

Liebe Freundinnen und Freunde,

Wo steht dieses Projekt und der Widerstand dagegen gerade?

Sind die aktuellen Turbulenzen um Stuttgart21 nur ein weiterer Tropfen, von dem man wieder nicht weiß, ob er das Fass zum Überlaufen bringt? Oder stehen wir vor einer „Zeitenwende“ bei Stuttgart21, ist die Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes AEG ein game changer? – um mal zwei trendige Begriffe aufzugreifen.

Zu oft hat diese Bewegung das Projekt schon scheitern gesehen. Nach den Protesten der Hunderttausend nach dem brutalen Polizeieinsatz am 30.9.2010 oder nach den Kostenexplosionen, z.B. Anfang 2013. Auf der Befürworterseite dagegen waren allenfalls bei abgeschalteten Mikrofonen Zweifel am Weiterso mit dem Projekt zu hören. Das ist jetzt anders und ein deutliches Indiz, dass es wirklich ernst steht um Stuttgart21.

Es gibt auf Befürworterseite de facto keinen ernsthaften Zweifel mehr, dass der neue § 23 des AEG eine Entwidmung der Kopfbahnhofgleise ganz klar verhindert und damit die beabsichtigte Bebauung des Rosensteinareals ausschließt. Das aber ist der Super-Gau für die Befürworter, weil Kern der ganzen Nummer ja immer das Immobilienprojekt Rosensteinquartier war, während der Bahnhof halt irgendwie und irgendwohin verschwinden sollte.

Selbst Michael Theurer (FDP), Staatssekretär bei Verkehrsminister Wissing, Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr und einer der verbissensten S21-Propagandisten kommt an dieser Konsequenz aus der AEG-Novelle nicht herum: Auf Anfrage von Michael Donth, MdB und Verkehrspolitiker der CDU aus Reutlingen, schreibt Theurer, *dass sich der Bahnbetriebszweck in der Abwägung gegenüber anderen öffentlichen Belangen regelmäßig durchsetzen wird, soweit diesen nicht zumindest ein – gesetzlich – gleichwertiger Rang zugesprochen wird. Dies wäre beim Wohnungsbau tatsächlich nicht der Fall.*“ So zitiert von Christian Milankovic in der StZ vom 20.8.24

An dieser Stelle käme normalerweise ein „Ja, aber ...“, würde also das Ganze als eine Art Betriebsunfall (nicht so gemeint) dargestellt, auf jeden Fall mit dem Hinweis, dass man versuchen werde, das Gesetz nochmal zu ändern, also kurzerhand eine Art Sondergesetz („Lex Stuttgart21“) zu machen. Aber nichts dergleichen. Keine Tricks und Auswege und Ausreden, um aus der Bredouille herauszukommen! Folgerichtig ist Milankovics Beitrag auch überschrieben:

„Dem Rosensteinquartier droht ein Fiasko“

Tatsächlich wäre das „Fiasko“ ein Segen für die Stadt. Ihr würde eine weitere Aufheizung durch die Blockade der zentralen Frischluftschneise erspart, ebenso Betonorgien, Bodenversiegelung und Baustellenbetrieb bis weit in die 40er Jahre. Und v.a.: der Kopfbahnhof und auch die Gäubahnanbindung wären gerettet. Die Ergänzungsprojekte, die ja immer mit der Kapazitätsproblematik begründet werden, wären noch absurder als sie ohnehin schon sind – und vermutlich obsolet.

Aber was bedeutet das für den S21-Tiefbahnhof samt Tunnellei? Wenn der Kopfbahnhof erhalten bliebe, ist es noch lange nicht sinnvoll, S21 in Betrieb zu nehmen. Dann müssen erstmal all die alten Fragen zum Thema Brandschutz, Gleisneigung, Überflutungsrisiko, Energieverbrauch politisch oder juristisch geklärt werden. Und wenn dann rauskäme, dass allenfalls ein paar wenige Züge aus Sicherheitsgründen zugelassen werden könnten und auch die nur mit begrenzter Passagierzahl, dann fragt sich, ob es nicht bessere Nutzungen, die sogar noch was fürs Klima brächten, besser wären. Stichwort: Umstieg21.

Gut möglich, dass es die immensen Kosten waren, die mit den Ergänzungsprojekten und den ETCS-Kostenrisiken bei einem Weiterso auf Bahn und Bund zugekommen wären, die jetzt zum Griff nach der Notbremse geführt haben. Immerhin sind ja sowohl die Bahn selbst als auch der Bund in

superkritischen Haushalts- bzw. Verschuldungslagen, die täglich die Schlagzeilen füllen. Kann auch sein, dass es bei dem AEG-Coup um einen Revancheakt der Berliner ging, nachdem der VG Stuttgart es abgelehnt hatte, die Stadt Stuttgart und das Land Baden-Württemberg an den 6,5 Mrd. € S21-Mehrkosten zu beteiligen – nach der Devise: dann machen wir denen in Stuttgart eben ihr Lieblingsding kaputt, das mit Bahnverkehr ja ohnehin nichts zu tun hat.

Wenn dieses Kalkül dahinterstehen würde, dann wäre es am Ende doch die Kostenfrage gewesen, die die Wende gebracht hätte. Das Elegante aus Befürwortersicht daran ist allerdings, dass es gar keinen Beschluss des Aufsichtsrats oder der Bundesregierung bedarf, das Projekt mit Verweis auf die nächste Kostensteigerung abzublasen. Es reicht der Verweis auf die Novellierung des AEG, die irgendwie von der EU kam. Ein Geschenk für alle, die ansonsten große Gesichtswahrungsprobleme bei den am Ende ohnehin unvermeidlichen Rückzugsmanövern bekommen würden.

Natürlich warnen alte S21-Bewegungs-Hasen vor Übermut. Und das zurecht, denn Totgesagte leben bekanntlich länger. Niemand sollte sich zurücklehnen und darauf vertrauen, dass es bei dem jetzigen Stand der Dinge bleibt. Alle Sargnägel müssen weiter und tiefer eingeschlagen werden. Die juristischen Fragen um Gäubahnkappung und Brandschutz bleiben auf der Tagesordnung, genauso die politischen Diskussionen um die Kapazität, um die verkehrlichen Absurditäten, um die Sicherheitsaspekte (Gleisneigung, Risiko kritische Infrastruktur) und die ökologischen bzw. klimapolitischen Aspekte (Verkehrsverlagerung auf die Straße, Betonverbrauch, Hochwasserrisiko, Überhitzungsrisiko, Artenschutz, Bodenversiegelung, Flugverkehrsförderung ...).

Der schnellste und direkteste Weg zum Ziel scheint jetzt jedoch die Verteidigung des §23 AEG gegen eine Verwässerung, gegen eine Lex Stuttgart21 zu sein. Beim Ringen um dieses Gesetz geht es um die Polarisierung der unterschiedlichen Interessen: Auf der einen Seite die Stuttgarter S21-Kompanie, die weitermachen will, auf der anderen Seite das Interesse von Bahn, Bund und den übrigen Bundesländern, dass nicht weiter Milliarden nach Stuttgart fließen, die andernorts zur Bahnsanierung viel dringender benötigt werden.

In diesem Sinne hat sich das Aktionsbündnis, zusammen mit dem VCD Stuttgart und der Schutzgemeinschaft Filder in einem breit angelegten

Schreiben an die Bahnpolitiker*innen in Bund und Ländern

gewandt, an dem Gesetz festzuhalten, nicht wieder den Lobbyisten aus Stuttgart auf den Leim zu gehen und alle Versuche zu unterbinden, mit nachträglichen Sonderregelungen, das „Fiasko“ zu verhindern:

<https://kopfbahnhof-21.de/briefe/keine-verwaesserung-des-allgemeinen-eisenbahngesetzes-%c2%a7-23-keine-lex-stuttgart-21/>

- und dies natürlich in einer Pressemitteilung verbreitet.

Ganz zentral ist dabei der Begriff (keine) *Lex Stuttgart21*, der auf den Punkt bringen soll, worum es bei dieser komplizierten Sache geht. In diesem Sinne hat eine Gruppe Aktiver aus Mahnwache und Aktionsbündnis ein neues 3x6 m-Banner machen lassen (Entwurf Uli Stübler) und jetzt auf der Rückseite der Mahnwache angebracht:



Es soll stutzig machen und Diskussionen auslösen, wie sie sich schon bei der Anbringung ergaben.

AEG-Novellierung: Nicht nur Stuttgart21 auch ...

Immobilienprojekt Diebsteich /Hamburg Altona auf der Kippe

Ähnlich teuer, ähnlich sinnlos, ähnlich Ende Gelände:

http://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2024/08/32_24_Entwidmung.pdf

Es gibt allen Grund für Zuversicht, aber auch für weiter Druckmachen auf der ...

721. Montagsdemo am 26. August 2024 auf dem **Schlossplatz** mit ...

- **Dr. med. Dipl.-Psych. Angelika Linckh**, Capella Rebella:
"Die Bahn in der Krise: Wie kann die Deutsche Bahn wieder auf Kurs gebracht werden"
- **Odalys**, Percussion, Gitarre und Gesang
- **Katja Luft**, Capella Rebella, Moderation

Danach: **Demozug** auf die Theodor-Heuss-Straße, in die Bolzstraße, in die Lautenschlagerstraße, zum Arnulf-Klett-Platz, zur Mahnwache, dort Schwabenstreich.

Davor: **Raddemo** 17.45h ab Feuersee – gesund + aktiv zur MoDemo!

Steffen Siegel zum Planfeststellungsverfahren Pfaffensteigtunnel:

„Erhebt Einspruch dagegen – Abgabefrist ist der 10.9.24.“

Was hier geplant wird, ist der Inbegriff des ganzen Irrsinns von Stuttgart 21. Ein mit 2 x 11,5 km dann längster Eisenbahntunnel Deutschlands! Für mindestens 2 Mrd. €, gigantischer CO2-intensiver Einsatz von Stahlbeton! Irreversible Versiegelungen hochwertiger Filderböden, Förderung des Flugverkehrs und das alles ohne jeden verkehrlichen Nutzen für Schienenkapazität oder Integralen Taktfahrplan.

Dies alles hat Steffen Siegel in einer fulminanten Rede auf der 720. Montagsdemo auf den Punkt gebracht. In Text und Video nachzuvollziehen hier:

<https://www.bei-abriss-aufstand.de/2024/08/20/die-720-montagsdemo-am-19-8-24-auf-dem-schlossplatz/>

Was also tun? Auf jeden Fall Einspruch gegen den Planfeststellungsantrag erheben, am einfachsten per [Mustereinspruch Pfaffensteigtunnel PFA 1 4.8.2024](#).

Das kann jede/r machen, wie es jeweils am praktischsten ist:

Entweder den Antrag an der Mahnwache oder den MoDemo-Ständen abholen, ausfüllen, ggf. ergänzen und per Post absenden.

Oder gleich ausgefüllt an den Ständen oder der Mahnwache abgeben, von wo aus sie eingescannt und an das EBA versendet werden.

Oder: den unterschriebenen Antrag einscannen und das Scan ans EBA mailen (pfaffensteigtunnel@eba.bund.de). Formloses Mail reicht nicht!

Das alles so, dass die Einwendung bis 10. September beim EBA ist!

Mainz: Steckengebliebene S-Bahn – dramatische Folgen

Luik: systematisch „unterlassene Hilfeleistung“

Mit etwas Zeitabstand hat der SWR eine Zug-Panne mit ziemlich dramatischen Folgen investigativ rekonstruiert. Eine S-Bahn war vor Mainz am 28. Juni in einem Tunnel steckengeblieben. Eigentlich ein harmloser Fall, der sich aber angesichts des nicht funktionierenden Notfallkonzepts der Bahn zu einer mittleren Katastrophe auswuchs: 300 Fahrgäste mussten bei 30 Grad und ausgefallenem Strom 2 ½ Stunden warten, ein Fahrgast kollabierte, einige versuchten sich irgendwie selbst zu retten bis nach 2 Stunden die Evakuierungen begannen.

Luik spricht von systematischer „unterlassener Hilfeleistung“. Das alles: kein Brand, sondern ein sogenanntes Kaltereignis, eine S-Bahn mit 300 Menschen an Bord und kein ICE mit 1700 oder mehr, die kurze S-Bahn steckte nur zu Hälfte im Tunnel und zur Hälfte im Freien, ein kurzer ebener, offensichtlich breiterer Tunnel und kein langer mit starkem Gefälle, am Ende das Freie und kein unterirdischer Tiefbahnhof ohne Brandschutz.

Hier SWR-Video: <https://www.youtube.com/watch?v=7TkOAL81Vgg>

Statt alles mitzumachen:

SBB protestiert gegen sinnlose Tunnelprojekte – in der Schweiz!

So würde man sich es auch bei uns wünschen. Eine selbstbewusste Bahn protestiert gegen politische Vorgaben, die dem Ziel einer Bürgerbahn zum Nutzen aller entgegenstehen.



So beschreibt es die Schweizer ...

.. im Leitartikel ihrer Ausgabe vom 18. August 2024 (entdeckt von Ulrich Pfeifer):

SBB: 7 Milliarden für sinnlose Ausbauten

Öffentlicher Verkehr Für viele neue Tunnel und Linien fehlt ein Bedarfsnachweis – das sei finanziell schädlich, sagt die Bahn.

Peter Burkhardt

Gleich drei Mal erfüllte das Parlament in den vergangenen Jahren regionale Sonderwünsche: Aus den ursprünglich vom Bundesrat beantragten Bahninfrastruktur-Ausbauten im Wert von 22,3 Milliarden. Darunter sind als teuerste ein neuer Tunnel am Genfersee, der Ausbau des Knotens Genf, der Ausbau einer Strecke im Kanton Bern, der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels und eine neue Linie im Kanton Neuenburg. Es resultierten Mehrkosten von 6,9 Milliarden – obwohl dafür weder ein Bedarfsnachweis noch ein Angebots- und Fahrplankonzept vorliegt.

Die SBB kritisieren das in deutlichen Worten. Die Leiterin Fahrplan, Darla Martignoni, sagt, es sollte nur noch Ausbauten geben, die auf einem Angebotskonzept beruhen, das einen klaren

Kundennutzen aufzeige. Denn Ausbauten verursachen «enorme Folgekosten im Unterhalt und Betrieb sowie beim Angebot». SBB-Präsidentin Monika Rübs und SBB-Chef Vincent Ducrot fordern einen Verzicht auf teure Bauten für wenige Sekunden Fahrzeitgewinn. Trotz der milliardenschweren Infrastrukturinvestitionen der vergangenen Jahre gewinne die Bahn keine Marktanteile – hingegen fehlten die Mittel für den Erhalt der Substanz.

Die SBB geben damit teilweise ihrem ehemaligen Chef Benedikt Wetzel recht, der vor zwei Monaten einen Stopp aller geplanten Ausbauten forderte. Er sagte, die ohne Angebotskonzept und Bedarfsnachweis beschlossenen Milliardenausbauten führten zu jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten von bis zu 3 Milliarden Franken. Das treibe die Bahnen in den Ruin.

Schweiz — 2

Verantwortung für den Bahnkollaps? Verantwortung angesichts des drohenden Klimakollaps?

„Der Hochlauf der Superspießler“ Strobl und Rülke

Eine begnadete Feder hätte man einen wie Rainer Ruf genannt bevor alles über Tastaturen in die Welt gelangte. Ruf ist einer der Chefkolumnisten der Stuttgarter Zeitung. In diesem Beitrag vom 20. 8. (Anlage) verbindet er persönliche Erfahrungen mit dem allgegenwärtigen Bahnchaos – und wirft dann („warum beschreibe ich diese alltäglichen Szenen?“) die Verantwortungsfrage auf.

Mit CDU-Strobl und FDP-Rülke hat er schon mal zwei Verantwortliche benannt:

„Es handelt sich bei Rülke und Strobl um Vertreter von Parteien, welche die Bahn über Jahrzehnte heruntergewirtschaftet haben. Parteien, die in der neoliberalen Hochphase die Bahn für die Börse auf Gewinn frisierten, bis die Infrastruktur vor die Hunde ging. Parteien, die bei den martialischen Bauernprotesten ihre Klimapolitik wegwarfen wie einen verwurmtten Apfel.“

Warum gerade die? Gibt doch viel mehr und näherliegende Verantwortliche?

Weil Strobl und Rülke in besonderer Weise über Klimaaktivist*innen hergefallen sind, die im Gegensatz zu ihnen Verantwortung für etwas übernommen haben, was sie im Wesentlichen nicht einmal verursacht hatten. So Strobl: „Wir brauchen für diese Straftaten deutlich schärfere und höhere Strafen.“ Rülke: „Diese so genannten Aktivisten gefährden die Sicherheit des Flugverkehrs und zerstören die Urlaubspläne unschuldiger Bürger.“ Daniel Lindenschmid von der AfD steuerte die Einschätzung bei, die Aktivistinnen seien „eher Terroristen“. Zur Erinnerung: Die zwei Frauen betraten nicht die Start- und Landebahn. Der Flugverkehr war laut Bundespolizei nicht beeinträchtigt.

Schlussatz Ruf:

„Rülke, Strobl und andere Verteidiger des Niedergangs im Status quo haben dann (wenn der Klimawandel richtig zuschlägt) ihre Wahlschlachten geschlagen. Vielleicht funktioniert bis dahin ja der digitale Bahnknoten Stuttgart.“ In der online-Version des Beitrags folgte noch der Zusatz: *„Oder auch nicht.“*

Im Land der Tüftler und Ingenieure: Fahrpläne der DB „nur noch geschätzt“

Arno Luik zur Kapitulationserklärung aus dem DB-Aufsichtsrat

Auch Arno Luik geht es um das Thema Verantwortung. Der Zerfall der Deutschen Bahn ist kein göttlicher Ratschluss, er ist hausgemacht. So wie der Klimawandel menschengemacht ist, ist es auch das Bahndesaster: „Du hast das Gefühl, bei einer Firma zu arbeiten, die in der Abwicklung ist. Du fährst durchs Land, du siehst überall die rausgerissenen Gleise, die versifften, zugengelagerten Bahnhöfe, du musst ständig abbremsen, weil so viel marode ist. Du erlebst, wie das System zusammenbricht. Das kann dich schon krank machen. Wir fahren auf der letzten Rille. Ich sehne mich jeden Tag nach meiner Rente.“ So hat es ein nicht mal 50jähriger Lokführer Luik gesagt.

Luik:

„Vor ein paar Jahren sagte ich: Diese Bahn ist kaum mehr zu reparieren. Heute sage ich: Diese Bahn ist irreparabel. Sie hat den Kipppunkt zur Rettung überschritten.“

Aufgeben können wir die Bahn natürlich nicht. Luik schlägt als ersten Schritt einen Austausch des Managements vor, wie das überall in Politik und Wirtschaft bei so einer desaströsen Bilanz ihres Werkelns längst passiert wäre. Dann muss es aber auch an die Fehlorientierungen der Bahnstrategie ran gehen. Dazu bezieht sich Luik auf die fatale Strategie der Generalsanierung. Benedict Weibel nennt das: „Selbstmord mit Ansage“.

Und dann ergänzt Luik noch, dass das Land ja Ex-Bahnchef Dürr „übrigens auch Stuttgart 21, jenes babylonische Tiefbau-Projekt, verdankt, das laut Rechnungshof wegen seiner explodierenden Kosten das Potenzial hat, die Bahn in ihrer Existenz als Ganzes zu gefährden.“

Focus-Interview mit Luik:

https://www.focus.de/finanzen/news/kommentar-von-arno-luik-aus-stolzen-bahnern-ist-ein-berufsstand-voller-frust-und-fatalismus-geworden_id_260243185.html

„Kontrollverlust“ schlägt Wellen

Die Aussage eines DB-Aufsichtsrats (wer war denn so ehrlich?) gegenüber der Süddeutschen Zeitung, die DB habe die Kontrolle über ihre Fahrpläne verloren, die würden nur noch geschätzt und nicht gerechnet, hat zu einem medialen Aufschrei vom Qualitätsjournalismus (Wallstreet-Journal) bis zum Boulevard (BILD) geführt:

<https://www.bild.de/news/inland/chaos-bei-der-deutschen-bahn-aufsichtsrat-spricht-von-kontrollverlust-66c220e606f52977c7f7060dhttps://www.wallstreet-online.de/nachricht/18396203-wirtschaft-fahrplan-chaos-bahn>

Persönlicher Bericht

Wie einmal ein vollbesetzter IC wegen eines nicht störenden Radlers aufgehalten wurde

➡ <https://buergerbahn-denkfabrik.org/rail-blog-293-werner-sauerborn/>

Der juristische Kopf hinter den Klagen der Deutschen Umwelthilfe

Remo Klinger im Interview

Die DUH und Jürgen Resch kennen die meisten, zumindest alle Besucher*innen der MoDemos. Remo Klinger dagegen wenige, obwohl er der juristische Handwerker ist, der einen Teil der Klagenden im Frühjahr 2021 vor dem Bundesverfassungsgericht vertrat – und mit ihnen einen historischen Erfolg für den Klimaschutz errang. Klinger ist es auch der mit viel Unterstützung vor allem von Dieter Reicherter die Klage gegen die Unterbrechung der Gäubahn vertritt – auch hier mit sehr guten Erfolgsaussichten.

Klinger als Umweltschlichter geht es einerseits um Verbesserung des Umweltrechts, andererseits und vor allem darum, dass die Politik sich an ihre eigenen Gesetze hält. Also den Staat zwingen, seine Umweltgesetze einzuhalten. Denn die Politik orientiert sich zu oft an Stimmungslagen, lobbyistischen Einflussnahmen und Opportunitäten, die oft nur bis zum nächsten Wahltermin reichen.

22 Minuten Hochinformatives:

<https://www.ardaudiothek.de/episode/deutschlandfunk-der-tag/ein-fall-fuer-den-rechtsstaat-klimaschutz-vor-gericht/deutschlandfunk/13610425/>

Leserbrief-Vorschlag aus Heidelberg /Sinsheim

S21 als Museum für ausgemusterte U-Boote?

In Stuttgart versenken

Zu: „Ziel erreicht“, RNZ v. 29.7.

Nach einer wochenlangen Odyssee ist das U-Boot endlich in Sinsheim angekommen und wird dort im Technikmuseum ausgestellt. Ich wüsste einen besseren Standort: das Eisenbahnmuseum Tiefbahnhof Stuttgart 21. Wie alle Vernünftigen wissen wir, dass das mindestens 11 Milliarden Euro teure Eisenbahnprojekt in Stuttgart Fiktion bleiben wird, weil man durch ein Nadelöhr keine Großstadt mit 300 000 Bahnpendlern täglich versorgen kann.

Also suchen weitsichtige Ingenieure nach einer alternativen Nutzung der bereits fertig gestellten S21-Höhle mit den Lichtaugen, die nach einem Architektenfurz von Christoph Ingenhoven entstanden sind. So haben mir Kollegen empfohlen, das U-Boot als Symbol der Sinnlosigkeit dieser Bahnhofe dort aufzustellen. Geometrisch dürfte es gut reinpassen. So werden sich auch noch spätere Generationen noch an den Schwabenstreich der Prominenz aus Politik und Wirtschaft um das Bahnprojekts Stuttgart 21 erinnern – so wie heute Schulklassen nach Verdun pilgern, um die Sinnlosigkeit von Kriegen zu verstehen.

Ulrich Pfeiffer, Schwetzingen

Leserbrief Rhein-Neckar Zeitung Samstag, 3. August 2024

Zu Merkels „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“ nach den EM- Erfahrungen mit der Bahn

Das Ausland bewertet neu

14 Jahre nach ihrem berühmten Satz vom Herbst 2010, die Realisierung von Stuttgart21 entscheide über "die Zukunftsfähigkeit Deutschlands", bekommt Merkel doch noch recht. Stuttgart 21 steht für die Unfähigkeit einen funktionierenden Bahnhof zu bauen und überdies für die Unfähigkeit einen kapitalen Fehler rechtzeitig einzugestehen, zu korrigieren und weitere sunk cost in Milliardenhöhe zu vermeiden.

Wem es um „deutsche Ingenieurkunst“ und deren guten Ruf in aller Welt geht, sollte der oder die sich mal die Reaktionen auf das Bahn-Desaster während der EM anschauen

z.B. hier:

<https://www.bbc.com/news/articles/ckvgkqg9yqeo>

https://www.meinbezirk.at/wien/c-lokales/deutsche-bahn-is-so-im-oasch-lob-fuer-die-oebb-in-wien_a6769458

Video österreichischer Fans: <https://www.20min.ch/video/em-2024-oesterreichische-fans-singen-wie-schlecht-sie-die-db-finden-auf-dem-weg-zum-spiel-niederlande-oesterreich-103136302>

Inzwischen abgehängtes Banner an der Mahnwache, vom SWR am 29. Juli zum „Bild des Tages“ gekürt:



2010: Photos von Matthis Trommsdorff

Rückblicke, die den Rücken stärken

https://www.fotocommunity.de/user_photos/1122790?sort=new&folder_id=585463&page=2

Schicke Schlüsselanhänger stärken MoDemos

Auf die Bitte des Vereins Umkehrbar e.V., der vor allem die Montagsdemos finanziert, hat Tanja Schnäbele eine neue Serie von Schlüssel- (aber nicht nur Schlüssel-) Anhängern in neuen Farben und

mit neuen Slogans hergestellt. Gegen eine Spende (Orientierung 10 €) sind die Anhänger an der Mahnwache und auf dem Parkschützerstand der MoDemo erhältlich.



& viele Grüße von Werner (BlueSky: @WernerBorn.bsky.social)