 21 bringt den Fortschritt.

Sie sind noch unentschlossen, ob Sie mit „Ja“ für diese Zukunft stimmen sollen? Prüfen Sie unsere Argumente. Wir alle verdienen weder an Stuttgart 21 noch am Kopfbahnhof 21. Wir gewinnen aber alle an einer Zukunftsplanung, die sich am Fortschritt für die Menschen und am Erhalt unserer Umwelt orientiert und da zählen Fakten, nicht Seilschaften, Partei- und Profitinteressen. ■ |hr|

Die 3-fache Kostenlüge

Mit der **ersten Kostenlüge** wurden die Genehmigungen des Projekts Stuttgart 21 erschwandelt. Dem Gemeinderat und dem Landtag wurden bei den Abstimmungen die wahren Kosten verschwiegen. Tanja Gönner, ehemalige CDU Verkehrs- und Umweltministerin, verbot in der Folge, dass die Kostensteigerungen, die dem Ministerium bekannt waren, veröffentlicht werden.

Die **zweite Kostenlüge**: Stuttgart 21 würde den Rahmen von 4,5 Milliarden Euro nicht überschreiten, behaupten die Befürworter. Die Tatsachen: schon jetzt muss man von Kosten von über 6 Milliarden Euro ausgehen, mit

steigender Tendenz.

Mit der **dritten, der Ausstiegs-Kostenlüge** soll jetzt das Projekt gerettet werden. 1,5 Milliarden Euro soll der Ausstieg kosten – eine unbewiesene Zahl und eine leere Drohung. Allein die Stadt Stuttgart würde davon 750 Millionen Euro bekommen.

Fazit: Wenn es um die Kosten geht, wurde gelogen, dass sich die Balken biegen, von Anfang an. Wer einmal lügt, ...

Der Ausstieg aus dem Milliardengrab erspart dem Land mehrere Milliarden Euro, die anderswo dringend gebraucht werden. ■ |hp|

„Endlich wird mal bei uns investiert - und ihr wollt das Geld nicht?“

Wenn Stuttgart 21 nicht gebaut wird, fließt das Geld in andere Bundesländer und wir kommen wieder zu kurz, hören wir oft von Stuttgart 21 Befürwortern.

Den größten Teil von Stuttgart 21 bezahlen wir aber ohnehin selbst. Durch den Grundstückskauf der Stadt, durch überhöhte Trassenpreise des Landes für den Regionalverkehr, durch Zuschüsse der Region, des Flughafens usw. Ohne die Vorfinanzierung der Neubaustrecke durch das Land wäre

auch Stuttgart 21 längst beerdigt.

Die angeblichen EU-Mittel für Stuttgart 21 fließen ausschließlich für die Fernbahnstrecke Wendlingen - Ulm über die Alb. Zuschüsse des Bundes stehen allgemein für die „Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart“ im Bundesverkehrswegeplan, aber nicht speziell für den Tunnelbahnhof S21. Sie stehen zur Verfügung, egal ob der Bahnknoten mit Stuttgart 21 (S21) oder Kopfbahnhof 21 (K21) geordnet wird. ■ |kr|

CDU, SPD, FDP, GRÜNE, OB Schuster: Quorum verfehlt!

Bei einem Volksentscheid in Baden-Württemberg müssen mindestens 33 % aller Wahlberechtigten zustimmen. Wenn dieses Quorum ein Demokratiekriterium wäre, dann wäre die neue Landesregierung durchgefallen. Sie wurde von „nur“ 31,3 % der Wahlberechtigten gewählt. Wenn beim Volksentscheid eine einfache Mehrheit für den Ausstieg aus Stuttgart

21 stimmt, das Quorum aber verfehlt wird - kann sich die Regierung dann auf eine Mindest-Stimmenzahl berufen, die sie selbst nicht erreicht hat? Die Tabelle zeigt: Weder die alte noch die neue Landesregierung, auch nicht der Stuttgarter Oberbürgermeister Wolfgang Schuster, haben jemals das Quorum erreicht. ■ |red|

Gewählt	Jahr	Wahlbeteiligung	Anteil an den abgegebenen Stimmen	Anteil Stimmen von allen Wahlberechtigten
Regierung Kretschmann	2011	66,2 %	47,3 %	31,3 %
Regierung Öttinger/Mappus	2006	53,4 %	54,9 %	29,3 %
OB Schuster	2004	43,1 %	53,3 %	23,0 %
OB Schuster	1996	53,9 %	43,1 %	23,2 %

Der große Bluff: 1,5 Milliarden Ausstiegskosten? Es gibt einen Ausstiegsgewinn!

Das Hauptargument für Stuttgart 21 sind scheinbar hohe Kosten bei einem Ausstieg. In Geißlers Faktencheck wurden Ausstiegskosten zwischen 300 Millionen und 1,4 Milliarden Euro für möglich gehalten. „Derf's au a bissle meh sei?“ - wie an der Wursttheke haben die Projektbetreiber jetzt 1,5 Milliarden Euro festgelegt. Wie sich diese Zahl zusammensetzt, sagen sie nicht. Sie wissen warum.

Stadt Stuttgart erhält bei einem Ausstieg 1000 Millionen Euro!

Der größte Posten der Ausstiegskosten ist an die Stadt Stuttgart fällig. Der Verkauf der Gleisflächen von der Bahn an die Stadt Stuttgart im Jahr 2001 ist hinfällig, die Bahn muss über 750 Millionen Euro Kaufpreis zurück überweisen. Die Bahn nennt das Kosten, tatsächlich ist es die Rückzahlung eines Vorschusses.

Der Stadt Stuttgart fließen nicht nur die 750 Millionen Euro von der Bahn zu. Im Haushalt der Stadt befinden sich rund 200 Millionen Euro Rücklagen für Stuttgart 21. Beim Ende von S21 hat die Stadt Stuttgart auf einen Schlag fast eine Milliarde freie Barmittel zur Verfügung - zur Schulsanierung, für Radwege, zur Kulturförderung usw. Warum spricht niemand vom Ausstiegsertrag?

In diese 1,5 Milliarden Euro Ausstiegskosten rechnet die Bahn auch noch 270 Millionen Euro Planungskosten für die Neubaustrecke ein! Das ist nicht seriös. Auch die verbleibenden tatsächlichen Ausstiegskosten sind zum größten Teil nicht verloren. Viele Planungen oder Arbeiten am Gleisvorfeld sind für K21 nutzbar. Schadenersatzansprüche von Bauunternehmen für die Kündigung von S21-Baufträgen entstehen nur dann, wenn auch ein Schaden vorliegt. Erhalten sie stattdessen Aufträge zum Bau von K21-Maßnahmen, entfällt dieser. Schäden, die allein die Bahn verursacht hat - etwa durch den unnötig frühen Abriss des Nordflügels (und den nötigen Wiederaufbau), durch Fehlplanungen wie das Grundwassermanagement, oder durch die wiederholte Vorlage unvollständiger oder falscher Kostenberechnungen kann die Bahn ohnehin nicht auf andere abwälzen. Hier ist eher zu prüfen, ob nicht die Bahn gegenüber den gutgläubigen Partnern Land und Stadt regresspflichtig ist.

Lieber Kosten ohne Ende, als ein Ende mit Kosten, das ist die Moral der Projektbetreiber. Denn das bringt ihnen Geld, den Staat betrachten sie als sichere Melkkuh. Können wir das zulassen? ■ |kr|

Warum die Badener und die Württemberger gemeinsam gegen das Verbuddeln der Milliarden in Stuttgart sein müssen

Baden-Württemberg hatte einmal überall hervorragende Zugverbindungen. Hunderte Kilometer wurden stillgelegt, Bahnhöfe verrotten. Und mit Stuttgart 21 wird dies weitergehen, denn es bindet die Milliarden.

In Baden ist auf Eis gelegt:

Die Elektrifizierung der Stichbahnen Appenweier - Bad Griesbach, Basel - Krotzingen, Biberach (Kinzigtal) - Oberharmersbach, Neustadt/Titsee - Rottweil, vor allem aber Ausbau des 3. und 4. Gleises von Offenburg - Basel, Elektrifizierung entlang des Bodensees und dessen Hinterland.

In Württemberg ist auf Eis gelegt:

Zweites Gleis Horb - Tuttlingen, Elektrifizierung Ulm - Friedrichshafen - Lindau. Am 12.10.2011 kann man in der Stuttgarter Zeitung lesen: „Der Verband der Bahnindustrie macht der Bundesregierung massive Vorwürfe, weil die Investitionen ins Schienennetz gekürzt und damit Zusagen gebrochen



werden. Deutschland halte Verpflichtungen gegenüber Nachbarländern nicht ein und torpediere damit ein gemeinsames Europa im Schienenverkehr.“ So gebe es Finanzierungsprobleme bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Es ist nachgewiesen: Stuttgart 21 bindet die Mittel, und die Autoindustrie fördert den Rückbau des Schienenverkehrs,

das heißt den PKW- und LKW-Absatz an. Die ehemaligen Daimler-Manager Dürr, Mehdorn und Grube planten dies als Bahnchefs. Unverantwortlich angesichts der Klimakatastrophe. ■ |hp, gs|

Badener und Württemberger brauchen ein nachhaltiges Verkehrskonzept im Land!

Ich stimme mit NEIN, weil mein Freund Martin 60 km Tunnel bauen will. Wenn das nicht klappt, wird er stinksauer und wandert nach Bangladesch aus.

Ich bin überall ganz wichtig. Das hat mir der liebe Gott bestätigt. Ich stimme mit NEIN, damit meine Kinder mal nach Paris fahren können.

Ich stimme mit NEIN, weil ich ECE und der LBBW schon Bauplätze versprochen hab!

Ich stimme mit NEIN, denn wenn Kretschke scheitert, werd ich Ministerpräsident! Das hat mir die CDU versprochen.

Den EnBW Deal haben wir durchgetrickst, da werden wir S21 auch noch durchbeschreiben. Mit NEIN stimmen ist alternativlos! Hauk - ich habe gesprochen!



Gruppenbild des Vereins Pro S21 und der Großen NeinSager-Koalition „Schwäbische Einheitspartei CDU/SPD/FDP: In Gedanken v.l.n.r.: Lothar Späth, Aufsichtsratsvorsitzender der Tunnelbaufirma Martin Herrenknecht; SPD-Fraktionsvorsitzender Schmiedel, der meint, über S21 schwebt Gottes Segen; Oberbürgermeister Wolfgang Schuster, Träger des Preises „Herausragende Führungskraft der Immobilienwirtschaft“, ehem. Beiratsmitglied des Investors ECE; Nils Schmid, Super-Finanz- und Wirtschaftsminister; Peter Hauk, Fraktionsvorsitzender der CDU.

Stuttgarter gegen den Fortschritt?

Warum viele Stuttgarter für K21 und gegen den Tiefbahnhof sind!

Viele Menschen außerhalb von Stuttgart fragen sich: Die Stuttgarter bekommen doch einen modernen Bahnhof, warum dann diese Aufregung? Man weiß aus eigener Erfahrung: so schnell und leicht geht man als Bürger nicht auf Demos. Die Stuttgarter sind gut informiert: Stuttgart 21 ist kein Fortschritt, sondern ein Rückschritt für den Eisenbahnverkehr und die Umwelt. Wir gehen für die bessere Alternative, den modernisierten Kopfbahnhof 21 auf die Straße. Die „Ingenieure 22 für den Kopfbahnhof“ haben die Argumente zusammengefasst:



Stuttgart 21 (S21)

- Ein leistungsfähigerer voll funktionsfähiger Bahnhof wird ohne Not zerstört
- Geringere Leistung durch Kapazitätsengpässe
- Verschlechterung im Nahverkehr durch fehlende Leistungsreserven, bei S-Bahn-Störung völliges Versagen. Züge müssen fahren, wenn Gleise frei sind, nicht wenn sie gebraucht werden
- Fahrpreiserhöhungen im Nah- und Fernverkehr durch höhere Nutzungsgebühren für Strecken und Bahnhöfe
- Überwiegend längere Wartezeiten beim Umsteigen. Schlechte Anschlüsse
- Keine Fluchtwege für Gehbehinderte im Brandfall
- Gefährdung der Stuttgarter Mineralquellen, Tunnelbau im quellfähigen Gipskeuper
- Zerstörung großer Teile des Mittleren Schlossgartens, nachhaltige Schädigung des Stadtklimas
- Dauerbaustelle und Verkehrsbehinderungen in der Innenstadt für mindestens 15 Jahre mit erheblicher Lärm- und Abgasbelastung
- Große Summen öffentlicher Gelder werden für eine Leistungsreduzierung ausgegeben
- Bebauung der frei werdenden Flächen erst nach kompletter Fertigstellung des Bahnknotens

Kopfbahnhof 21 (K21)

- Der pünktlichste Bahnhof Deutschlands wird modernisiert und ausgebaut
- Deutlich höhere Kapazität im Berufsverkehr
- 17 Gleise bieten Leistungsreserven für Mehrfahrten und bei Verspätungen, Ausweichmöglichkeit für die S-Bahn bei Störungen
- Ebenerdiges Umsteigen für Behinderte und Personen mit Kinderwagen oder Gepäck
- Optimale Umsteigemöglichkeiten mit kürzeren Wartezeiten. Integraler Taktfahrplan möglich
- Ebenerdige und sichere Fluchtwege im Brandfall
- Keine geologischen Risiken für Mineralquellen und beim Tunnelbau
- Erhalt des gesamten mittleren Schlossgartens mit möglichen Parkerweiterungen am bestehenden Abstellbahnhof
- Erhalt der Frischluftzufuhr in die Innenstadt
- Keine Behinderung und Belastung der Innenstadt durch Dauerbaustellen
- Sofortmaßnahmen: Einrichtung einer Express-S-Bahn zum Flughafen und Bau eines neuen elektronischen Stellwerks
- Neuerschließung großer Flächen für Stadtentwicklung

Wenn das Volk gesprochen hat, herrscht dann Schweigen?

„Wenn das Volk gesprochen hat, dann herrscht Schweigen“, verkündet SPD-Chef Nils Schmid. Damit meint er: Nach dem Volksentscheid wird über S21 nicht mehr diskutiert. Trotzdem wollte die Bahn schon vor der Volksabstimmung weitermachen. Dass zu S21 nichts mehr zu sagen ist, haben wir nach Geißlers Faktencheck auch gedacht. Zwar kamen längst nicht alle Fakten auf den Tisch – aber S21 hatte seine Legitimation verloren. Trotzdem wollte die Bahn weitermachen. Dann haben wir bei der Landtagswahl die Regierung Mappus in die Wüste geschickt und vertrauten der grün-roten Landesregierung, S21 stillzulegen. Wieder

wollte die Bahn weitermachen. Dann kam der Stresstest. Wieder fiel S21 durch. Wieder wollte die Bahn weitermachen. Vielleicht bricht S21 in sich zusammen, wenn der Volksentscheid ein eindeutiges Ergebnis bringt. Was geschieht, wenn das Quorum verfehlt wird, obwohl eine Stimmenmehrheit im Land, in der Region oder nur in Stuttgart für einen Ausstieg war? Wird sich die SPD von der Mehrheit beeindrucken lassen? Werden die übrigen Projektpartner ohne das Land weiterbauen? Egal, wie die Abstimmung ausgeht, die Befürworter werden sie mit ihrer Medienmacht in einen Sieg uminterpretieren. Die Geschichte von Stuttgart 21 lehrt: Nicht Argumente

und Tatsachen entscheiden, sondern Interessen. Die wirtschaftlichen Interessen der Immobilien-, Bau- und Bankenlobby und manchmal auch die Sehnsucht von Politikern nach einem Denkmal (oder Gottes Sägen). Egal, wie der Volksentscheid ausgeht – S21 verschlingt Milliarden, die dann fehlen, um den Schienenverkehr im Land zu verbessern. S21 gefährdet das Mineralwasser, den Park und Baudenkmale. S21 zerstört unsere Stadt. Nicht unsere besseren Argumente führten zu Faktencheck, Regierungswechsel, Stresstest und Volksentscheid – sondern unser Widerstand. Der wird auch nach dem Volksentscheid weitergehen müssen. ■ |kr|

Sechs Milliarden Euro für 30 Sekunden!

SMA-Vergleich der Reisezeit von S21 und K21: Gewinner K21!



Gangolf Stocker (SÖS),
Stadtrat SÖS und LINKE
und Sprecher
der Initiative
„Leben in Stuttgart“

„Net schlecht!“, das ist mit das größte Lob, das der oft kurz angebundene Schwabe aussprechen kann. Am 15.10.2011 titelt die Stuttgarter Zeitung: „K 21 schneidet bei Reisezeit nicht schlecht ab“. Ein Hauptargument der S21-Befürworter, Stuttgart 21 bringe schnellere Zugverbindungen, ist gekippt. Die Gutachter

von SMA haben die Reisezeitgewinne analysiert, die Mappus-Regierung ließ das Ergebnis der Analyse in der Schublade verschwinden, denn: „Sie kommt nämlich zu dem Ergebnis, dass das Kopfbahnkonzept auf wichtigen, viel genutzten Strecken die Fahrzeit eher reduziert als Stuttgart 21.“ (Stuttgarter Zeitung, 15.10.2011)

SMA-Gutachten vom 26. November 2010, Auftraggeber: Nahverkehrsgesellschaft BaWü. Untersuchung der Reisezeit bei 38 200 möglichen Verbindungen zwischen 196 Bahnhöfen im Land.

Reisezeitveränderungen	Stuttgart 21 (S21)	Kopfbahn 21 (K21)
1. Fahrplanmäßige Reisezeitveränderungen	-5,3 Minuten (-6,3 %)	-4,0 Minuten (-4,7 %)
2. Fahrplanmäßige Reisezeit, gewichtet mit der Anzahl Reisen der pro Verbindung	-0,5 Minuten (-2 %)	-0,9 Minuten (-3,6 %)
3. Wieviele Reisende profitieren? schneller am Ziel unverändert langsamer	19 % 68 % 13 %	13 % 81 % 6 %
Mein Fazit unterm Strich:		
Glaubwürdigkeit Sicherheitsprobleme Wohnungsbau Kosten ohne Neubaustrecke	keine/wenig Gipskeuper, Mineralwasser erst nach Bauabschluss ca. 2025 4,5 - 9 Mrd. Euro	hoch/unabhängige Experten keine sofort möglich 600 Mio. - 1 Mrd. Euro

Da wundert es nicht, dass Tanja Gönner dieses Gutachten erst gar nicht veröffentlicht hat. Das Gutachten bestätigt: K21 ist die Alternative, für weniger Geld, die mehr Menschen

nützt. So verkürzt die Modernisierung des Kopfbahnhofs die Reisezeit für die Reisenden im Schnitt um doppelt soviel wie Stuttgart 21. Die Wahrheit liegt in den Tatsachen:

6 Milliarden Euro für 30 Sekunden, damit die Profitquelle S21 sprudelt. Meine Schlussfolgerung: Ja zum Ausstieg heißt auch – Ja zum Einstieg in K21. ■ |gs, dh|



Sag JA zum Ausstieg aus Stuttgart 21

Buttons, Flyer, Plakate zum Bestellen und mehr Informationen zur landesweiten Ja-zum-Ausstieg-Kampagne finden Sie unter www.ja-zum-ausstieg.de

Impressum

Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE,
Rathaus, Marktplatz 1, 70173 Stuttgart,
V.i.S.d.P. Hannes Rockenbauch
Druck: UWS Papier & Druck GmbH

Die Fraktionsgemeinschaft besteht aus SÖS (Stuttgart Ökologisch Sozial) und DIE LINKE. SÖS ist ein parteifreies Personenbündnis, das sich gegründet hat, um den Bürgerbewegungen in Stuttgart eine Stimme zu verleihen und ist mit drei Stadträten vertreten: Maria-Lina Kotelmann, Hannes Rockenbauch und Gangolf Stocker. DIE LINKE stellt die Stadträte Ulrike Küstler und Tom Adler. Um den Fraktionsstatus zu erreichen, haben SÖS und DIE LINKE nach den Kommunalwahlen 2009 eine Fraktion gebildet.

