

Liebe FreundInnen,

dieser Sommer mit seinen Wetterextremen und Katastrophen weltweit und ganz nah dürfte Spuren hinterlassen: in der Natur, im Leben der Menschen und in deren Köpfen.

Waldbrände auf allen Kontinenten, jetzt sogar in Schweden, Milliardenschäden durch Dürre in der deutschen Landwirtschaft. Bauern, die Vieh notschlachten. Zugleich das andere Extrem: plötzliche sintflutartige Überschwemmungen. Und immer wieder Sperrungen und Ausfälle im Bahnverkehr, auf den Straßen und im Schiffs- und Flugverkehr. Während Dumpfbacken à la AfD den menschengemachten Klimawandel immer noch leugnen, zeigen die neuesten Modelle der Klimaforscher, dass alles noch viel schneller passieren wird, weil sich die Prozesse wie in einem eigendynamischen Dominosystem selbst beschleunigen.

Andererseits zeigen Umfragen, dass – je näher die Einschläge kommen – auch das Klimabewusstsein wächst. Es wächst die Bereitschaft, Lebensstile, Ernährungsgewohnheiten, Mobilitätsverhalten zu ändern, um das Schlimmste zu verhindern – und um sich auf das mehr oder weniger Schlimme vorzubereiten.

Der Groschen scheint allmählich gefallen zu sein. Es geht um aktiven Klimaschutz und um Vorbeugenden, also um Maßnahmen, sich auf das inzwischen nicht mehr Vermeidbare vorzubereiten – ein Diskurs, der in vielen Städten und Ländern Fahrt aufnimmt. Und was passiert derweil in Stuttgart, einem Fleckchen Erde, wo wie sonst wohl nirgends Grüne dominieren, in dem sie den Ministerpräsidenten, den Verkehrsminister, den Regierungspräsidenten, den Stuttgarter Oberbürgermeister, den Stuttgarter Baubürgermeister usw. stellen?

Johanna Henke-Waidhofer ist da gnädig, wenn sie in Kontext schreibt, da täten die Grünen nach vielen Jahren bedrohlicher Klimaentwicklung „und längst in der Regierung viel zu wenig“ [www.kontextwochenzeitung.de/politik/385/das-veggie-day-trauma-5284.html](http://www.kontextwochenzeitung.de/politik/385/das-veggie-day-trauma-5284.html) .

Zu einem so milden Verdikt kann man nur kommen, wenn man die inzwischen aktive Rolle, die die Grünen in Stadt und Land beim Stuttgart 21 spielen, ausklammert. Was hier passiert ist nicht zu wenig Klimaschutz, sondern das Gegenteil von Klimaschutz, nämlich ein aktiver Beitrag zur Verschärfung der Klimaproblematik, und was das Kapitel vorbeugender Klimaschutz betrifft, ist das eine fahrlässige Auslieferung der Stadt an die unübersehbar gewachsenen Risiken.

#### Im Einzelnen:

- Durch gigantische Betonverbräuche und massive Verlagerung von Verkehr auf die Straße erhöht Stuttgart 21 die globale Co2-Belastung je nach Szenario um zwischen 3,5 und 5,6 t bis 2050<sup>1</sup>
- Die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen führen zu einer Stickoxyd-Mehrbelastung zwischen 600 und 1700 t bis 2050 und zu einer
- Erhöhung der Feinstaubemissionen (PM 10 und PM 2,5) zwischen 560 t und 750 t bis 2050<sup>2</sup>
- Durch verengte Wasserabflüsse und den Staudammeffekt des Bahnhofstrogs wird das Überschwemmungsrisiko in der ohnehin hochwassergefährdeten Stadt massiv

<sup>1</sup> Quantifizierung der Treibhausgasemissionen des Projekts Stuttgart 21 /Karheinz Rößler, 10/2017

<sup>2</sup> Quantifizierung der Stickoxid- und Feinstaubemissionen des durch Stuttgart 21 verursachten Autoverkehrs, Karheinz Rößler, 3/2018

erhöht<sup>3</sup>Gegen alle Warnungen<sup>4</sup> wird die Bodenversiegelung im Rosensteinquartier/Gleisvorfeld vorangetrieben, obwohl dies für eine extrem hitzeanfällige Stadt wichtige Flächen für die nächtliche Abkühlung sind<sup>5</sup>

- Ebenso massive Bodenversiegelung durch Umwandlungen von Ackerböden in Bauland auf den Fildern (sehenswert: Rede von Steffen Siegel auf der 427. MoDemo: <https://youtu.be/y1HMqmwEVKo> 45.30 Min)
- Unverzeihlich vor diesem Hintergrund: Rodung großer Teile des Schlossgartens, weitere Baumfällungen geplant

Radikale Antworten auf die immer bedrohlicher werdenden Klimaveränderungen sind überfällig und inzwischen gesellschaftlich auch akzeptierter. Die Zeit von Pippifax à la Mooswände<sup>6</sup> und city trees ist vorbei. Der Ausstieg aus einem klimafeindlichen Projekt, das noch aus den Zeiten der blinden Wachstumswut stammt, muss auf die Tagesordnung. Von einer Partei, die sich als *die* Partei des Klimaschutzes sieht und damit ihre Wahlkämpfe in nächster Zeit bestreiten will, muss erwartet werden, dass sie ihre Möglichkeiten gerade in Stuttgart in die Waagschale wirft. Regierungsmacht ist kein Selbstzweck! Auch von den Grünen nahen Umweltverbänden muss erwartet werden, dass sie ihr Grün-loyales Schweigen beenden und wieder ihre Stimme beim Thema Klimaschutz gegen Stuttgart 21 erheben. Dazu sind sie da!

### **Hier einige Anlässe auch über Stuttgart 21 bzw. KlimaSkandal21 zu reden:**

8. September 2018

#### **Weltweiter Tag des Klimaschutzes**

Join a Global Day of Action: Real climate leadership rises from the grassroots up mit Aktionen in vielen Ländern. Wo bisher überall geplant: s. Karte hier: <https://riseforclimate.org/>

Schöne Aktion am 8. September - in München

#### **Ende Gelände – Ende Geländewagen**

SUV-Fahrer sind entweder brutale Egoisten nach dem Motto „Spaß auf Kosten anderer“ oder so bildungsfern, dass sie nicht wissen, was sie mit ihren Dreckschleudern anrichten.

[www.ende-gelaende.org/events/ende-gelaendewagen/](http://www.ende-gelaende.org/events/ende-gelaendewagen/)

Freitag, 21. September, 12-17 Uhr, Schloßplatz, Stuttgart

#### **„Klimagerechtigkeit jetzt! Sei fair, mach mit!“**

Aktionstag zur Klimagerechtigkeit anlässlich der Fairen Woche 2018

Abschluss des Aktionstags: 18:00 Uhr - Podiumsdiskussion im Rathaus

[www.deab.de/themen-programme/agenda-2030-globale-nachhaltigkeitsziele/17-ziele-17-orte/13-massnahmen-zum-klimaschutz/](http://www.deab.de/themen-programme/agenda-2030-globale-nachhaltigkeitsziele/17-ziele-17-orte/13-massnahmen-zum-klimaschutz/)

Montag, 8. Oktober 2018, 19.30 Uhr SÖS-Treff, Arndtstraße 29, Stuttgart

#### **Klima / Klimawandel und zu erwartende Auswirkungen auch auf Stuttgart**

Vortrag und Diskussion mit Dieter Bareiss (KUS)

<sup>3</sup> Überflutungsrisiken durch Stuttgart21 – der Tiefbahnhof als Staumauer bei Starkregen, Dipl.-Ing. Hans Heydemann und Dr. Christoph Engelhardt, Juni 2018

<sup>4</sup> Zuletzt forderte das Umweltbundesamt angesichts der Hitzeextreme eindringlich Hitzepläne, mehr Grünflächen und Frischluftschneisen in den Städten: taz, 9.8. <https://www.taz.de/!5524132>

<sup>5</sup> In einem bemerkenswerten Artikel in der StZ vom 18./19.8. beschreibt Thomas Braun das stadtklimatische Problem fehlender kühlender Ausgleichsflächen am Beispiel der Standortsuche für die Interimsoper: [www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.debatte-um-gruene-oasen-in-stuttgart-wie-viel-beton-vertraegt-die-stadt.10377762-487f-4e45-8c89-471aefd7fefb.html](http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.debatte-um-gruene-oasen-in-stuttgart-wie-viel-beton-vertraegt-die-stadt.10377762-487f-4e45-8c89-471aefd7fefb.html). Der Elefant im Raum (Bebauung Rosensteinquartier) wird auch hier leider übersehen.

<sup>6</sup> [www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.luftschaedstoff-versuch-mooswand-ohne-klaren-effekt-auf-feinstaub.68082869-5e3f-4d49-b4f9-7d9cec37ff05.html?reduced=true](http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.luftschaedstoff-versuch-mooswand-ohne-klaren-effekt-auf-feinstaub.68082869-5e3f-4d49-b4f9-7d9cec37ff05.html?reduced=true)

Und natürlich die .....

## **429. Montagsdemo am 20. August, 18h am Schlossplatz. Mit...**

- **Tom Adler**, Fraktionsvorsitzender der Fraktionsgemeinschaft SÖS, LINKE, PluS  
*Zur Kriminalisierung des Protests gegen Wohnungsnot/ Antworten des Umstiegskonzepts*
- **Jürgen Gutmann**, Gitarre und Gesang
- **Michael Becker**, Kernen 21, Moderation

Davor: RadDemo 17.45h ab Feuersee

Davor: Spaziergang zur Montagsdemo 17.30h vom Kernerplatz

### **Danach: Demozug zur Mahnwache**

Nach danach : Die Kopfbahnhofsingers – Treffpunkt Haupthalle Südeingang.

Den letzten beißen die Hunde

## **Milliarden vom Bund(essteuerzahler) für Stuttgart 21?**

Matthias Gastel, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen Bundestagsfraktion und Richard Lutz, DB-Chef haben eins gemeinsam: sie denken an das dicke Ende von Stuttgart 21. Wer soll am Ende der Dumme sein, der für das Milliardenendesaster von Stuttgart 21 aufkommen soll. Stadt und Land? Die scheinen rechtlich eher die besseren Karten zu haben, obwohl sie tatkräftig und täglich zu dem immer größeren Debakel beitragen. Sie wollen, derzeit auch im Rechtsstreit mit den Projektpartnern um eine Verlustbeteiligung von 2.4 Mrd. € plus alle weiteren Verluste, den schwarzen Peter an die DB als Projektträger abschieben.

Die DB wäre überfordert. Sie räumt jetzt bereits 2,228 Mrd. € S21-„Planverlust“ ein, was allerdings nur ein Bruchteil der realen Dauerschäden darstellt, mit dem der Weiterbau des Projekts die DB AG belasten würde. Angesichts der Schuldenlast der DB AG von etwa 20 Milliarden Euro sind solche Mehrbelastungen ruinös, würden der DB jeglichen Handlungsspielraum für sinnvolle Investitionen nehmen und wäre im privaten Wirtschaftsleben ein Fall für die Insolvenz.

Matthias Gastel hat nun in der Anhörung am 11. Juni im Berliner Verkehrsausschuss den Bund aufgefordert, für das Finanzierungsfiasco bei Stuttgart 21 aufzukommen. Ob abgesprochen oder nicht, dem folgt Bahnchef Lutz mit einem dezenten Hinweis beim Gespräch mit Konstantin Schwarz anlässlich der sog. Tunnelöffnung (s. unten). „Die gerichtliche Klärung gefällt keinem“, so Lutz. Man wolle schauen „wie man sie vermeiden kann“. Allerdings sei das ohne den Bund – alleiniger Eigentümer der Bahn AG – nicht möglich. Es müsse geklärt werden, ob der Bund „Teil der Lösung sein will“.

Der Bund? Gemeint ist der Bundessteuerzahler. Die Allgemeinheit soll die Suppe auslöffeln, die uns die Herrschaften eingebrockt haben.

„Teil der Lösung?“ Gemeint ist wohl eher „Teil der Vertuschung“: Die Verantwortlichen spekulieren darauf, ihren Kopf aus der juristischen und politischen Schlinge zu ziehen, indem sie das von ihnen angerichtete Desaster vergesellschaften, auf die Allgemeinheit abwälzen.

Vielleicht werden jetzt, wo ihnen der S21-Müll vor die Haustür gekippt wird, die Bundestagsabgeordneten aus anderen Parteien und allen Regionen der Republik wach und erheben ihre Stimme. Man muss nicht zahlen, man kann auch aussteigen und umsteigen.

Die 13. Kammer des Verwaltungsgericht Stuttgart scheint bemüht, den Beteiligten die Zeit für diesen faulen Deal zu gewähren, indem sie die Ende letzten Jahres von der DB gegen die Projektpartner eingereichte Klage dieses Jahr nicht mehr entscheiden will - ein passiver Beitrag zur Vertuschung der Kostenverantwortung für Stuttgart 21.

[www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.streit-um-finanzierung-gericht-kaempft-mit-flut-von-akten-zu-s-21.5c5ff34e-d7ac-4452-add8-72283d519769.html](http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.streit-um-finanzierung-gericht-kaempft-mit-flut-von-akten-zu-s-21.5c5ff34e-d7ac-4452-add8-72283d519769.html)

Vorerst keine Ermittlungen gegen S21-Verantwortliche bei der DB

## **Berliner Justizversagen ermuntert zu Weiterso à la Stuttgart 21**

Während sich die halbe Republik die Frage stellt, warum Großprojekte in Deutschland dermaßen scheitern wie bei S21 oder BER, während die Bundesregierung hierzu einen ziemlich untauglichen Gesetzentwurf auf den parlamentarischen Weg schickt und während ausländische Fernseheteams nach Stuttgart 21 reisen, um zu erfahren, was denn aus der deutschen Ingenieurskunst geworden sei, lehnt es die Berliner Generalstaatsanwaltschaft erneut ab, Ermittlung gegen die Verantwortlichen für das Scheitern des Unsäglichsten aller Großprojekte ab.

Dass selbst unter einem grünen Justizsenator die Berliner Generalstaatsanwaltschaft der juristischen Aufarbeitung von Stuttgart 21 ausweicht, hat in der Stuttgarter Bürgerbewegung Unverständnis und Empörung ausgelöst. Als „fern liegend“ bezeichnet die Generalstaatsanwaltschaft den Anfangsverdacht der Untreue gegen die Bahn-Entscheider in einem von zwei Ablehnungsbescheiden von Mitte Juli und lehnt die Aufnahme von Ermittlungen gegen Bahnvorstand Pofalla, Bahnchef Lutz u.a. ab. Die Beschuldigten hätten die Schädigung ihres Unternehmens ja nicht aktiv gebilligt und hätten sich auf (nicht veröffentlichte) Auftragsgutachten berufen können, heißt es in einer Pressemitteilung des Aktionsbündnisses: s. [www.strafvereitelung.de](http://www.strafvereitelung.de).

Mit einer derart lapidaren und vordergründigen Antwort, die sich nicht einmal die Mühe macht, die zahlreich eingebrachten Fakten, Belege und Beweisanträge zu würdigen, setze sich die unselige Tradition von Verwaltungsgerichten und Staatsanwaltschaften fort, einer adäquaten Auseinandersetzung mit dem Skandalprojekt aus dem Weg zu gehen. Noch kein Gericht habe sich, so die Anzeigererster Rechtsanwalt und Bündnissprecher Dr. Eisenhart von Loeper und der Vorsitzende Richter am Landgericht a.D. Dieter Reicherter, ernsthaft mit der Verantwortung für ein Projekt befasst, das Landesverkehrsminister Hermann als die „größte Fehlentscheidung der Bahngeschichte“ bezeichnet, das der bahnunabhängige Analyst und Bahn-Wissenschaftler Dr. Christoph Engelhardt als „größten technisch-wissenschaftlichen Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte“ und der international renommierte Brandschutzexperte Hans-Joachim Keim als „Staatsverbrechen“ bezeichnen. Wenn die Verantwortlichen für ein Großprojekt, das dem Steuerzahler Milliarden um Milliarden Mehrkosten aufbürdet, das längst von seinen Machern als unwirtschaftlich bezeichnet wird, das völlig unbeherrschbare Risiken birgt und in Zeiten des Klimawandels als Umweltverbrechen bezeichnet werden muss, keinerlei Konsequenzen fürchten müssen, werde es viele weitere BERs und Stuttgart 21 geben.

Das Aktionsbündnis wird die Untätigkeit der Berliner Staatsanwaltschaft nicht auf sich beruhen lassen. In seinem Auftrag haben die beiden Juristen Gegenvorstellungen an die Generalstaatsanwaltschaft und den Justizsenator übersandt ([www.strafvereitelung.de](http://www.strafvereitelung.de)), womit sie die Verpflichtung begründen, umgehend Ermittlungen aufzunehmen.

Aktivitäten auf allen Ebenen: Hier Brief von Mahnwächterin Monika Müller an Generalstaatsanwaltschaft (Anlage).

### Spendensammlung für eine Großanzeige in der FAZ

## **„Stoppen Sie Stuttgart 21 jetzt!“**

Räumlich fernab von Stuttgart 21, Nähe Berlin, aber in der Sache ganz nah dran, hat Winfried Wolf einen neuen Vorstoß lanciert: Mit dem Appell „Stoppen Sie Stuttgart 21 jetzt!“ wenden sich BürgerInnen aus der ganzen Republik an die Bundestagsabgeordneten - allen voran der Umweltjournalist und Autor Dr. Franz Alt, die Professoren Heiner Monheim (Malente) und Hermann Knoflacher (Wien), der Regisseur Volker Lösch (Berlin), der Schauspieler Walter Sittler (Stuttgart), die Kabarettistin Christine Prayon (Stuttgart) und der Bildhauer Peter Lenk (Bodman/Ludwigshafen am Bodensee).

Auf einer Textseite - das ganze Drama von Stuttgart! Damit die AdressatInnen des Appells nicht gleich wieder zur Tagesordnung übergehen, wie so gern nach solchen Aktionen, soll der Aufruf in der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* als ganzseitige Anzeige nach der Sommerpause veröffentlicht werden. Die FAZ hat eine Auflage von einer Viertelmillionen täglich und hat, abgesehen von Boulevardblättern, die höchste Auslandsverbreitung aller deutschen Zeitungen. Eine Anzeigenseite kostet bei der FAZ etwa 50 000 €. Vielleicht hat es einen tieferen Sinn, dass die als Zeitung „der Wirtschaft“ geltende FAZ Bereitschaft zu dieser Anzeige zeigte, während die zur Stuttgarter Verlagsgruppe zählende Süddeutsche mit prohibitiver Preisgestaltung eine Anzeige unmöglich machte.

Wolfs Idee stieß bei den Stuttgarter Bürgerbewegten angesichts der hohen Kosten zunächst auf Zurückhaltung. Aber Optimismus steckt an. Es wurde verabredet, die Spenden privat zu aquirieren, also die Spendentöpfe von umkehrbar e.V., aus denen die Montagsdemos (mit)finanziert werden, und des Aktionsbündnisses im Wesentlichen unberührt zu lassen. Die Aktion lief an, es wurde ein Initiativen-Team (Göttingen/Bremen) gebildet, es gibt eine website [www.stuttgart21-ausstieg-jetzt.de/](http://www.stuttgart21-ausstieg-jetzt.de/), der Appell zirkuliert – und innerhalb weniger Tage waren 2000 Unterschriften und über die Hälfte der angestrebten Summe gesammelt - ein großer Erfolg und ein Hinweis auf Kraft und Ressourcen des Widerstands gegen Stuttgart 21.

Den „Rest“ zu schaffen, dürfte allerdings ungleich schwieriger werden. Es werden alle Unterstützerinnen des Widerstands gegen das Projekt gebeten, den Appell in ihrem Umfeld und über ihre Verteiler zu verbreiten, wobei es in diesem Fall mehr um das Erreichen des Spendenziels als um eine möglichst große Zahl von Unterschriften geht.

Weniger ein Anreiz als ein Dankeschön: Wer 100 Euro oder mehr spendet, erhält - wenn gewünscht – Winfrieds Wolfs (im Januar 2018 überarbeitete erschienene) Buch "abgrundtief + bodenlos. Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands" mit Widmung des Autors zugesandt, sowie die Broschüre „Umstieg 21“ incl. update 2018. Die Erstfassung dieses Buchs (mit 318 Seiten) erschien im Juli 2017 in zwei Auflagen. Die Neuauflage ist stark erweitert, hat knapp 380 Seiten und wurde inhaltlich so aktualisiert, dass auch die Ereignisse Ende 2017 erfasst sind. In dieser Neufassung gibt es erstmals zwei

Dutzend Fotos und ein Dutzend ergänzende Beiträge von Monika Lege (Robin Wood), Walter Sittler, Hans Heydemann, Christine Prayon, Angelika Linckh, Annette Ohme-Reinicke, Wolfgang Schorlau, Klaus Gebhard, Sabine Leidig, Ebbe Kögel und dem Mahnwache-Team.

Wo es richtig wehtut

## **Prof. Wolfgang Hesse legt die Finger in die Wunden der DB**

In einem einstündigen Interview mit dem Bayerischen Rundfunk geht Wolfgang Hesse, Informatiker, Bahnexperte und deshalb Stuttgart 21-Gegner, in einer Tour d'horizon auf alles ein, was bei der DB schief gelaufen ist seit ihrer formalen Privatisierung 1994 – und kommt dabei natürlich auf Stuttgart 21 zu sprechen, und zwar Klartext. An der richtigen Stelle zückt er eine Umstiegsbroschüre und verweist auf die weiterhin sehr real bestehende Ausstiegsoption.



<https://www.br.de/mediathek/video/alpha-demokratie-25072018-neue-chancen-fuer-die-bahn-av:5b224dc13d350a0018d1cad5>  
ab Minute 21 zu S21, aber insgesamt sehenswert

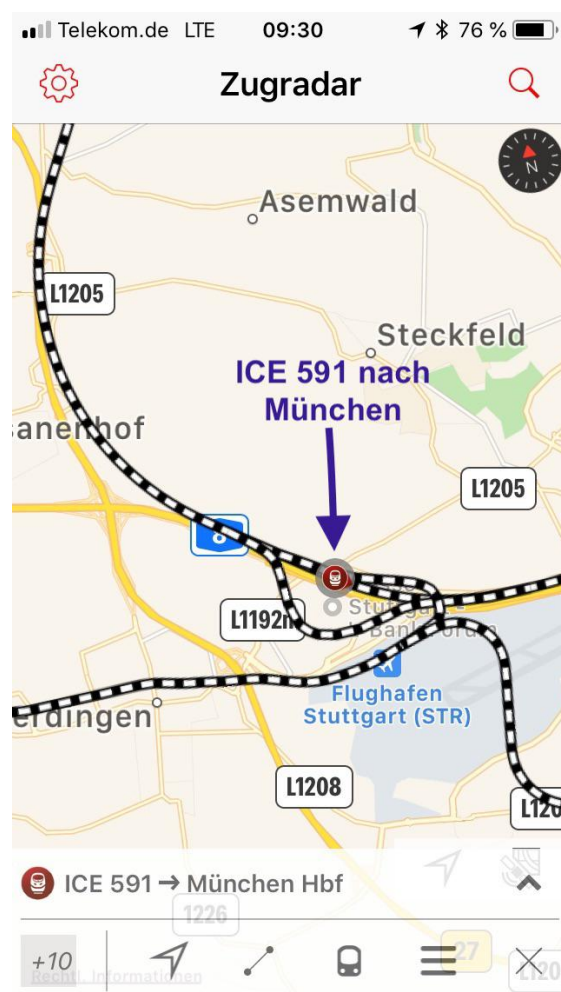
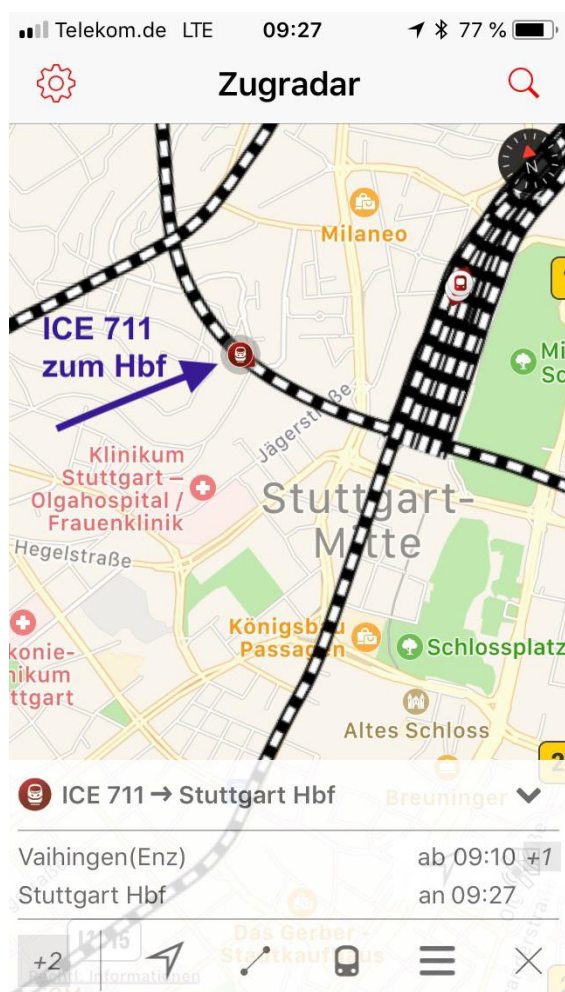
Blick in die Zukunft auf der DB-App?

## **DB nimmt S21-Kombi-Bahnhof in Betrieb**

Hat die DB Halluzinationen? Oder will sie uns diskret signalisieren, dass sie sich trotz heftiger Dementis doch auf die Kompromissvariante Kombi-Bahnhof einlassen will? Solche Spekulationen haben jedenfalls die Zugverläufe ausgelöst, die die App DB-Zugradar



anzeigt, wenn man in den Bereich Stuttgart reinzoomt. Da fahren, angeblich in Echtzeit, bereits Züge durch den Tiefbahnhof durch den Fildertunnel Richtung Neubaustrecke, während zugleich Züge in den bestehenden Kopfbahnhof ein- und ausfahren:



Diese Kuriosität hat Walter Kubach, Vertreter der LINKEn im Aktionsbündnis, entdeckt. Er legt Wert auf die Feststellung, dass sein Kommentar: „*Hallo Leute, hört auf zu kämpfen gegen ein Projekt, das für die Deutsche Bahn schon in Betrieb ist!*“ ein Scherz war!

Feuerbacher Tunnel/ DB-fake news

## **Der Durchbruch, der keiner war**

Um wenigstens ab und an mal was Positives über S21 vermelden zu können, feiert die DB öfter mal angeblich spektakuläre Baufortschritte, wo es sie (noch) gar nicht gibt. So auch bei der Tunneldurchbruchfeier des Feuerbacher Tunnels am 17. Juli, obwohl der Feuerbacher Tunnel - wie alle bisher gebohrten S21-Tunnel - mitnichten von einem Ende bis zum anderen Ende gebohrt ist! Das war Klaus Gebhard von der Umstiegsgruppe aufgefallen.

Ehrliche Kaufleute und seriöse Tunnelbauer, schreibt er auf parkschützer.de, haben mit ihren Durchbruchfeiern bisher überall in der Welt immer so lange gewartet, bis durch den Ausbruch des letzten Gebirgsmeters tatsächlich Licht an beiden Enden eines Tunnels zu sehen war - oder falls dieser zu lang oder kurvig dafür ist: bis man ihn komplett durchschreiten oder durchfahren kann.

Nicht so bei Stuttgart 21. Die schwer in Verzug befindlichen S21-Bauer feiern fast schon am laufenden Band Pseudo-Tunneldurchbrüche und haben doch noch nicht einen Tunnel wirklich bis zu seinen je zwei Enden ausgebrochen – geschweige denn gebaut, so dass er nutzbar wäre!

Wir dürfen uns also noch auf viele weitere solche "Durchbrüche" einstellen, so Gebhard. Im Prinzip könne man mit der in Stuttgart praktizierten Methode pro Tunnel fast unendlich viele "Durchbrüche" inszenieren, wenn man nur genügend "Zwischenangriffe", von denen aus vorgetrieben wird, einbaut.

Ein schlechtes Licht wirft der Vorgang auch auf die JournalistInnen, die über den „Tunneldurchbruch“ berichteten. Ungeprüft übernahmen sie die fake news der DB. Es mag am Zeitdruck im heutigen Journalismus liegen. Die Kompetenz der S21-GegnerInnen mit einem Anruf abzufragen, dürfte allerdings kein Zeitproblem sein.

### Ein Jahr nach Rastatt

### **Arbeiten ruhen, Schuldfrage ungeklärt, weiterhin keine Ausweichstrecken**

Sieben Wochen lang war nach dem Einsturz einer Tunnelbaustelle bei Rastatt der Bahnverkehr auf Deutschlands wichtigster Nord-Süd-Trasse gesperrt. Das war vor einem Jahr. Hunderte Millionen € wirtschaftlicher Schäden waren die Folge, vor allem weil die Bahn keinen Plan B hatte, wie sie die Bahnverkehre im Falle einer Totalsperrung umleiten könnte.

Obwohl die Analogie zu Stuttgart 21 auf der Hand lag, wichen die S21-Verantwortlichen mit Beschwichtigungsphrasen einer Antwort aus. Eine Havarie in einem der Tunnel von S21, sei es wegen Tunnelschäden infolge Anhydritquellens, sei es wegen eines Zugbrands oder nur wegen einer Stellwerkstörung liegen gebliebenen Zugs - das Chaos im Schienenverkehr im Raum Stuttgart wäre ungleich größer.

Was Rastatt betrifft, so spricht das Netzwerk Europäischer (*Güter*)Eisenbahnen (NEE) von Versagen bei der Aufarbeitung der Havarie. Auch ein Jahr nach dem Unglück seien parallel zur Rheintalbahn gelegene Strecken nicht modernisiert worden. Es fehle beispielsweise eine Elektrifizierung. Deshalb stünden Ausweichstrecken bei einem erneuten Unglück auf der Rheintalbahn weiterhin nicht zur Verfügung.

"Wenn Rastatt noch einmal passieren würde, hätten wir nahezu das gleiche Problem wie im vergangenen Jahr.", so NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger. Vor dem Hintergrund, dass auf der Rheintalbahn noch bis 2040 gebaut werde und immer wieder Baustellen den Bahnverkehr behinderten, sei die Untätigkeit der Bahn nicht nachzuvollziehen. "Das ist eine deprimierende Zwischenbilanz nach einem Jahr", heißt es in einem SWR-Bericht:

[www.swr.de/swraktuell/tunnel-havarie-rastatt-bilanz.tunnel-havarie-rastatt-bilanz-100.html](http://www.swr.de/swraktuell/tunnel-havarie-rastatt-bilanz.tunnel-havarie-rastatt-bilanz-100.html)

Derweil ruhen die Bauarbeiten. Die Inbetriebnahme des Tunnels verzögert sich weiter. Auch das außergerichtliche Schlichtungsverfahren dümpelt vor sich her. Über kurz oder lang werden sich die Gerichte auch hier mit der Schuldfrage befassen müssen. Wie in der Frage der Verantwortung für Stuttgart 21 machen die Gerichte und Staatsanwaltschaften auch hier einen schlanken Fuß. Ermittlungen auf eine Strafanzeige vom 27.09.2017 hin gegen Verantwortliche der DB AG, insbes. Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla, und Mit-Verantwortliche der ARGE Tunnel-Rastatt wegen fahrlässig verursachten, gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr nach § 315 Abs. 1 Ziffer 4, Abs. 6 StGB, wurden nicht aufgenommen.

Was würde bei Stuttgart 21 im Falle verschiedener Szenarien passieren? Zu dieser Frage arbeitet Dipl.-Ing, Roland Morlock an einem Gutachten im Auftrag des Aktionsbündnisses, das im Spätherbst fertig gestellt sein soll.



DGB-Bundesvorstandsmitglied Stefan Körzell zu Besuch auf S21-Baustelle

## **Beschäftigteninteressen vertreten – mit Blick über den Tunnelrand!**

Im Rahmen seiner jährlichen Sommertour war Stefan Körzell auch zu Gast auf der S21-Baustelle. Dies haben die „GewerkschafterInnen gegen Stuttgart 21“ begrüßt, weil es nun mal der erster Job von Gewerkschaften ist, sich um die Einkommens- und Arbeitsbedingungen von ArbeitnehmerInnen zu kümmern, egal wo sie arbeiten. In einer PM der Gruppe heißt es: „Als S21-GegnerInnen respektieren wir auch die fachlich besonders hohen Ansprüche in den verschiedenen Gewerken des Projekts. Unter hohem politischen Druck sollen die KollegInnen die oft riskanten und kaum realisierbaren Vorstellungen von abgehobenen Architekten, Investoren und gigantomanen PolitikerInnen realisieren.“ [www.kopfbahnhof-21.de/gegner-stuttgart-21-ist-nicht-im-politischen-arbeitnehmerinteresse/](http://www.kopfbahnhof-21.de/gegner-stuttgart-21-ist-nicht-im-politischen-arbeitnehmerinteresse/)

Weiter heißt es in der PM: „Vom DGB als politischem Dachverband der deutschen Gewerkschaften müsse aber auch der Blick über den betrieblichen Tellerrand erwartet werden: die KollegInnen auf den S21-Baustellen arbeiten an einem in vielfacher Hinsicht destruktiven Projekt. In Zeiten des immer bedrohlicheren Klimawandels trägt Stuttgart 21 durch gigantische Betonverbräuche und durch die Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Straße infolge der Kapazitätsreduzierung von S21 zu einer Steigerung des Klimagases Co2 um – je nach Szenario - bis zu 5,6 Mio. Tonnen.“

Mit Kosten, die bahnunabhängige Experten, darunter der Bundesrechnungshof, auf bis zu 10 Mrd. und weit darüber taxieren, blockiert das Projekt Investitionen in die arbeitnehmerrelevante Daseinsvorsorge – im Schienenverkehr, namentlich dem ÖPNV, mittelbar auch in weiteren öffentlichen Aufgabenbereichen.

Der von den S21-GegnerInnen geforderte Umstieg ([www.umstieg-21.de](http://www.umstieg-21.de)) würde für die beteiligten Arbeitnehmer ebenso gute Arbeitsplatzperspektiven bieten. Eigentlich sei ja die Politik der Konversion ein strategischer Ansatz der Gewerkschaften für den Umstieg aus gesellschaftlich destruktiver Arbeit wie etwa in der Rüstungsindustrie. Den Beschäftigten die Angst vor einem Scheitern des Projekts zu nehmen, sollte auch Gegenstand der Gespräche von Körzell auf den S21-Baustellen sein.

Ein (zu) kurzfristiges Gesprächsangebot der Gewerkschaftergruppe gegen S21 an Kollegen Körzell konnte nicht mehr organisiert werden. Körzell setzte am Mittag seine Sommertour 2018 zur Bergader Käserei in Waging am See fort – sicher ein weniger spektakulärer Termin.“

Rückzug aus Iran

## **Herrenknecht kuscht vor Trump**

Große Klappe kennzeichnet den weltweit und in Stuttgart 21 operierenden Tunnelbohrmaschinenhersteller Martin Herrenknecht, dies gern gepaart mit ein bisschen Aura nationalen Verantwortungsbewusstseins. So weist Herrenknecht empört Vorwürfe zurück, seine Beauftragung bei Stuttgart 21 habe mit seiner großen Nähe zu Mappus und Lothar Späth zu tun gehabt: seine Firma sei auf diesen Auftrag in Höhe von 80 Mio. € nicht angewiesen, sondern es handle sich um eine Ehrensache bzw. um eine „Schmach“, wenn *Stuttgart 21* nicht von deutschen Unternehmen gebaut werden könne (wikipedia).

Jetzt fällt Herrenknecht Merkels Iran-Politik in den Rücken, mit der das iranische Atomwaffenprogramm gestoppt werden sollte. Als einer der ersten zieht sich Herrenknecht auf Druck Trumps aus seinen Iran-Geschäften zurück. In beispielloser Anmaßung bedroht der amerikanische Präsident nicht nur US-Firmen, sondern Unternehmen und Regierungen weltweit mit Sanktionen, die gegen seinen Willen weiter Wirtschaftsbeziehungen zum Iran unterhalten. Und Großmaul Herrenknecht kuscht sofort.

[www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/suedbaden/Schwanau-Allmannsweier-Herrenknecht-verzichtet-auf-Iran-Geschaefmmeldung-12612.html](http://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/suedbaden/Schwanau-Allmannsweier-Herrenknecht-verzichtet-auf-Iran-Geschaefmmeldung-12612.html)

[www.faz.net/aktuell/wirtschaft/duerr-herrenknecht-und-andere-stellen-iran-geschaefm-ein-15734666.html](http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/duerr-herrenknecht-und-andere-stellen-iran-geschaefm-ein-15734666.html)

365 000 Bürger im Südosten Stuttgarts werden an der Nase herumgeführt

## Der große Kurvenschwindel

Zuerst hieß das Ganze nur „Wendlinger Kurve“. Gemeint war die Anbindung der bestehenden Strecke Tübingen-Stuttgart an den neuen Flughafenfernbahnhof und den Stuttgart 21-Tiefbahnhof. Verbunden war der Begriff mit der Ansage, dass damit die Bürger aus dem Raum Reutlingen/Tübingen und die 365 000 Einwohner des östlich und südlich von Stuttgart verlaufenden Neckartals an die Europamagistrale Paris-Bratislava und damit irgendwie an die Zukunft der Schiene angebunden würden.

Inzwischen ist die Sache komplizierter geworden: S21 wird, wenn überhaupt, mindestens 3 Jahre später fertig als die Neubaustrecke, die aber nicht solange ungenutzt bleiben soll (... „verschimmeln soll“, s. zu BER unten). Die nur eingleisig projektierte "Kleine Wendlinger Kurve" wurde inzwischen als ein weiterer S21-Flaschenhals identifiziert, der jetzt nach den Plänen der S21-Kompanie zur "Großen Wendlinger Kurve" ausgebaut werden soll (was natürlich nicht als Fehlplanung von S21 bezeichnet wird, sondern eine „Verbesserung“ darstellt, an der sich der grüne Verkehrsminister Hermann gern auf Kosten des Steuerzahlers finanziell beteiligt). Dann gibt es noch eine Güterverkehrsspanne, die die Umstiegsgruppe als Antwort auf all dieses Planungschaos zu einer 2-gleisigen Personenzug-Verbindung ins Neckartal ausbauen möchte. Dieses Konzept der Umstiegsgruppe (update 2018) firmiert als "Doppelkurve Wendlingen-Ulm" mit Einrichtung eines IC(E)-Halts in Wendlingen.

Je mehr Begriffsnebelschwaden, desto besser lassen sich Dinge durchsetzen, die zu Lasten der Bürger gehen, wird man bei den S21-Verantwortlichen gedacht haben - wäre da nicht die Umstiegsgruppe mit Klaus Gebhard, auf den die verkehrlichen Umstiegslösungen zurück gehen.

Mit einem aufklärerischen Beitrag auf der letzten Montagsdemo, der 428., hat er sich bemüht, das Wirrwarr um die Kurven bei Wendlingen aufzudröseln:

<https://youtu.be/1-Lax-DW3MY>. Nachträge s. Anlage!

Graphik dazu aus update 2018 des Umstiegskonzepts:

[www.umstieg-21.de/assets/files/verkehrsausschuss/folie\\_01\\_vergleich\\_nbs-einbindung\\_graphik\\_kg\\_1080.gif](http://www.umstieg-21.de/assets/files/verkehrsausschuss/folie_01_vergleich_nbs-einbindung_graphik_kg_1080.gif)

### Kurzum:

- Mit (Großer oder Kleiner) Wendlinge Kurve würden Bahnreisende aus Richtung Tübingen nur in Richtung Flughafen/Messe gelangen, NICHT aber nach Ulm/München

- Bahnreisende aus dem östlichen und südlichen Neckarraum müssten bei jeder Fahrt nach Ulm via NBS erst zweimal 15 km Umweg zum Flughafen fahren (und diesen 30km-Umweg via Trassenkilometergebühr der DB auch noch selbst bezahlen)
- Mit ihren Steuergeldern bezahlen sie den Bau der NBS, die sie mit der Großen wie der Kleinen Wendlinger Kurve gar nicht erreichen können
- Ihre bisherige und verbleibende Verbindung (Umstieg in Plochingen auf die Filstalbahn nach Ulm) verschlechtert sich, weil sie mit Inbetriebnahme der NBS fahrplanmäßig massiv ausgedünnt wird
- Die sog. Güterverkehrsspanne war und ist eine Alibi-Planung der DB für Güterzüge, die es nicht geben wird, weil die NBS wegen ihrer extremen Steigungen für Güterverkehr nicht fahrbar ist. Aufgrund ihrer 1-Gleisigkeit ist sie auch als Übergangslösung für den Anschluss der NBS an die Bestandsstrecke Richtung Kopfbahnhof fahrplantechnisch völlig ungeeignet.“

Nachdem sich auch die zuständigen Neckartalbürgermeister nicht aus der Deckung trauen, weil sie lieber ihre Parteiloyalitäten pflegen, plädiert Klaus Gebhard folgerichtig für eine Info-Offensive bei den betroffenen Bürgern: „Eigentlich müsste es in diesem Raum einen Volksaufstand gegen die S21-Seilschaft geben, die ihnen all das eingebrockt hat! Dass er ausbleibt, ist nur auf zweierlei Weise zu erklären: Entweder sie wissen nichts davon - oder niemand von ihnen will je Richtung Ulm-München-Wien per Bahn fahren. Ich tippe auf Ersteres.“

Nach dem Erfolg von Notre-Dame-Des-Landes

## **Scheitert auch TAV, die Hochgeschwindigkeitstrasse Lyon-Turin?**

Die Bauarbeiten z.B. im Susa-Tal stagnieren, Baufirmen gehen pleite, Kosten steigen, technische Probleme, z.B. mit dem gigantischen Erdaushub, Korruption und politischer Filz sind sichtbarer als bei S21 und das Projekt steht im politischen Streit zwischen Frankreich und Italien einerseits und in Italien, zwischen den Koalitionspartnern der neuen Regierung. Macron und sein Finanzminister Bruno le Maire zögern und warten die italienische Entscheidung ab. Dort sind sich der rechtspopulistische Koalitionspartner Lega und die 5-Stelle-Bewegung uneins. Das erinnert an den Koalitionskonflikt zwischen Grünen und erst der SPD, dann der CDU in Baden-Württemberg. Salvini von der Lega will Großprojekte um jeden Preis, die 5-Stelle-Bewegung nicht. Sie hat sich im Wahlkampf klar gegen die Fortsetzung der Hochgeschwindigkeitstrasse ausgesprochen, scheint sich derzeit jedoch wie die Grünen hierzulande, unterbuttern zu lassen.

<https://stuttgart21ueberall.wordpress.com/2018/08/06/der-buergermeister-versteht-berechtigte-fragen-italiens-zum-lyon-turin-eisenbahnprojekt/>

Hier Hintergrundinfos über die geplante Hochgeschwindigkeitstrasse Lyon-Turin, die zeigen wie ähnlich die Argumentationsverläufe sind. Das Argument der sunk costs zum Beispiel hört sich dort an wie hier: „Bis jetzt wurden ca. 1,6 Milliarden ausgegeben, mit der Perspektive noch viel mehr ausgeben zu müssen. Das sind öffentliche Gelder. Wenn wir schon diese Gelder aus dem Fenster geworfen haben (und dafür würde ich gerne die zur Rechenschaft ziehen, die es getan haben), wozu sollten wir noch mehr Geld weg werfen?“, so Prof. Angelo Tartaglia, Technischer Berater der Unione Montana (Regionale Vereinigung der

Bergkommunen) und der Stadt Turin in einem Interview:

<https://stuttgart21ueberall.wordpress.com/2018/07/30/interview-mit-prof-angelo-tartaglia-technischer-berater-der-unione-montana-regionale-vereinigung-der-bergkommunen-und-der-stadt-turin/>

### Festival in der „Zone à défendre » in Kolbsheim bei Straßburg vom 23. bis 25. August **Autobahn durch Naturschutzgebiete stoppen!**

Eine aufmüpfige Bürgerbewegung in Kolbsheim / Straßburg kämpft gegen den Bau einer Auto-Schnellstraße in der bezaubernden Natur rund um Straßburg mit seinem Umfeld von Feuchtgebieten, Kanälen und Wäldern. Bauherr ist der berühmte Baukonzern Vinci, der mit seinem Flughafenprojekt in NDDL gestoppt werden konnte, und seine Tochter Accros, die sich davon jährlich 1 Mrd Profit versprechen.

Die Regierung Macron hat in diesem Jahr schon ein unnützes und zerstörerisches Megaprojekt (den Großflughafen Notre Dame des Landes ) gestoppt, aber das Straßburger Projekt wird weiter getrieben, obwohl ein grade erst veröffentlichtes Umweltgutachten größte Schäden voraussagt. Die Präfektur in Straßburg steht hinter dem Bauprojekt. Vinci hat angekündigt, bald mit Rodungsarbeiten im Wald von Kolbsheim zu beginnen und ein regionales Gericht hat dazu eine Abholzerlaubnis erteilt.

Seit Frühjahr hält eine Gruppe der Bewohner Kolbsheims den vermuteten Rodungsplatz im Wald von Kolbsheim besetzt. Die Besetzer nennen sich Bishnoi, der besetzte Bereich heißt wie in Notre-Dame-des-Landes ZAD, zu verteidigende Zone. Die Kolbsheimer haben alle im internationalen Forum der Protestbewegungen zusammengeschlossenen Widerstandsbewegungen eingeladen zu diesem Wochenende zur ZAD zu kommen und ihren eigenen Widerstand darzustellen. Der „Arbeitskreis Stuttgart 21 überall“ hat sich diesem Aufruf angeschlossen ...

<https://stuttgart21ueberall.wordpress.com/2018/08/17/festival-bishnoi-in-kolbsheim-strassburg/>  
<https://gcononmerci.org/manifs/festival-du-bishnoi-III/>

... und fährt Freitag 24.8. (Abfahrt 9.45 Uhr) bis Samstag 25.8 mit vier Autos zum Festival. Treffpunkt: Urbanstrasse 47, vor dem ehemaligem Parkschützer-Büro.

Es sind noch zwei Plätze für MitfahrerInnen frei. Interessenten melden sich bei: [Klingler-Lauer@t-online.de](mailto:Klingler-Lauer@t-online.de)

Außerdem gibt es eine Fahrrad-Karawane, die seit 14. Juli durch ganz Frankreich fährt und an Orten des Widerstands Halt machte. Hier der Tour-Plan von AlterTour, aus dem sich auch die letzten Stationen auf dem Weg nach Kolbsheim und Kontaktmöglichkeiten ergeben:

[http://www.altercampagne.net/?page\\_id=10029](http://www.altercampagne.net/?page_id=10029)

Reisekostenerstattung nur für S21-„Sachverständige“

### **Zweierlei Maß**

Den Herren Leger, Wittke, Bopp, werden als Sachverständigen die Reisekosten für ihre Teilnahme an der Anhörung des Verkehrsausschusses am 11. Juni zu Umstieg 21 erstattet, obwohl sie 1. in der Arbeitszeit ihrer hoch dotierten Jobs nach Berlin gekommen sind und 2. nichts Sachverständiges zum Thema der Anhörung beigetragen haben, vielmehr ihre alten längst widerlegten Behauptungen runterspulten – wobei es Manfred Leger am dreistesten trieb mit der Aussage, er werde für die Arbeit an S21 bezahlt und nicht für Umstiegskonzepte.

Ihm dagegen wird die Reisekostenerstattung verweigert: Dipl.-Ing Hannes Rockenbauch, Vertreter des Aktionsbündnisses, vermutlich der Sachverständigste im Raum, der seinen Urlaub in Italien für die Reise zur Anhörung unterbrochen hatte und rein ehrenamtlich tätig ist. Begründung der Bundestagsverwaltung: er sei nicht Sachverständiger, sondern Interessenvertreter.

Die LINKE Bundestagsfraktion, die Hannes eingeladen hatte, wird in dieser Sache noch in den Clinch gehen. Und klar ist: auf keinen Fall wird Hannes Rockenbauch auf seinen Reisekosten sitzen bleiben.

## BER I

### **Leerfahrten gegen Schimmelbildung**

Vierzehn leer fahrende Züge pro Tag auf 8 km Neubaugleisen zum BER und zurück – zur Vermeidung von Schimmelbildung. Jährlich Kosten: 24 Mio. € - und das schon seit 2011!

Artikel mit aufschlussreicher Bildergeschichte über die Berliner Schildbürgerei:

[www.tagesspiegel.de/berlin/flughafenbahnhof-die-taeglichen-geisterfahrten-zum-ber-bahnhof/7887900-all.html](http://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafenbahnhof-die-taeglichen-geisterfahrten-zum-ber-bahnhof/7887900-all.html)

## BER II

### **Umnutzung ist machbar!**

Worauf sich bei den S21-Verantwortlichen partout keiner einlassen will, passiert jetzt beim Flughafen BER, dem kleinen Skandalbruder von S21: er wird umgenutzt – zumindest teilweise, nämlich sein riesiges Parkhaus. Dies soll als Abstellfläche für 8.000 VWs dienen, die wegen der verschärften Abgasvorschriften noch (?) keine Zulassung haben. Dafür werden 100 LKWs von Emden oder Wolfsburg nach Berlin donnern – und irgendwann wieder zurück.

[www.zdf.de/nachrichten/heute/hauptstadtflughafen-jetzt-ist-der-ber-ein-parkplatz-100.html](http://www.zdf.de/nachrichten/heute/hauptstadtflughafen-jetzt-ist-der-ber-ein-parkplatz-100.html)

## Radentscheid für ein fahrradfreundliches Stuttgart

### **Mit Schwung von 6 000 zu 20 000 Unterschriften & mehr!**

Eigentlich ein Armutszeugnis, dass es in einer Grün dominierten Stadt eines Radentscheids <http://radentscheid-stuttgart.de/> überhaupt bedarf. Viel zu kraftlos ist die Radförderpolitik in Stuttgart. Das erfährt der Alltagsradler täglich. Mit ein bisschen Straßenbemalung, die dann Radweg heißt, ist es eben nicht getan. Die traditionelle Autofixierung der zuständigen Verwaltung scheint ungebrochen.

Deswegen braucht das Bürgerbegehren für ein fahrradfreundliches Stuttgart Rückenwind und Unterstützung. Das heißt derzeit vor allem praktische Hilfe beim Unterschriften- und Spenden sammeln. Einstieg für MitmacherInnen, s. website.

In einem S21-kritischen Rundmail darf der Hinweis nicht fehlen, dass der Radentscheid mit keinem Wort auf Stuttgart 21 eingeht, obwohl dieses Projekt wohl die tiefgreifendste fahrradfeindliche Maßnahme ist, die diese Stadt auf ewig prägen wird, weil ein enger,

unterdimensionierter Tiefbahnhof den Fahrradverkehr praktisch vom Bahnverkehr abschneidet.

Aber wenn der maßgeblich Fahrradclub ADFC lieber stolz auf ein Foto mit Verkehrsminister Scheuer in seiner Mitgliederzeitung ist und ganz realpolitisch für Fahrradabstellanlagen bei S21 kämpft, was will man da erwarten?

### Kretschmann in Kontext zu Stuttgart 21

#### **Ausrede, Ausrede, Ausrede!**

Er habe gegen S21 gekämpft und verloren – sagt Winfried Kretschmann im kontext-Interview – vom 15. Februar 2012, in der kontext-Reihe „Archiv-Perlen“. Viele werden nicht bemerkt haben, dass es sich um ein sechs Jahre altes Interview handelt, weil die Argumente gebetsmühlenartig immer noch die gleichen sind bei Kretschmann und den Grünen. Heldenhaft habe er sich dem Volkswillen gebeugt, obwohl er aus innerster Überzeugung anderer Meinung gewesen sei. Wer solle denn „die letzte Instanz sein“, fragt Kretschmann, wenn nicht das Volk?

Nachdem sich so gut wie alle Zusagen und Versprechungen und Schwüre der Volksabstimmung in Luft aufgelöst haben, ja im Laufe der Geschichte des Projekts ins gerade Gegenteil verwandelt haben, ist die Volksabstimmung als Demokratieexperiment, das es einmal war, vollständig diskreditiert. Ein Dienst an der Demokratie wäre, der Volksabstimmung öffentlich ihre Legitimation zu entziehen. Wer sich heute noch auf diese Volksabstimmung beruft, zeigt dass es ihm nicht um Demokratie geht, sondern um Erhalt der Regierungsmacht. Nach sechs Jahren ein lesenswertes, weil entlarvendes Interview: <https://www.kontextwochenzeitung.de/politik/385/heilige-maria-hilf-5281.html>

### 17. September 19h im Forum 3

#### **Info-Abend des Aktionsbündnisses**

Infos und hoffentlich ausreichend Gelegenheit für Fragen über alles was Thema im Aktionsbündnis, auf den Montagsdemos oder in diesem Rundmail ist.

### Im Clara-Zetkin-Waldheim

#### **Politische Karikaturen zu S21 und mehr von Bernd Spellenberg**



& viele Grüße von Werner